

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

Soumis le 14 février 2020

**Mise en contexte**

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) est une des organisations socioéconomiques parmi les plus actives de Montréal. Elle couvre 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.

La CCEM et ses partenaires soutiennent une vision du développement de l'Est en tant que territoire dynamique, compétitif, innovant et attractif pour les entreprises et pour les talents. En 2019, la CCEM a publié Cap sur l'Est, un livre blanc pour un développement économique renouvelé de l'Est de Montréal, lequel reflète cette vision ambitieuse et les pistes d'action que nous considérons essentielles à sa réalisation.

Cap sur l'Est, fruit d'une collaboration entre une grande diversité d'acteurs concernés par le développement de l'Est de Montréal, vise à rassembler en un même document les principaux gestes à poser pour soutenir la revitalisation et le développement socio-économique du territoire de l'Est de Montréal.

Dans ce contexte, nous vous soumettons respectueusement, en annexe, les recommandations énumérées dans le livre blanc pour un développement économique renouvelé de l'Est dans le cadre des consultations pré-budgétaires du gouvernement du Québec. Dans les prochaines pages, nous avons résumé les trois grands axes du livre blanc ainsi que les recommandations principales destinées au gouvernement du Québec.

**Axe 1 : Établir les bases d'un développement économique durable**

La vocation industrielle historique de l'Est a laissé un lourd héritage de terrains désaffectés où la contamination est très élevée. La réhabilitation de ces sols constitue un passage obligé pour permettre leur redéveloppement. Par ailleurs, plusieurs parties du territoire, notamment celles qui ont jadis hébergé des industries lourdes qui fonctionnaient de manière autonome, manquent d'infrastructures de base nécessaires à leur redéveloppement : routes, réseau d'eau et d'égouts, équipement de gestion des eaux de ruissellement, télécommunications, connexions au réseau d'électricité et de gaz. De plus, certaines parties du réseau d'égouts et artériels existants n'ont pas été conçus pour répondre à une occupation plus dense du territoire. Le redéveloppement de ces secteurs de l'Est entraînerait une charge excessive sur ces réseaux, qui doivent être rénovés et dont les capacités doivent être accrues. Il devient de plus en plus urgent de s'attaquer à ces

contraintes qui empêchent le redéveloppement des espaces industriels sous-utilisés dans l'Est. Le taux d'inoccupation industriel dans l'Est ne cesse de décroître, passant de 10,2 % en 2013 à moins de 2,5 % aujourd'hui, ce qui veut dire qu'il existe très peu d'espaces industriels accessibles et viabilisés. Pour permettre d'accueillir dans l'Est de nouveaux projets d'investissement, il devient incontournable de s'attaquer aux contraintes qui limitent le développement sur plusieurs terrains.

### **Recommandations clés pour le budget 2020 :**

- Créer un fonds multipartite avec les trois paliers gouvernementaux (Canada, Québec et Montréal) ainsi que la participation de la société civile pour gérer la décontamination et le redéveloppement des sites.
- Doter ce fonds des investissements requis pour la décontamination des terrains de manière proactive et l'accompagner d'une stratégie de développement territorial. Notamment, ce fonds pourrait gérer l'enveloppe de \$100 M qui a été promis par le gouvernement du Québec pour la décontamination des sols, mais qui n'a toujours pas été versé.
- S'assurer que les critères d'accès au fonds pour la décontamination des sols respectent les principes directeurs suivants : souplesse, traitement des dossiers sur la base de l'aspect stratégique d'un terrain, approches diversifiées, pérennité du fonds.
- Se doter de cibles ambitieuses afin que, d'ici 2030, la contamination des terrains ne représente plus un frein au développement économique de l'Est.
- Dégager pour l'Est des investissements importants en matière d'infrastructures, notamment pour le réseau d'égouts et le réseau routier, dans le cadre du programme d'infrastructures Investir dans le Canada.

