



TORONTO

BOARD OF TRADE

Mémoire prébudgétaire fédéral 2012

Octobre 2011



1 First Canadian Place, P.O. Box 60
Toronto (Ontario) Canada M5X 1C1
Téléphone : 416 366 6811
Télécopieur : 416 366 8406
www.bot.com

Fondé en 1845, Le Toronto Board of Trade (le Board) est la plus importante chambre de commerce locale du Canada, qui met en relation plus de 200 000 professionnels des affaires et personnes d'influence dans toute la région de Toronto. Le Board attise le dynamisme économique, social et culturel de toute la Région du Grand Toronto (RGT) en favorisant de puissantes collaborations entre les entreprises, les pouvoirs publics, les leaders d'opinion et les bâtisseurs communautaires. Le Board joue un rôle névralgique dans l'amélioration de la qualité de vie et la compétitivité mondiale du plus grand centre urbain du Canada.

Le Board est heureux de présenter son mémoire dans le cadre des consultations prébudgétaires au gouvernement du Canada et au Comité permanent des finances de la Chambre des communes. Nos deux recommandations reposent sur un objectif commun qui est de maintenir le Canada sur la voie de la relance durable de l'économie, de créer des emplois durables et de qualité, d'assurer des taux d'imposition relativement bas et, enfin, de parvenir à équilibrer le budget.

Résumé des recommandations

RECOMMANDATION 1 : Élaborer une stratégie urbaine nationale

Élaborer une stratégie urbaine nationale qui englobe une stratégie nationale sur les transports. Constituer un fonds annuel pour les transports en commun de 3,6 milliards de dollars – un complément de 1,6 milliard de dollars au Fonds annuel de la taxe sur l'essence (FTE). La stratégie doit comporter un cadre de responsabilisation parfaitement limpide.

RECOMMANDATION 2 : Mobiliser les fonds de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario afin de se concentrer sur le développement économique régional dans la Région du Grand Toronto (RGT)

Financer un puissant organe de développement économique coordonné à l'échelle régionale (notamment une agence de promotion des investissements) pour la RGT. Cela peut se faire par le biais de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario (FedDev Ontario) qui existe déjà. Le gouvernement doit y consacrer un montant annuel total d'environ 3,33 millions de dollars.

RECOMMANDATION 1 : Élaborer une stratégie urbaine nationale

Élaborer une stratégie urbaine nationale qui englobe une stratégie nationale sur les transports. Constituer un fonds annuel pour les transports en commun de 3,6 milliards de dollars – un complément de 1,6 milliard de dollars au Fonds annuel de la taxe sur l'essence (FTE). La stratégie doit comporter un cadre de responsabilisation parfaitement limpide.

On fait appel aux plus grands centres urbains du Canada pour qu'ils fournissent des services dont la nature et l'envergure sont différentes de ceux qui sont fournis dans les centres de moindre importance : des services comme des logements abordables, des transports en commun et d'autres formes d'infrastructures, sans oublier l'établissement et le soutien des immigrants. Dans bien des cas, les gouvernements fédéral et provinciaux ont des programmes en place qui permettent la prestation de ces services; toutefois, les cadres financiers actuels sont souvent insuffisants pour permettre aux plus grands centres urbains du Canada de fournir ces services, ce qui entrave leur capacité à être de puissants moteurs de croissance économique.

Ces dernières années, le gouvernement fédéral a financé à des niveaux sans précédent les municipalités canadiennes de toutes les tailles par l'entremise du Plan d'action économique du Canada, du remboursement de la TPS, du Fonds Chantiers Canada et du Fonds de la taxe sur l'essence (qui est devenu permanent en 2007 et dont le montant est passé de 600 millions de dollars en 2005-2006 à 2 milliards de dollars par an en 2009-2010). Malgré ces avancées récentes, il demeure crucial que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaborent à la création d'une stratégie urbaine nationale ciblant les plus grands centres urbains du Canada. Une stratégie urbaine nationale devrait offrir un plus haut niveau de clarté et de prévisibilité aux municipalités, ce qui leur permettra de planifier la santé et le dynamisme à long terme de leurs collectivités. Grâce à un financement prévisible à long terme, les municipalités parviennent à une plus grande autonomie, ce qui leur permet d'équilibrer leurs budgets et d'assurer une plus forte croissance de l'économie locale, ce qui, à son tour, stimule la création d'emplois et la compétitivité économique globale.

