

LA PRÉSIDENTE :

2095 Alors, maintenant, nous allons pouvoir entendre madame Fréchette et madame Ferguson de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal. On est un petit peu en avance, mais on vous donne deux minutes pour vous installer. J'ai vu que vous venez d'arriver. Donc comme un a un petit peu d'avance, on dit toujours c'est dix minutes de présentation, dix minutes d'échanges, mais si jamais vous avez quinze minutes de présentation, c'est aussi O.K.

2100

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 Merci de l'accueil express.

2105

LA PRÉSIDENTE :

 On ne fait pas attendre nos participants.

2110

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 Alors, je me présente, Christine Fréchette, présidente-directrice générale de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal.

2115

Mme DAPHNÉE FERGUSON :

 Daphne Ferguson, directrice aux affaires publiques et affaires gouvernementales à la Chambre de commerce de l'Est.

2120

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 On est bien contentes d'avoir cette possibilité de venir s'adresser à vous dans le cadre de cette consultation. On a déposé notre mémoire il y a quelques jours.

2125 Quelques mots sur la Chambre, pour commencer. La Chambre de commerce de l'Est
existe depuis un peu plus de 30 ans. C'est une Chambre qui regroupe 1 200 membres qui sont
largement des PME situées sur le territoire. Le territoire débute au boulevard Saint-Laurent
jusqu'à la pointe de l'île. Donc c'est la moitié de l'île de Montréal. C'est une organisation
particulièrement active, je vous dirais. On organise beaucoup d'événements, une cinquantaine
d'événements par année, puis on prend position comme ça dans des consultations qui ont trait à
2130 des enjeux publics.

Alors, bien sûr, la consultation d'aujourd'hui est très importante, puisqu'elle porte, en fait,
sur un secteur qui est stratégique, qui est stratégique pour le développement économique du fait
de sa localisation aux abords du Port de Montréal.

2135 Le Port de Montréal, il faut voir que c'est un actif important dans l'économie québécoise
et on considère que le territoire adjacent au Port de Montréal devrait permettre de profiter des
atouts de cet actif économique.

2140 En fait, la communauté locale et la Ville de Montréal ont tout intérêt à créer dans cette
zone un secteur économique en lien avec les atouts du port et l'intermodalité des transports. On
pense qu'un développement économique qui ne tiendrait pas compte de ça serait une erreur.

2145 Il faut voir que de tous les ports de la côte Est nord-américaine, c'est le Port de Montréal
qui offre l'accès le plus direct et le plus économique aux principaux marchés du centre du
Canada, du Nord-Est et du Midwest américains. Un des éléments qui explique ça, c'est qu'on a
de rails intégrées à l'intérieur du Port de Montréal, ce qui nous permet de sauver de 48 à
72 heures en termes de transbordement des marchandises qui sont transigées au port, ce qui
offre un avantage incomparable par rapport, par exemple, au port à New York.

2150 Le Port, bien c'est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des industries,
des commerces canadiens, américains, en matières premières et produits divers et également
un catalyseur d'échanges commerciaux pour l'ensemble de ses clients, ici comme à l'étranger.

2155 Donc c'est un actif important à la fois pour les importations, pour les exportations, et on
pense que ça pourrait en devenir un également pour davantage de transformation. Autrement dit,
le secteur à proximité, adjacent au Port de Montréal, pourrait également être envisagé comme un
secteur qui puisse transformer des biens qui sont transigés par le Port, soit pour de l'exportation
ou soit parce qu'ils viennent d'arriver sur le territoire québécois et qu'on pourrait les transformer
2160 avant de les réexpédier, soit au sein du marché canadien, nord-américain ou à l'étranger à
nouveau.

 Donc on pense qu'il y a là une belle possibilité de capter davantage une valeur ajoutée
des biens transigés, si on choisit de développer ce territoire-là en fonction du fait qu'on puisse y
injecter de la valeur ajoutée d'une transformation en fait des biens qui y sont transigés.
2165

 C'est sûr que c'est un territoire qui est adjacent par moment à des zones résidentielles et
on pense que c'est important de prendre ça en considération dans le développement du
territoire. Et c'est ce pourquoi on met de l'avant le concept de gradation des usages. Il est
important – puis c'est valable, on pense, pour ce terrain-là, tout comme l'ensemble de l'est de
2170 Montréal – que lorsqu'il y a cohabitation, présence à grande proximité d'industries et de
résidences, qu'on prévoie des zones tampons.