### **Axe 2 : Faciliter la mobilité sur l'ensemble du territoire**

La mobilité des personnes et des biens est une condition essentielle au développement économique et à l'attractivité d'un territoire, tant auprès des entreprises que des travailleurs et des résidents. 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 et les talents dont elle aura besoin. Conséquemment, l'accès aux établissements de l'entreprise par des modes de transport variés constitue une condition essentielle à son succès.

### **Recommandations clés pour le budget 2020 :**

- Respecter l'engagement d'une entrée en service de la ligne bleue du métro en 2026 et mettre tout en œuvre pour devancer l'entrée en service de la station à l'angle du boulevard Pie-IX pour la faire coïncider avec la mise en service du SRB Pie-IX (2022).
- Prolonger le REM dans l'Est afin de connecter le territoire avec ce réseau qui se développe rapidement et à l'échelle de la métropole.

- Mettre en œuvre des initiatives permettant de désengorger la ligne orange du métro.
- Bonifier les mesures pour préserver la mobilité et la productivité des employés des entreprises de l'Est pendant les travaux de rénovation du pont-tunnel Louis Hippolyte-La Fontaine.
- Réaliser le plus rapidement possible (d'ici 3 ans) le prolongement du boulevard de L'Assomption et de l'avenue Souigny pour doter le Port d'un nouvel accès routier direct à ses installations. Ce projet devrait permettre de retirer près de 1 700 camions par jour de la rue Notre-Dame Est, d'économiser temps et argent en plus de réduire significativement les émissions de GES.
- Poursuivre le réaménagement et la modernisation de la rue Notre-Dame Est pour améliorer la fluidité du transport des personnes (transports collectifs, transports actifs, automobiles) et des marchandises. Débuter la construction à Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, de sorte que le déploiement s'effectue de l'Est vers le centre-ville.

### **Axe 3: Positionner l'Est pour l'avenir**

Réaliser des investissements stratégiques dans la décontamination des sols, dans les infrastructures de base et dans la mobilité permettra de mettre la table pour le développement économique dans l'Est et ouvrira le territoire à des occasions de développement économique hors du commun. Le tissu économique de l'Est est composé d'industries et d'entreprises dynamiques qu'il faut propulser, tout en attirant de nouvelles, en complément et en synergie avec celles déjà présentes. Nous sommes d'avis qu'il faut renforcer le positionnement de l'Est dans ses secteurs économiques phares – que sont l'agroalimentaire, les industries manufacturières, le transport et la logistique, les industries créatives et le secteur récréotouristique – et soutenir activement les secteurs économiques en émergence pour engager l'Est dans ses créneaux d'avenir – que sont les technologies propres, les sciences de la vie et technologies de la santé (SVTS) et le sport et la performance humaine.

Il importe aussi que le développement de l'Est contribue à améliorer la qualité de vie de ses résidents et les déterminants sociaux de la santé. Il faut notamment favoriser le développement de transports actifs et sécuritaires, favoriser l'amélioration de la qualité de l'air et lutter contre les îlots de chaleur.

### **Recommandations clés pour le budget 2020 :**

- Appliquer, dans le cadre du congé fiscal pour grands projets d'investissement, un seuil réduit pour les projets qui se réalisent dans l'Est de Montréal dans un secteur stratégique.
- Planter deux zones d'innovation dans l'Est comprenant un centre de formation et de recherche et une structure de maillage avec le secteur privé. Les thèmes privilégiés pour les deux zones d'innovation sont : les technologies propres et les sciences de la vie et les technologies de la santé.

- Bonifier certains programmes d'aide gouvernementale en rehaussant l'aide accordée pour les projets s'implantant dans l'Est de Montréal (par exemple, les programmes de soutien à la R&D et le programme ESSOR).
- Offrir des incitatifs pour développer des incubateurs et des accélérateurs d'entreprises dans l'Est.
- Soutenir la réalisation du projet du « Pôle d'innovation en procédés durables » porté par le Collège de Maisonneuve et deux de ses centres collégiaux de transfert de technologies (CCTT).
- Mettre en place un Fonds pour aider au financement participatif de projets d'entrepreneurs qui voudront s'établir dans l'Est.

