

Les métropoles sont devenues les moteurs principaux du développement économique des régions grâce à leur capacité d'attirer et de mobiliser les compétences et talents, les capitaux, les technologies et les infrastructures propices à l'éclosion des idées, à l'innovation et à la création de richesse. L'efficacité avec laquelle elles s'acquittent de leurs responsabilités est donc essentielle au développement et à la compétitivité des économies régionales et nationales. L'importance grandissante de « l'économie du savoir » donne aux métropoles un rôle encore plus prépondérant à l'échelle mondiale.

Montréal éprouve d'énormes difficultés à jouer ce rôle de métropole en raison de sa performance économique décevante, de ses taux de diplomation secondaire et universitaire toujours insuffisants, de l'inefficacité rampante de ses services municipaux et d'un immobilisme critique dans la mise en œuvre de grands projets. Ces lacunes nous imposent le constat que Montréal est en voie de mériter le titre de métropole marginale.

Pourtant, Montréal a un potentiel exceptionnel avec sa main-d'œuvre hautement qualifiée, sa grande capacité de formation supérieure (quatre universités et plusieurs écoles spécialisées), sa proximité du plus important marché économique au monde, son esprit d'entreprise et de création

vibrant, son environnement social ouvert et relativement sécuritaire et, faut-il le répéter, son contexte multiculturel favorable avec un haut niveau de bilinguisme et de trilinguisme.



Malgré tout, Montréal s'appauvrit d'un point de vue relatif, ce qui mine à moyen terme la qualité de vie qu'on y trouve encore aujourd'hui.

### L'appauvrissement relatif de Montréal

Au cours des dernières années, plusieurs observateurs ont dé-

noncé la faible performance économique de Montréal<sup>1</sup> qui, comparativement aux autres métropoles nord-américaines, est en sérieuse perte de vitesse.

Le PIB par habitant de Toronto est de 20 % supérieur à celui de Montréal (une différence de 7000 \$ par habitant) et celui des 23 grandes villes américaines est de 68 % supérieur<sup>2</sup>. Le taux de croissance annuel moyen du PIB nominal a été de 3,5 % de 2000 à 2007 dans la région administrative

de Montréal, de 5,4 % dans les régions avoisinantes<sup>3</sup> et de 4,2 % pour l'ensemble du Québec<sup>4</sup>.

Les données du recensement de 2006 montrent que le revenu médian des ménages était de 64 128 \$ dans la région métropolitaine de recensement de Toronto, soit 34 %

1. Voir entre autres Marcel Côté et Claude Séguin, *Dix chantiers pour Montréal*, présentation devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 9 juin 2009.

2. *Id.*

3. C'est-à-dire Laval, les Laurentides, Lanaudière et la Montérégie. Il faut faire preuve d'une grande prudence dans l'interprétation des données sur le PIB au niveau des régions administratives étant donné l'importance des flux de travailleurs d'une région à l'autre : une partie importante du PIB de la région administrative de Montréal est produite par des résidents des régions avoisinantes. Les comparaisons de taux de croissance sont cependant moins problématiques.

4. Institut de la statistique du Québec, *Principaux indicateurs économiques*, 24 juillet 2009.

# Le Point

## sur les défis que doit relever la métropole montréalaise

de plus qu'à Montréal. Le pourcentage de personnes gagnant un faible revenu après impôts était de 16,1 % à Montréal par rapport à 14,4 % à Toronto.

En 2006, le taux de familles à faible revenu s'établissait à 16,1 % dans la région administrative de Montréal, mais à seulement 7,3 % dans les régions avoisinantes et à 9,3 % pour l'ensemble du Québec<sup>5</sup>.

La croissance des investissements a été anémique dans la région administrative de Montréal depuis dix ans. Le taux de croissance annuel moyen des investissements en immobilisation y a été de 0,1 %, comparativement à 11,3 % dans la région de la Capitale-Nationale. La part de Montréal dans les investissements totaux au Québec est passée en dix ans de 37 % à 20 %<sup>6</sup>!

Le taux de décrochage du secondaire est de 32 % à Montréal comparativement à 25 % pour l'ensemble du Québec<sup>7</sup>. Par rapport aux autres grandes villes nord-américaines, le taux de diplômés universitaires dans la population de 25 à 64 ans est faible : 26 % à Montréal, 31 % à Vancouver et 33 % à Toronto<sup>8</sup>. Le taux de diplômés universitaires à Bos-

ton, Washington et San Francisco est de l'ordre du double de celui de Montréal.

En réaction à ces constats, nous proposons quelques idées pour aider la ville de Montréal à relever les défis avec lesquels elle doit composer. Elles ne relèvent pas nécessairement de l'ordre de gouvernement municipal, mais elles sont fondamentales pour le développement de la métropole.

« Pour que la ville de Montréal puisse espérer rattraper le temps perdu et devancer ses concurrentes, les élus devront faire preuve d'audace et d'esprit entrepreneurial. »

### **Recourir de manière systématique aux mécanismes de marché pour la prestation des services municipaux**

Une métropole qui souhaite être un moteur économique régional et national doit systématiquement chercher à augmenter sa productivité dans la fourniture des services

municipaux.