 Dans ce cas-ci, ça s'applique manifestement et que ces zones tampons puissent être,
2175 par exemple, des bandes de territoire qui puissent accueillir des pistes cyclables, des parcs,
encore des espaces de *coworking*, si l'espace le permet, des entreprises, des commerces de
proximité. Bref, des activités à usage, je dirais, mitoyen, qui permettent de réduire les nuisances
qui peuvent être subies par la population à grande proximité.

 Il est important de développer ces espaces de gradation des usages parce que ce qu'on
constate, c'est que lorsqu'il y a une mauvaise cohabitation, bien, rapidement, le fardeau est porté
par les entreprises. Ça fait en sorte de créer une pression sur ces entreprises-là pour qu'elles
modifient leurs activités, réduisent leurs heures d'opération ou changent les heures d'opération.
Et ça, bien, ça met en péril nos zones d'emploi.
2185

2190 On considère qu'il est important de garder dans l'est de Montréal, de préserver nos zones d'emploi, d'autant que, de plus en plus, les gens cherchent le *Work Live and Play*, rassemblé en un tout. Dans l'est de Montréal, on a beaucoup de ces zones comme ça de proximité, alors travaillons à partir de ces actifs-là déjà présents sur le territoire pour favoriser une bonne cohabitation. Et l'intégration de ces zones tampons devient, à notre point de vue, une des réponses importantes à livrer.

2195 On pense que côté développement de cette zone, bien, la logistique intelligente nous apparaît être un créneau intéressant pour justement venir compléter les atouts du Port de Montréal, bénéficier aussi de l'expertise qu'on a dans la métropole en termes de technologie de l'information et des communications. On a des gens qui ont une expertise reconnue à l'échelle internationale et qui certainement peut être mise à contribution pour développer des entreprises, des applications qui puissent améliorer la gestion logistique des biens qui sont transigés par le Port.

2200 Ça peut viser à, par exemple, réduire les besoins en inventaire, réduire la consommation d'essence, le nombre de kilomètres parcourus, la fréquence des camions qui roulent à vide. Tout ça, ce sont des aspects très importants pour l'activité maritime et portuaire et on pense que donc il y a là un beau créneau à explorer. *Element AI* par exemple, je pense que vous en avez
2205 entendu parler, constitue un outil intéressant avec le Port, qui nous permet de mettre en image, en fait, ce qu'on peut imaginer comme outil d'amélioration ou de l'efficacité du Port de Montréal.

2210 On pense qu'il est essentiel aussi d'assurer une meilleure mobilité. On le sait, l'enjeu des talents, il est crucial et étroitement lié à la mobilité. Dans l'est, quand on parle d'améliorer la vitesse de développement économique, bien, le premier enjeu dont on parle, c'est le transport. Il faut rendre le territoire attractif et ça, ça passe par une facilitation des modes de transport pour s'y rendre. Ça va rendre le territoire plus attrayant pour les entreprises, pour les résidents, pour les employés et ça va faciliter aussi la rétention des employés. C'est un enjeu de plus en plus
2215 central pour nos entreprises, pour ne pas dire que c'est devenu la priorité, l'attraction, la rétention

de la main-d'œuvre. Alors, il nous semble que l'accès facilité à cette zone d'emploi là serait très important.

2220 Améliorer la fluidité du transport des marchandises, c'est également un axe important. Bien sûr, le prolongement du boulevard l'Assomption et l'avenue Souigny vers le Port doit être réalisé rapidement. C'est un projet qui permettrait de retirer près de 1 700 camions de la rue Notre-Dame Est, de sauver temps, argent, de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, d'autant que le Port envisage d'aménager un viaduc pour connecter le Port directement au prolongement de Souigny, ce qui nous permettrait de réduire encore plus le
2225 temps d'attente des camions et de réduire la circulation sur Notre-Dame Est.

2230 Donc tout ça, ce sont des éléments centraux parce que justement ils répondent au besoin qu'on a d'améliorer la cohabitation et de réduire les nuisances qui peuvent découler de l'activité actuelle et à venir.

2235 Il faut également poursuivre le réaménagement et la modernisation de la rue Notre-Dame Est qui est l'épine dorsale de ce secteur-là. À ce sujet, on a d'ailleurs fait une démarche récemment à la Chambre de commerce de l'Est, on a approché le gouvernement du Québec pour lui demander d'approcher la Caisse de dépôt pour qu'elle puisse considérer de déployer le REM dans l'est. Notre-Dame Est, c'est bien sûr un des axes sur lequel pourrait se déployer ce système. Il y en aurait d'autres potentiellement, mais ça serait à la Caisse de dépôt à définir quel serait le tracé idéal pour ce faire, mais on pense que ça, c'est un des modes de transport qui doit être considéré pour Notre-Dame Est, si on veut, par exemple, s'intégrer pleinement à un réseau de transport qui est en train de se déployer à l'échelle de la métropole, les 82 villes de la
2240 métropole.