## **Conclusion**

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal et ses partenaires sont convaincus que ce territoire, longtemps positionné au cœur de l'économie québécoise et canadienne, possède les talents, les atouts et le potentiel pour redevenir un pôle de développement économique et social de premier plan. Les actions qui seront prises au cours des prochaines années seront déterminantes pour la réussite du processus de revitalisation de cette région névralgique et stratégiquement positionnée. Pour saisir cette opportunité historique, il est nécessaire de se donner les moyens pour lancer dès maintenant les projets d'investissement et les programmes.

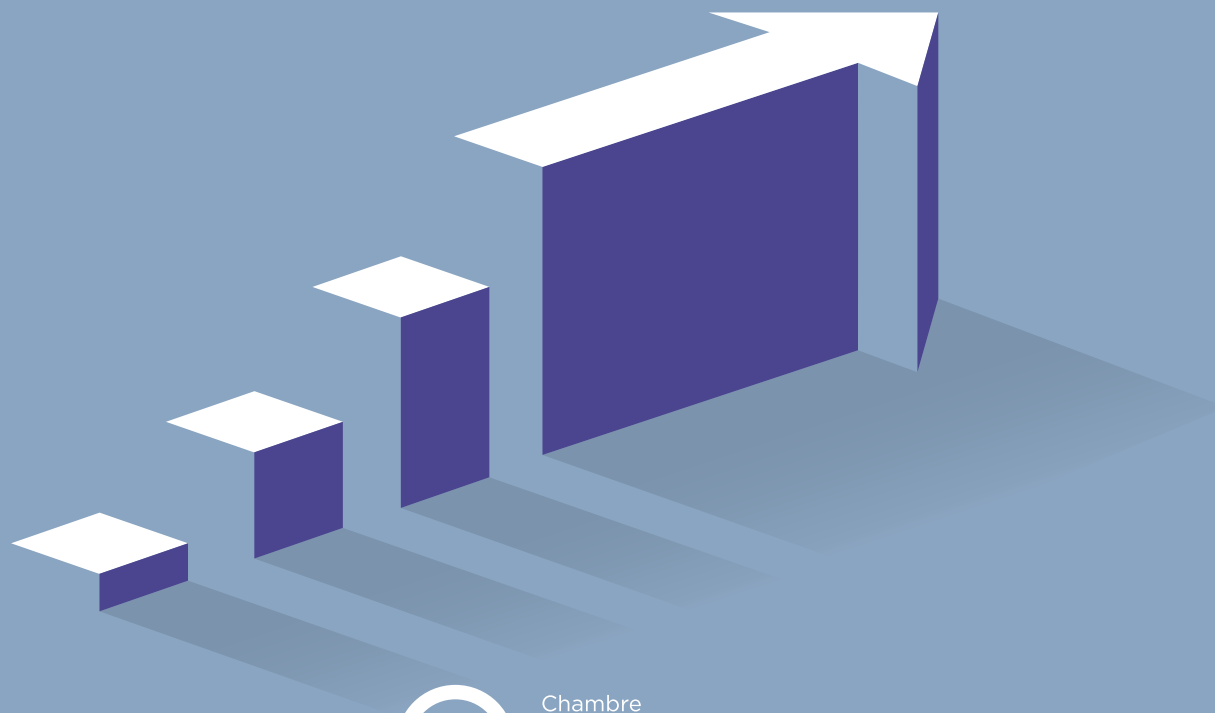
Le budget 2020-21 du gouvernement du Québec doit notamment octroyer les ressources nécessaires pour la décontamination des sols et la mise en place des infrastructures de base (notamment le réseau d'aqueduc et d'égouts et des routes), la planification et mise en œuvre des divers projets en transport dans l'Est, ainsi que des mesures pour positionner stratégiquement le territoire dans ses créneaux d'avenir.