Le financement prévisible et à long terme des infrastructures de transport est l'un des principaux défis auxquels se heurtent les municipalités canadiennes. Quand on sait que le poumon de l'économie passe par nos routes, ponts, voies ferrées et tunnels de métro, on comprend que toute stratégie urbaine nationale doit reposer sur une stratégie nationale axée expressément sur les transports. Cela vaut particulièrement pour la RGT.

Chacun des grands centres urbains du Canada a ses propres besoins et défis en matière de transport. Pour la RGT, les infrastructures de transport sont le principal obstacle à la prospérité économique. Selon l'étude comparative annuelle du Board portant sur 24 régions municipales mondiales et intitulée *Toronto as a Global City: Scorecard on Prosperity 2011 (Scorecard 2011)*, Toronto se classe bonne dernière au chapitre des durées de navettage, ce qui ajoute plus de 6 milliards de dollars en coûts économiques annuels et coûts de navettage à l'économie de la RGT. Des transports publics suffisants et efficaces sont donc indispensables pour assurer la santé d'une économie métropolitaine et de ses habitants. Pour la RGT, le besoin de retenir l'attention nationale repose presque exclusivement sur la capacité de la ville à bâtir et à entretenir des infrastructures de transport en commun pour le XXI^e siècle.

Le Board reconnaît l'engagement indéfectible pris par le gouvernement fédéral actuel, sous la direction du premier ministre, M. Stephen Harper, de financer les projets de transport en commun. Depuis 2007, la RGT a reçu plus de 2 milliards de dollars pour divers projets de transport en commun, notamment le financement de la rénovation de la gare Union de Toronto. Le Board se félicite également que, dans le budget de 2007, le gouvernement fédéral ait annoncé un fonds d'infrastructure permanent, le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence (FTE). Grâce au FTE, les municipalités canadiennes reçoivent aujourd'hui 2 milliards de dollars par an pour leurs projets d'infrastructures, notamment de transport en commun, les fonds étant répartis en fonction de la population. Le FTE est la première source permanente de recettes des municipalités à l'appui du financement des infrastructures. Les efforts du gouvernement fédéral jusqu'ici méritent des éloges.

Par rapport à d'autres grands pays, cependant, le Canada reste le seul pays de l'OCDE et du G8 à ne pas avoir un plan fédéral de transport en commun à long terme. Un récent exposé analytique publié par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) faisait observer que le gouvernement canadien en fait beaucoup moins, pour ce qui est de la planification nationale des transports en commun et l'élaboration de politiques, que d'autres pays du G8, sans oublier la Nouvelle-Zélande et la Corée du Sud. La France, par exemple, s'est dotée de politiques régissant le développement

durable où les transports en commun jouent un rôle essentiel, tandis que l'Allemagne vire des crédits stables, récurrents et flexibles pour les transports en commun aux instances locales¹.

Dans une large mesure, une stratégie nationale des transports, expressément axée sur les transports en commun dans la RGT, officialiserait ce que verse actuellement le gouvernement fédéral par le biais d'annonces de financement ponctuel, tout en soulignant dans l'esprit de tous les Canadiens que le gouvernement fédéral est un partenaire résolu à renforcer les réseaux de transport en commun du Canada.

On estime que les réseaux de transport en commun du Canada essuieront un déficit annuel de 10,7 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années au titre de l'agrandissement, du remplacement et du renouvellement des infrastructures². D'après un calcul en vertu duquel le gouvernement fédéral verserait le tiers de ce montant, en sus du montant de 2 milliards de dollars promis à même le FTE, il faudrait constituer un fonds complémentaire de 1,6 milliard de dollars. Cela portera l'investissement total du gouvernement fédéral dans les transports en commun à 3,6 milliards de dollars (voir tableau 1).