2245 Doter le secteur d'une signature visuelle en lien avec son histoire et ses forces, c'est également un élément qu'on a voulu intégrer dans notre mémoire parce qu'on est d'avis qu'une signature, il serait intéressant d'associer une signature visuelle qui rappelle, qui fait montre, en fait, du caractère industriel et portuaire, urbain, innovant du secteur.

2250 Donc, on y est allé avec des suggestions. Par exemple, inclure du *Street Art* dans l'aménagement des lieux, l'utilisation de matériaux qui rappellent le caractère portuaire. Également, faire usage, par exemple, de containers de manière très novatrice. On a mis quelques exemples de ce qui a été fait déjà à l'étranger. On pense qu'il y a là des utilisations intéressantes et innovantes qui pourraient être intégrées dans le secteur.

2255 Et donc, en conclusion, bien voilà. On trouve que c'est un projet qui est prometteur du côté du développement économique dans la mesure où les atouts du Port et l'intermodalité des transports sont mis de l'avant et que la filière logistique intelligente, filière permettant également de transformer les biens transigés par le Port, sont deux créneaux importants. La création d'emplois locaux également serait importante de préserver. Et la facilitation des transports pour se rendre sur le site est certainement une des clés qui nous permettra justement d'embaucher des gens localement, puisque si c'est facile de s'y rendre, ils seront d'autant plus intéressés à y
2260 travailler. Le principe de gradation des usages nous apparaît déterminant pour la pérennité des emplois à travers le temps, favoriser la mobilité durable, la fluidité des transports et intégrer une signature visuelle. Voilà les principaux éléments qu'on voulait mettre de l'avant devant les commissaires.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

2270 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Bonjour!

2275 **Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :**

Bonjour!

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

2280 J'ai deux questions pour vous. Le document de la Ville nous parle dans l'écoparc de
création, de l'importance de création d'emplois. Vous en avez parlé ici. D'autre part, on entend
partout parler de rareté de main-d'œuvre, d'entreprises qui ne peuvent pas réaliser des contrats
parce qu'ils n'ont pas la main-d'œuvre pour le faire. Pouvez-vous me donner l'heure juste sur la
disponibilité de la main-d'œuvre dans – je ne dirais pas l'est de Montréal, tout votre territoire –
mais peut-être de façon plus circonscrite à l'espace qu'on étudie.

2285

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2290 Je vous dirais qu'on a une disponibilité de main-d'œuvre dans une partie des
arrondissements de l'est de Montréal qui est supérieure à la moyenne. On a même un
arrondissement, en l'occurrence, Montréal-Nord, où le taux de chômage est très élevé. On parle
de 16 % dans cet arrondissement-là en moyenne. Donc il existe, oui, des secteurs dans l'est de
Montréal qui offrent une solution, qui offrent une potentielle solution, une potentielle réponse au
besoin de main-d'œuvre qui est rencontré par une grande partie des entreprises. Il faudra trouver
le moyen de connecter cette population-là aux entreprises, à développer, si ce n'est pas déjà
2295 existant, des voies de formation rapide pour ces personnes.

2300 Il faut voir que ce sont beaucoup des arrondissements où le nombre d'immigrants, le
nombre de réfugiés est important. Donc la capacité, la facilité à s'insérer dans le marché du
travail n'est pas la même que la moyenne québécoise, qui génère plus d'embûches, d'obstacles.
2305 Le taux de décrochage est également important dans certains de ces arrondissements. Donc là
aussi il y a un défi pour la collectivité, à savoir de quelle manière on raccroche nos jeunes
décrocheurs pour les intégrer dans un parcours d'emploi. Certains évoquent, je vous dirais, un
système plus coopératif où on pourrait allier travail et études, de manière à développer l'intérêt
des jeunes, à les rémunérer également, pour qu'ils puissent à la fois obtenir un salaire, tout en
étudiant.