Tous les services municipaux devraient être évalués à intervalles réguliers (que ce soit trois, quatre ou cinq ans) pour vérifier si les services sont compétitifs et comparables en qualité aux meilleurs dans des villes comparables, pour revoir et contester les méthodes actuelles de fourniture, et pour consulter tant le public que des spécialistes sur la façon d'améliorer le système. Les rapports d'évaluation doivent être orientés vers l'amélioration continue des services, par la mise en concurrence si nécessaire. En somme, le recours systématique aux mécanismes de marché pour la prestation des services permettrait d'obtenir des services de meilleure qualité et à meilleur coût<sup>9</sup>.

Dans le cas spécifique du transport en commun, le modèle de gestion entièrement publique en vigueur à Montréal est de plus en plus abandonné dans les grandes villes partout dans le monde à cause de ses inefficacités et de ses coûts en croissance constante. Les autorités publiques ont penché vers un modèle de gestion déléguée par appels d'offres et vers davantage de partenariats avec le secteur privé pour four-

5. Institut de la statistique du Québec, *Taux de faible revenu, selon le type de famille, par région administrative et ensemble du Québec*, 4 décembre 2008.

6. Institut de la statistique du Québec, *Dépenses en immobilisation et en réparation des secteurs privé et public, par région administrative*, 19 juin 2009.

7. Institut de la statistique du Québec, *Taux de décrochage (sorties sans qualification ni diplôme) du secondaire, en formation générale des jeunes, selon le sexe, Montréal et ensemble du Québec, 2002-2003 à 2006-2007*, 4 décembre 2008.

8. Selon l'Association canadienne des professeurs d'université, le pourcentage de diplômés universitaires dans la population de 25 ans et plus était en 2008 de 19,9 % au Québec contre 22,5 % en Alberta, 23,3 % en Colombie-Britannique, 24,7 % en Ontario et de 22 % pour l'ensemble du Canada.

9. Voir à ce sujet Marcel Boyer, *Manifeste pour une social-démocratie concurrentielle*, avril 2009, [www.cirano.qc.ca/manifeste](http://www.cirano.qc.ca/manifeste).

# Le Point

## sur les défis que doit relever la métropole montréalaise

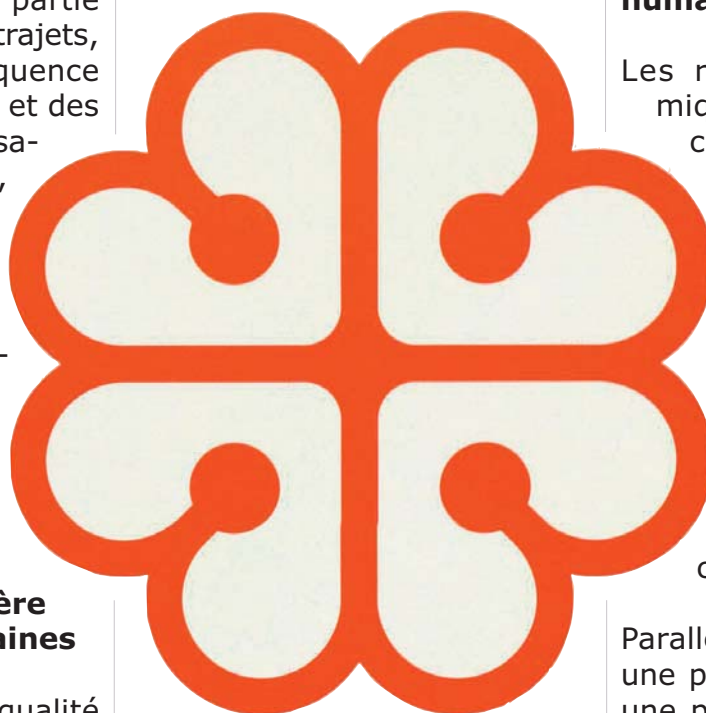
nir des services de transport à leurs citoyens. Le principe d'un tel modèle est plutôt simple. Il est fondé sur une distinction entre l'organisation et le financement des réseaux de transport en commun, d'une part, et leur exploitation, d'autre part. Ainsi, bien que les autorités publiques continuent d'être responsables en bonne partie de la détermination des trajets, des horaires, de la fréquence des passages, des tarifs et des indices de qualité et de satisfaction de la clientèle, la prestation des services de transport a été confiée à des opérateurs qui doivent se concurrencer pour obtenir des contrats en cherchant à offrir le meilleur rapport qualité/prix.

### Réformer la gouvernance en matière d'infrastructures urbaines

Des infrastructures de qualité sont un facteur fondamental de gains de productivité et d'accroissement du bien-être puisqu'elles permettent de réduire les coûts de transactions, de réduire les distances et de faciliter les échanges entre les individus.

Montréal pourrait innover en matière d'infrastructures muni-

cipales en se dotant d'une gouvernance transparente et incitative basée sur la division des responsabilités : meilleure conception sous la responsabilité du secteur gouvernemental et mise en œuvre par le secteur privé suite à des appels d'offres ouverts, transparents et efficaces<sup>10</sup>.