Tableau 1 : Calcul du financement complémentaire nécessaire pour les transports en commun (en sus du financement provenant déjà du FTE) pour le Canada

		En milliards \$
<i>Ligne 1</i>	Déficit des transports publics canadiens sur une période de 5 ans : 2010-2014	53,5
<i>Ligne 2</i>	Déficit annuel des transports publics canadiens (<i>ligne 1 divisée par 5</i>)	10,7
<i>Ligne 3</i>	Financement annuel du gouvernement fédéral représentant le tiers de l'engagement total (<i>ligne 2 divisée par 3</i>)	3,6

Au cœur de cette stratégie, il doit y avoir un cadre de responsabilisation qui établit une méthode claire de distribution des fonds aux municipalités. L'argent de ce fonds doit aller pour commencer aux provinces en fonction de leur part respective de la population, avant d'aller aux municipalités en fonction de leur part du nombre d'utilisateurs (sur le total national). Cela garantira un financement stable et prévisible et permettra aux municipalités de mieux planifier leurs priorités en matière de transport en commun et de les respecter.

Enfin, dans notre mémoire de l'an dernier, nous soulignons le besoin pour le gouvernement d'amorcer la négociation rapide et fructueuse d'un accord qui succédera à l'Accord Canada-Ontario en matière d'immigration (ACOI) d'une durée de cinq ans, en 2011-2012. L'ACOI a expiré le 31 mars 2011. Nous croyons savoir que le déclenchement de l'élection générale fédérale a mis un terme aux négociations entre les deux gouvernements. Le Board s'inquiète que cet accord ait expiré et que les négociations n'aient pas encore repris. Un nouvel accord sera l'un des éléments clés d'une stratégie urbaine – nous demandons la conclusion de ce nouvel accord d'ici à la fin de 2011.

¹ Association canadienne du transport urbain. *Un cadre national de politique du transport en commun : Que peut apprendre le Canada des autres pays?* Exposé analytique n° 40. Mai 2011.

² Association canadienne du transport urbain. *Besoins en infrastructures de transport en commun pour la période de 2010 à 2014.* 2010.

RECOMMANDATION 2 : Mobiliser les fonds de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario afin de se concentrer sur le développement économique régional dans la Région du Grand Toronto (RGT)

Financer un puissant organe de développement économique coordonné à l'échelle régionale (notamment une agence de promotion des investissements) pour la RGT. Cela peut se faire par le biais de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario (FedDev Ontario) qui existe déjà. Le gouvernement doit y consacrer un montant annuel total d'environ 3,33 millions de dollars.

Le XXI^e siècle est le premier siècle urbain de la planète, puisque la quasi-totalité de la croissance démographique de la planète intéresse les grands centres urbains. De fait, ces grands centres urbains sont devenus les principaux protagonistes du marché mondial comme sphères de l'activité économique et plaques tournantes des capitaux. La rivalité pour attirer des talents et des investissements sur le marché actuel n'a plus lieu entre le Canada, les États-Unis, l'UE et la Chine, mais plutôt entre des centres-villes comme Toronto, Boston, Londres et Shanghai. Comme l'a fait observer le Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence nommé par le gouvernement, « ces vastes et dynamiques centres urbains revêtaient une importance nationale, dont l'influence dépasse une région ou une province, de la même façon que le chemin de fer connaissait une importance nationale durant les années 1800 »³.

L'actuelle campagne *ÉlectionsOntario2011* souligne les outils qu'il faut utiliser et les investissements qu'il faut engager pour que le prochain gouvernement provincial puisse accroître le nombre d'emplois et de projets d'aménagement d'infrastructures dans la région de Toronto. Nos recommandations s'inspirent des conclusions du *Scorecard 2011* du Board et ont pour origine les préoccupations de nos membres selon lesquelles la région de Toronto n'a pas encore réussi à traduire ses excellents fondements économiques en résultats économiques d'envergure mondiale. Le rapport a révélé que, si Toronto possède d'excellentes bases économiques, comme une diversité sans égale, la part la plus élevée des effectifs professionnels, le meilleur potentiel commercial d'Amérique du Nord et des impôts concurrentiels dans l'ensemble, les résultats économiques de la région de Toronto ne sont pas de calibre mondial, en particulier en ce qui concerne les indicateurs critiques de la croissance économique future. Le piètre rendement de la RGT en ce qui concerne la croissance du PIB et de la productivité est un puissant indicateur que nos stratégies nationales de développement économique méritent d'être reconfigurées.