2310 Un partenaire à nous évoquait l'autre jour une solution intéressante, peut-être avoir une sorte de campus inter-ordres, c'est-à-dire un endroit dans l'est de Montréal où on puisse offrir, de manière combinée, de la formation à la fois collégiale, universitaire, de la formation à la carte, où il n'y aurait pas seulement une université ou un collège qui puisse enseigner mais bien une variété de ces institutions, de telle sorte qu'on puisse répartir les coûts entre différentes institutions.

2315 On n'a pas l'ambition d'avoir un nouveau campus universitaire dans l'est, ça serait vraiment idéal, mais on pense que, bon, on n'est pas à ce niveau-là, mais avoir un lieu, une antenne, un campus, je ne sais pas de quelle manière on pourrait l'appeler, mais qui regroupe des forces du réseau universitaire, réseau collégial qu'on a dans l'est. Ça favoriserait, à notre avis, la facilité qu'on aurait de raccrocher certaines personnes dans des parcours d'études et d'emploi.

2320 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

2325 Donc je comprends qu'autour de ce secteur-là, il y a, selon vous, un bassin d'employés disponibles.

Mme DAPHNÉE FERGUSON :

2330 Il faut aussi améliorer la mobilité surtout le transport en commun vers ce secteur pour permettre à cette main-d'œuvre d'y accéder. Ce qu'on a vu dans les statistiques, c'est que les résidents autour de ce secteur à Rosemont et à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve utilisent plus souvent les transports en commun pour leurs besoins quotidiens de transport, de navettage, par rapport, en comparaison à la population générale de la Ville de Montréal. Donc ça indique à quel point c'est important d'avoir une variété d'options en transport pour pouvoir attirer la main-d'œuvre dans ce secteur.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2340 Et on sait aussi que les difficultés de transport entre, par exemple, Rivière-des-Prairies et les zones plus au centre de l'île sont telles qu'on dit un peu à la blague entre nous dans le réseau de la Chambre et c'est à moitié une blague que quelqu'un qui est à Rivière-des-Prairies, qui veut aller étudier à l'Université de Montréal, il est aussi bien d'aller à l'UQTR parce que ça va être moins loin que de se rendre à l'Université de Montréal ou une autre université au centre-ville, tellement que c'est complexe et c'est long.

2345 Donc c'est sûr que si on facilite le déplacement, comme rappelle Daphnée, vers de zones d'emploi, bien, on va rendre d'autant plus attrayant aussi le fait d'avoir un emploi. C'est sûr que s'il faut passer deux heures en transport, si c'est pas plus, par jour pour avoir un emploi, exercer son emploi, ce n'est pas attrayant, ce n'est pas idéal. S'il faut en plus convaincre les gens de l'intérêt qu'il y aurait d'avoir un emploi.

2350 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

2355 J'aurais une question aussi. J'ai beaucoup apprécié vos exemples et votre rapport quant à l'art industriel, on va dire, au sein de cette zone qui permettrait de lui donner une valeur emblématique, notamment sur une thématique de conteneurs et tout, mais artistiquement déployés et décorés.

2360 Évidemment, partant du programme québécois du 1 % pour l'art dans tout programme géré ou financé par la province, est-ce que ces exemples européens ou américains que vous nous proposez en images ici bénéficient de programmes spéciaux qui permettent l'intégration de l'art dans ces quartiers-là? Est-ce que vous avez des connaissances précises par rapport à cette façon de faciliter le pan de l'art dans la vie normale des Montréalais?

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2365

Question intéressante. J'ai pas la réponse très exacte mais je sais qu'il y a un intérêt de la part de certaines autorités pour ce type d'art et qu'il n'y a pas nécessairement un programme qui existe en bonne et due forme précisément pour ça, mais je pense qu'il y a des programmes qui existent largement parlant qui pourraient venir en soutien au déploiement d'installations artistiques de cette nature-là. Il y a une belle symbolique aussi à utiliser ces éléments, ces atouts.

2370

Donc je n'ai pas une réponse exacte par rapport aux programmes qui existent. Je sais, par ailleurs, qu'il y a des investisseurs qui sont intéressés à venir investir dans l'est de Montréal, pour en avoir rencontré moi-même à la Chambre. J'ai eu la visite d'Allemands, il y a quelques mois, qui veulent déployer comme ça des installations faites à base de containers. Ils le font déjà en Allemagne. Ils sont présents dans, je crois, c'est 55 villes et une des photos que l'on voit, c'est une de leurs réalisations et c'est phénoménal ce qu'ils font, vraiment. Ils font des hôtels, ils font des espaces de *coworking*, ils font des habitations pour étudiants, pour personnes âgées, des habitations temporaires. Vraiment, on regarde ça, puis on ne se doute pas que c'est des containers qui sont à la base de ça.

