

MÉMOIRE
de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal
Consultations pré-budgétaires 2019-20

Soumis le 15 février 2019

Mise en contexte

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) est une organisation socioéconomique importante de Montréal. Couvrant le territoire situé à l'est du boulevard St-Laurent jusqu'à la pointe de l'île, lequel se compose de 850 000 habitants, 400 000 emplois et 32 000 entreprises, la Chambre représente un milieu économique diversifié qui fait face à des défis multiples, dispose d'opportunités uniques et a un potentiel de croissance important.

L'est de Montréal recèle un grand potentiel de développement économique en raison de la disponibilité des terrains et des bâtiments, l'accès aux réseaux de transport fluvial, ferroviaire et autoroutier, et un grand bassin de main d'œuvre. Or, le sous-investissement chronique dans les infrastructures de transport, les besoins en décontamination des sols et le manque d'efforts concertés pour soutenir l'innovation et le développement des créneaux d'avenir dans le territoire freinent son essor économique.

Plusieurs engagements ont été pris, durant et depuis la dernière campagne électorale, pour revitaliser l'est de Montréal. Ces engagements démontrent une bonne compréhension des enjeux de développement dans l'est, mais l'heure est à transformer ces engagements en gestes concrets et structurants. Le budget 2019-20 est l'occasion pour le gouvernement du Québec de concrétiser sa vision pour le territoire et de démontrer sa volonté pour réaliser la transformation de l'est dans une vaste zone d'innovation caractérisée par une vitalité socioéconomique et une qualité de vie exceptionnelle.

Dans ce contexte, nous soumettons avec respect nos recommandations pour appuyer la vitalité socioéconomique de l'Est de Montréal.

Recommandation 1 : Accélérer la décontamination des sols afin d'accroître la capacité d'accueil de l'est pour des projets d'investissement

La contamination des terrains dans l'est de Montréal constitue un véritable blocage au développement du territoire. Actuellement, des millions de pieds carrés ne peuvent pas être développés en raison de leur contamination, laquelle se situe souvent à des niveaux de toxicité élevés, rendant leur décontamination plus coûteuse. La décontamination de ces sols constitue un passage obligé pour permettre leur redéveloppement.

Ainsi, nous espérons voir se concrétiser avec le budget 2019-20 le projet de fonds spécial de 200 M\$ pour la décontamination des sols dans l'est de Montréal afin d'accueillir de nouvelles entreprises sur le territoire et de favoriser la relance de l'économie de l'Est. Nous recommandons que le gouvernement du

Québec initie un dialogue et collabore avec le gouvernement fédéral pour assurer une contribution de ce palier gouvernemental au fonds pour la décontamination des sols.

Nous recommandons également que le gouvernement du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, dresse la liste de l'ensemble des terrains contaminés dans l'est afin d'avoir un portrait relativement complet de l'état de situation lequel facilitera l'établissement des priorités stratégiques.

Enfin, dans certains cas, les terrains sont non seulement contaminés, mais leur connexion aux infrastructures municipales est défective ou inexistante, ce qui présente un obstacle additionnel à leur développement. Pour les terrains considérés stratégiques, nous recommandons que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal collaborent pour réaliser les investissements et les travaux nécessaires pour 'connecter' ces terrains aux infrastructures municipales afin qu'ils puissent être à nouveau disponibles pour du redéveloppement.

Recommandation 2 : Faciliter la mobilité dans l'est et améliorer l'accessibilité des secteurs d'emploi

La première préoccupation d'une entreprise, lorsqu'elle choisit son lieu d'implantation, est de savoir si elle aura la capacité d'attirer et de retenir facilement et rapidement la main-d'œuvre dont elle aura besoin. Conséquemment, l'accès aux lieux de l'entreprise par des modes de transport variés constitue une donnée importante.

L'offre des transports en commun est largement insuffisante dans l'est de Montréal, surtout lorsqu'il s'agit de se déplacer d'un point à l'autre au sein même du territoire de l'est. Les zones d'emploi, notamment les parcs industriels où est située une part importante des emplois dans l'est, sont particulièrement mal desservies. Malgré ces défis, plus d'un tiers des travailleurs de l'est de Montréal utilise les transports en commun pour se rendre au travail, situation qui témoigne de la forte demande pour des services améliorés en transports collectifs.