Ce modèle devrait être le mode de gouvernance privilégié pour le développement et le maintien de toutes les infrastructures municipales : routes, transport en commun, distribution et traitement de l'eau, parcs et jardins publics, équipements de loisirs, services de police et d'incendie, etc. Avec

comme résultats anticipés : des infrastructures de meilleure qualité à moindre coût et la possibilité d'exporter un savoir-faire original et supérieur dans le développement et la gestion des infrastructures.

### Promouvoir le développement du capital humain

Les régions les plus dynamiques du monde ont en commun un haut niveau de scolarisation de leur population. Nous avons déjà dénoncé le caractère catastrophique du décrochage scolaire au secondaire, en particulier à Montréal. Décentraliser la gestion des écoles serait l'une des solutions les plus efficaces pour s'attaquer à ce problème<sup>11</sup>.

Parallèlement, il faut assurer une plus grande autonomie et une plus grande responsabilisation des universités afin de promouvoir leur qualité, d'améliorer leur financement et d'accroître le taux de fréquentation universitaire. Il faut d'urgence repenser les frais de scolarité qui sont maintenus à un seuil anormalement bas, voire désastreux pour la qualité de nos universités. De plus, le gouvernement québécois

10. Les expériences récentes du recours à des partenariats public-privé pour l'autoroute 25, pour l'autoroute 30 et pour la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal sont des exemples de la rigueur qu'impose un tel processus. Il a d'une certaine manière forcé le gouvernement à s'engager dans la réalisation de ces projets qui traînaient depuis des décennies. Les dossiers sur lesquels on tergiverse encore souffrent de l'absence d'un tel processus, ce qui entraîne retards et surcoût : entre autres, l'échangeur Turcot, le train rapide entre l'aéroport et le centre-ville, le Centre hospitalier de l'Université de Montréal et la mise à niveau du système de transport en commun.

11. Voir à ce sujet Norman LaRocque et Marcel Boyer, *Décentraliser la gestion des écoles : des idées venues d'ailleurs*, IEDM, février 2007 ; ainsi que Marcel Boyer, *Formation professionnelle : à la recherche du temps perdu*, IEDM, septembre 2008.

# Le Point

## sur les défis que doit relever la métropole montréalaise

devrait annoncer ses subventions aux universités et les laisser ensuite fixer librement leurs frais de scolarité selon le domaine et le niveau de formation en fonction de la concurrence à laquelle elles font face au Québec et à l'international. Il est important en contrepartie que le gouvernement et les universités mettent sur pied un système efficace et incitatif d'aide financière aux étudiants, par exemple grâce à des programmes de prêts remboursables en proportion du revenu futur.

### Miser sur le caractère cosmopolite de Montréal

Dans la concurrence que se livrent les métropoles pour attirer et retenir les sièges sociaux, avec leurs administrateurs et chercheurs internationaux, Montréal jouit d'un atout important, à savoir le caractère cosmopolite, multiculturel, bilingue et même multilingue de sa population. Il faut se réjouir du fait que les Montréalais sont relativement fort tolérants de leur diversité. C'est une caractéristique qu'on ne met pas suffisamment de l'avant.

Les Montréalais, francophones, anglophones et allophones, ont la chance exceptionnelle de côtoyer des gens parlant deux grandes langues internationales. À titre d'exemple, 52 % de la population de Montréal est bilingue français-anglais, par rapport à 8 % à Toronto et à Vancouver; de plus, 18 % maîtrise au moins trois langues (plus de 650 000 personnes) par rapport à 11 % à Toronto et 9 % à Vancouver, ce qui fait de Montréal la grande ville de loin la plus trilingue au pays. Le trilinguisme est probablement l'une des facettes les plus particulières à Montréal. Dans un contexte de mondialisation et d'internationalisation des cultures, c'est un atout à valoriser et à exploiter davantage.

### Conclusion

Pour que la ville de Montréal puisse espérer rattraper le temps perdu et devancer ses concurrentes, les élus devront faire preuve d'audace et d'esprit entrepreneurial. Il faut s'inspirer des principes éprouvés des organisations efficaces, bousculer les idées reçues et donner un véritable

pouvoir de contestation aux citoyens face aux actuels responsables des services municipaux. Il faut également une reconnaissance par les gouvernements supérieurs de l'urgence d'agir afin de consolider le rôle de métropole de Montréal.

L'Institut économique de Montréal (IEDM) est un organisme de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses études et ses conférences, l'IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché.

Fruit de l'initiative commune d'entrepreneurs, d'universitaires et d'économistes, l'IEDM n'accepte aucun financement gouvernemental.

Les opinions émises dans cette publication ne représentent pas nécessairement celles de l'IEDM ou des membres de son conseil d'administration.

La présente publication n'implique aucunement que l'IEDM ou des membres de son conseil d'administration souhaitent l'adoption ou le rejet d'un projet de loi, quel qu'il soit.

Reproduction autorisée à des fins éducatives et non commerciales à condition de mentionner la source.



**Marcel Boyer est économiste principal à l'IEDM, professeur émérite de sciences économiques à l'Université de Montréal et fellow du CIRANO.**