2375

2380

Donc il y a un modèle d'affaires, bref, qui existe au-delà du fait qu'il y a des subventions qui puissent exister. À mon avis, on pourrait certainement s'intégrer dans le 1 % dont on parlait tout à l'heure, mais au-delà de ça, moi, je pense qu'il y a aussi un modèle d'affaires qui existe et la matière première est disponible. Ça ne doit pas être si cher acheter des containers qui ne seront plus utilisés pour du transport. Reste qu'il faut que ce soit adapté quand même à notre réalité. On me dit que c'est méga insonorisé mais pour ce qui est de l'isolation, bon, il faut voir. Mais assurément que ça se travaille, à voir ce qu'ils réussissent à faire avec ça. Assurément qu'il y a des belles choses qu'on pourrait imaginer.

2385

2390

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question. Vous parliez c'est finalement un avantage peut-être de requalifier

2395 des secteurs qui vont redevenir avec plus d'emplois, proches de milieu résidentiel en autant qu'on fasse la mitigation et qu'il y ait des zones tampons. Un des défis de rapprocher les gens des activités économiques, c'est le nombre de camions, le camionnage.

2400 Comme vous êtes une Chambre de commerce et vous dites que vous avez beaucoup de PME avec vous, à quoi on pourrait réfléchir pour diminuer les comportements délinquants du camionnage? Parce que les grandes lignes, bon, s'ils respectent les heures, s'ils respectent les voies, s'ils respectent les limites de vitesse, ça diminue beaucoup les problèmes engendrés par le camionnage, enfin quelques problèmes. Est-ce que c'est une réflexion que le secteur privé a faite? Comment réfléchir à tous les inconvénients qui viennent avec les activités économiques
2405 qu'il y a du camionnage. Le comportement délinquant du camionnage.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2410 Bien, pour tout délinquant, il existe un système qui s'appelle la police, qu'on peut utiliser, d'autant plus pour le camionnage parce que ça se voit, c'est visible. Moi, j'ai l'impression que les outils, plus largement parlant, que les outils technologiques peuvent aider éventuellement à gérer ce problème-là parce que de plus en plus, le GPS nous permet de retracer kilomètre par kilomètre où en sont les camions, à quelle vitesse ils vont par conséquent. Donc on peut voir exactement où se trouve la flotte de véhicules et s'ils sont effectivement délinquants ou pas.
2415 Donc j'ai l'impression que ces outils technologiques là, qui sont d'ailleurs en plein déploiement, pourraient nous permettre d'améliorer certainement la situation dans la mesure où il y a un problème. Donc c'est plus de ce côté-là que je verrais...

LA PRÉSIDENTE :

2420 Puis c'est juste, parce que si on rêve – parce qu'on est dans une vision – si on se projette dans l'avenir, est-ce que c'est un chantier que vos partenaires, vos membres pourraient réfléchir entre eux, comment eux peuvent améliorer leur desserte en camionnage eux-mêmes, au-delà

2425 des règles de la police, puis des limites de vitesse? Est-ce que le privé, vous pensez qu'on
pourrait les mobiliser pour aussi commencer à réfléchir à comment faire mieux pour les résidents
qui habitent autour.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2430

Bien, je pense que la vitesse, c'est une chose. Aussi, si je pense à des technologies qui
permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, technologie de *Stop and Start* qu'on
appelle, celle développée par *Effenco* notamment, il y a toutes sortes de mesures comme ça qui
peuvent aider à une meilleure cohabitation, une réduction des nuisances, puis la vitesse en fait
2435 partie, mais je pense qu'il y a d'autres éléments également de bruit, de poussière, qu'on peut
réfléchir ensemble. Puis ça, assurément, je pense qu'il y aurait une ouverture pour avoir un
dialogue avec la population de ce côté-là. Nous, à la Chambre, on n'a pas comme tel initié une
discussion sur ce sujet précis là. On serait ouverts à le faire dans la mesure où il y a une volonté
de ce faire, et puis, à mon sens, certainement que les entreprises seraient ouvertes, puis les
2440 grands acteurs économiques qui sont en lien avec cette problématique-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Merci.

2445

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Merci.

2450

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre présentation. Alors on continue maintenant avec monsieur
Jérémy Hamel. Est-ce que monsieur Hamel est avec nous? On va l'attendre deux secondes.
Alors on vous écoute. C'est bon?

2455