Le Board félicite le gouvernement d'avoir créé FedDev Ontario et d'avoir reconnu l'importance de l'économie du Sud de l'Ontario comme moteur des résultats économiques nationaux. FedDev Ontario a contribué à relancer divers secteurs d'activité en déclin qui ont été durement touchés par le fléchissement le plus récent de l'activité économique. Les investissements du fédéral ont aidé de nombreuses entreprises locales et de grande importance à se redresser, afin de continuer à contribuer à l'économie nationale. En dépit du succès de l'organisation jusqu'ici et de l'importance attachée à la région du Sud de l'Ontario, les résultats économiques de la RGT continuent d'être à la traîne. Il est plus évident que jamais que l'Ontario a besoin d'un puissant partenaire fédéral. Le Board estime qu'il est temps aujourd'hui de réorienter l'axe de FedDev Ontario vers la RGT. Avec le concours des gouvernements municipaux et provinciaux, le gouvernement fédéral doit financer la création d'un organe de développement économique coordonné à l'échelle régionale qui comporte une agence régionale de promotion des investissements, qui se consacre expressément à la RGT,

³ Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence. *Foncer pour gagner : Rapport final*. Juin 2008, p. 73.

moyennant un investissement annuel global d'environ 3,33 millions de dollars⁴. FedDev Ontario pourra sans doute tirer parti de la coordination des activités régionales de développement économique. Les activités régionales de développement économique sont une façon d'assurer que la région – l'entité économique unique et utile – fonctionne comme environnement commercial cohésif et uniforme. Les politiciens voient des limites municipales, mais les entreprises n'en voient aucune. Dans l'économie mondiale d'aujourd'hui, ce sont les villes-régions – plus que les provinces ou les pays – qui rivalisent pour attirer des talents et des investissements sur l'échiquier mondial. D'autres villes, comme Seattle, Chicago et Stuttgart, assurent la coordination régionale de diverses façons qui donnent souvent de meilleurs résultats que dans la région de Toronto.

Comme le Board l'a souligné dans *ÉlectionsOntario2011*, un volet important d'un organe de développement économique coordonné à l'échelle régionale réside dans la promotion des investissements. Actuellement, le développement économique régional est limité à Toronto. L'exemple des activités actuelles de promotion des investissements dans la région de Toronto reflète la façon dont les efforts actuels sans coordination aboutissent à l'utilisation inefficace des ressources publiques et à une moindre croissance économique que ce qui serait autrement possible. Selon les recherches du Boston Consulting Group (BCG), parmi les municipalités de la RGT, nous dépensons près de 25 millions de dollars par an et employons 160 employés à plein temps dans plus de 20 organisations, notamment dans des bureaux municipaux de développement économique. Ces organisations ont réussi à promouvoir Toronto et à y attirer des investisseurs – mais nous devons mieux promouvoir la région de Toronto grâce à une démarche plus réfléchie et mieux coordonnée en vertu de laquelle nous parlons au reste du monde d'une seule et même voix.

On trouve un exemple de modèle concluant au Québec. Montréal International (MI) coordonne toutes les activités de promotion des investissements dans la région. À vrai dire, c'est le seul organisme dans lequel investissent les trois ordres de gouvernement (fédéral, provincial et municipal), et cela produit d'importants dividendes pour la région de Montréal sur un investissement annuel total de 8,3 millions de dollars⁵. Le succès de MI est attribuable dans une certaine mesure au partenariat qu'il a établi avec le gouvernement fédéral. Un puissant partenaire national offre un leadership stratégique et des directives permanentes; il contribue à assurer l'utilisation plus efficace des ressources et à optimiser la valeur de l'argent; et il redonne confiance aux investisseurs étrangers. Si un modèle de même nature est adopté par FedDev Ontario pour la RGT, cela aura des effets tout aussi bénéfiques et rentables. L'actuel modèle de FedDev Ontario est doté des bons facteurs pour établir un organe de développement économique axé sur la RGT. Dans une certaine mesure, FedDev Ontario bénéficie déjà d'une reconnaissance de marque et jouit d'une réputation établie parmi les partenaires du secteur privé et les intervenants. Mais, surtout, l'organe a un ministre qui lui est propre et qui parle de la volonté politique d'attiser la croissance économique dans la région du Sud de l'Ontario.

⁴ En présumant que l'investissement total se chiffrera à 10 millions de dollars et que le gouvernement fédéral versera le tiers de ce montant.

⁵ <http://www.montrealinternational.com>.