Nous considérons plusieurs projets comme prioritaires pour faciliter la mobilité dans l'est et améliorer l'accessibilité des secteurs d'emploi, dont :

- Le prolongement de la ligne bleue du métro : assurer, avec les partenaires provinciaux et fédéraux, l'avancement des travaux de planification et du montage financier afin d'assurer une entrée en service en 2026 ou mieux, devancer l'entrée en service des nouvelles stations ;
- Un prolongement du SRB Pie-IX jusqu'à Notre-Dame Est ;
- L'ajout de nouveaux autobus au réseau de la STM dans l'est.

Il faut également un projet intégré et structurant de transport en commun reliant l'est de Montréal au centre-ville et aux autres secteurs de la métropole. À ce titre, nous considérons qu'un prolongement du Réseau express métropolitain (REM) dans l'est de Montréal pourrait s'avérer optimal en termes d'investissement, de délais de réalisation et d'impact sur le redéveloppement économique de l'Est.

Un prolongement du REM dans l'Est connecterait le territoire avec toute la région métropolitaine, notamment le centre-ville, l'aéroport de Montréal et les pôles universitaires. Les entreprises et résidents bénéficieraient davantage d'une telle connectivité que dans le cas d'un lien qui s'arrêterait quelque part dans la partie est du centre-ville, ce qui obligerait un ou plusieurs changements de modes de transport avant d'arriver à destination.

Nous croyons également qu'un prolongement du REM pourrait se réaliser beaucoup plus rapidement que d'autres alternatives, donnant un coup d'accélérateur au redéveloppement économique de l'Est. Nous ne pouvons que comparer l'efficacité du modèle de réalisation du REM — un projet annoncé pour la première fois en 2016, dont la construction a débuté en 2018 et dont la mise en service est prévue à partir de 2021 — avec le projet du prolongement de la ligne bleue du métro, attendu depuis des décennies et dont la construction devrait débuter en 2021, pour une mise en service seulement en 2026.

Le projet actuel du REM, qui bénéficie d'un important investissement du gouvernement du Québec, dessert surtout la partie Ouest de l'île de Montréal et ne se déploiera aucunement dans la partie Est. En effet, tandis que l'est de Montréal affiche des besoins criants en matière de mobilité, le projet du REM viendra accroître l'écart d'attractivité entre l'Est et de l'ouest et augmenter l'iniquité territoriale en matière de mobilité, en connectant l'ensemble des parties de la région métropolitaine à l'exception de l'Est.

Évidemment, de nombreux éléments de l'équation restent à être évalués, mais nous sommes convaincus que les résultats des études démontreront qu'un prolongement du REM dans l'Est attirerait un grand flux de nouveaux passagers, qu'il générerait d'importantes réductions des GES, et que le potentiel de développement autour des tracés proposés serait très élevé. Nous invitons le gouvernement du Québec à donner à la CDPQ Infra l'opportunité de tester ces hypothèses.

Nous vous recommandons ainsi de formuler une demande formelle à CDPQ Infra pour analyser et évaluer la pertinence et la faisabilité d'un déploiement du REM dans l'est de Montréal.

Recommandation 3 : Améliorer la fluidité du transport des marchandises

La congestion routière, la vétusté des infrastructures de transport et les tronçons inachevés dans l'est de Montréal entraînent d'importantes pertes en efficacité pour le transport des marchandises, notamment pour les marchandises transitant par le port de Montréal. Les projets prioritaires pour améliorer la fluidité du transport des marchandises dans l'est sont :

- Le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny vers le port ;
- Le réaménagement et la modernisation de la rue Notre Dame Est pour améliorer la fluidité du transport des personnes (transports en commun, transports actifs, automobiles) et des marchandises ;
- La planification et mise en place de mesures de mitigation en vue des travaux du pont-tunnel Louis Hippolyte-La Fontaine. Il est aussi essentiel que ces mesures soient communiquées dès que possible à la communauté d'affaires afin que les entreprises puissent se préparer.

Recommandation 4 : Créer une zone d'innovation dans l'est de Montréal en lien avec ses créneaux d'avenir

Les investissements dans la mobilité et la décontamination des terrains dans l'est de Montréal mettront la table pour un réinvestissement du secteur privé dans l'est de la métropole (projets immobiliers, projets d'investissement d'entreprise). Or, pour assurer un développement économique cohérent et porteur d'avenir, il faut créer une zone d'innovation dans l'est pour stimuler la créativité et l'entrepreneuriat et pour positionner le territoire dans les secteurs qui constituent ses créneaux d'avenir.

Plusieurs secteurs font appel aux atouts du territoire, notamment les technologies propres, la chimie verte, l'agroalimentaire, les technologies de la santé, les TICs, l'économie circulaire, de même que le transport et la logistique. Pour favoriser l'émergence de nouvelles entreprises et la création d'un écosystème d'innovation et d'entrepreneuriat dans l'est, il faut soutenir la création de centres d'innovation et des services de soutien à l'innovation et à l'entrepreneuriat en lien avec ces secteurs porteurs d'avenir pour l'est. Certains projets sont déjà en cours et d'autres pourront être développés pour favoriser la collaboration entre les entreprises, les centres de recherche et les établissements d'enseignement autour des projets de recherche et développement, de prototypage et de commercialisation des innovations. Il faut porter une attention particulière à ce que les centres d'innovation développés encouragent le maillage entre utilisateurs potentiels de nouveaux produits ou technologies et les développeurs/fournisseurs de ces produits ou technologies, afin de favoriser la commercialisation des innovations et de soutenir les efforts des entreprises dans le développement des marchés.

Pour positionner davantage le territoire dans ses créneaux d'avenir, il faut également assurer que les investissements d'entreprises québécoises et étrangères dans ces secteurs soient orientés vers l'est de Montréal. Pour ce faire, il serait opportun de convenir de ces orientations avec un ensemble d'acteurs économiques (Montréal International, Investissement Québec, Ville de Montréal, les chambres de commerce, autres).

Recommandation 5 : Favoriser l'innovation dans les PME

L'innovation joue un rôle primordial dans les performances économiques, permettant d'accroître la productivité, tout en développant de nouveaux produits, services ou procédés. Du fait de la mondialisation, de l'intensification de la concurrence, de l'impact croissant des technologies de l'information et de la communication, et du rythme effréné des progrès technologiques, aucune entreprise, petite ou grande, ne peut survivre sans innover.

Afin que nos PME continuent de croître, il importe de mettre sur pied un programme destiné aux PME afin de les soutenir dans leurs investissements en R&D d'une valeur de moins de 50 000 \$. Les crédits d'impôt à la recherche et développement ont été diminués de manière significative par les gouvernements du Canada et du Québec depuis 2014. Par exemple, le Québec ne reconnaît plus comme éligible au crédit d'impôt la première tranche de 50 000 \$ de dépenses admissibles de R&D. Ces resserrements ont significativement réduit l'avantage accordé aux PME par rapport aux grandes entreprises. Conscientes de la lourdeur administrative nécessaire pour obtenir un crédit d'impôt sur cette première tranche de dépenses, nous considérons que le gouvernement du Québec devrait mettre sur pied un programme destiné aux PME pour compenser ce manque à gagner pour les entreprises afin qu'elles poursuivent leurs travaux en R&D.

Recommandation 6 : Favoriser la qualification de la main-d'œuvre en lien avec les besoins des entreprises

La rareté de la main-d'œuvre affecte plusieurs secteurs économiques de l'est de Montréal. La mise en lien entre les entreprises et des établissements d'enseignement constitue une piste d'action prometteuse. C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement investisse dans des programmes permettant aux acteurs économiques et les établissements d'enseignement de collaborer davantage afin de mieux arrimer l'offre de formation avec les besoins des entreprises.

Conclusions

Le processus de désindustrialisation dans l'est de Montréal, qui a commencé dans les années 70 et a continué en début du 21^e siècle, combiné au sous-financement des infrastructures publiques, ont nui à l'attractivité de l'est pour les entreprises et les travailleurs et ont freiné le développement socioéconomique du territoire depuis bon nombre d'années.

Avec la volonté affichée par le gouvernement du Québec et l'administration municipale montréalaise de revitaliser l'est de Montréal, il y a présentement une opportunité pour s'attaquer aux problèmes criants et permettre le territoire atteindre son plein potentiel. Pour saisir cette opportunité historique, il est nécessaire de se donner les moyens pour lancer dès maintenant les projets d'investissement et les programmes. Le budget 2019-20 du gouvernement du Québec doit notamment octroyer les ressources nécessaires pour le fonds spécial en décontamination des sols et pour des programmes pour soutenir les entreprises en matière de formation de la main-d'œuvre et en innovation, ainsi que pour la planification des divers projets en transport dans l'est.