**En annexe :** *Cap sur l'Est : livre blanc pour un développement économique renouvelé de l'Est de Montréal*

# CAP SUR L'EST

LIVRE BLANC POUR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
RENOUVELÉ DE L'EST DE MONTRÉAL

OCTOBRE 2019



Chambre  
de commerce  
de l'Est  
de Montréal



# CAP SUR L'EST

---

**LIVRE BLANC POUR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
RENOUVELÉ DE L'EST DE MONTRÉAL**

OCTOBRE 2019



Version 1.1

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PRÉFACE</b>                                                                      | <b>7</b>  |
| <i>Alliés stratégiques</i>                                                          | 8         |
| <b>COMITÉ CONSULTATIF</b>                                                           | <b>8</b>  |
| <b>VISION 2030</b>                                                                  | <b>10</b> |
| <b>LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE L'EST DE MONTRÉAL</b>                                  | <b>12</b> |
| <i>Le développement industriel et manufacturier façonne le visage du territoire</i> | 12        |
| <i>La vague démographique déferle sur l'Est</i>                                     | 13        |
| <i>Déclin industriel et mobilisation socio-économique</i>                           | 13        |
| <i>Contexte politique</i>                                                           | 15        |
| <b>PORTRAIT DE L'EST</b>                                                            | <b>16</b> |
| <i>Territoire</i>                                                                   | 16        |
| <i>Atouts économiques du territoire</i>                                             | 22        |
| <i>Éducation et savoir</i>                                                          | 23        |
| <i>Population et immobilier</i>                                                     | 24        |

# Propositions pour un développement économique renouvelé de l'Est de Montréal

## AXE 1 –

Établir les bases  
d'un développement  
économique durable 27

### 1.1

**Accélérer la  
décontamination des  
sols afin d'accroître la  
capacité d'accueil de  
l'Est pour des projets  
d'investissement** 28

### 1.2

**Mettre en place les  
infrastructures  
de base** 34

## AXE 2 –

Faciliter la mobilité sur  
l'ensemble du territoire 39

### 2.1

**Offrir aux résidents et  
travailleurs une réelle  
mobilité** 40

### 2.2

**Améliorer la fluidité  
du transport des  
marchandises** 50

## AXE 3 –

Positionner l'Est pour  
l'avenir 55

### 3.1

**Positionner  
stratégiquement  
le territoire** 56

### 3.2

**Privilégier  
les modèles  
socio-économiques  
innovateurs de l'Est** 84

### 3.3

**Assurer un  
développement du  
territoire équilibré** 90



# PRÉFACE

## **Cap sur l'Est vise à rassembler en un même document les principaux gestes à poser pour soutenir la revitalisation et le développement socio-économique du territoire de l'Est de Montréal.**

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) et ses partenaires sont convaincus que ce territoire, longtemps positionné au coeur de l'économie québécoise et canadienne, possède les talents, les atouts et le potentiel pour redevenir un pôle de développement économique et social de premier plan. Cela prendra plusieurs années pour réellement déployer le plein potentiel de l'Est et les actions qui seront prises au cours des prochaines années seront déterminantes pour la réussite du processus de revitalisation de cette région névralgique et stratégiquement positionnée. Ce document s'inscrit dans la continuité d'une série de réflexions, y inclut les travaux du Comité de développement de l'Est de Montréal (CDEM), la consultation publique sur le Plan de développement économique du pôle de l'Est, organisée par la Ville de Montréal en collaboration avec la CCEM

au printemps 2018, ainsi que les travaux du Comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal et le comité de travail conjoint du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour la revitalisation de l'Est de Montréal. La liste des thèmes couverts n'y est bien-sûr pas exhaustive. Plusieurs thèmes d'importance pour le développement socio-économique du territoire ne sont que peu ou pas abordés, notamment les questions d'éducation, la formation de la main-d'oeuvre, l'accès aux soins de santé, le logement et le développement commercial. Le présent document, une initiative de la CCEM, est le fruit d'une collaboration entre une grande diversité d'acteurs concernés par le développement de l'Est de Montréal. Il tire sa pertinence de sa grande représentativité, car il a été élaboré sur la base de consultations avec plusieurs acteurs du milieu socio-économique de l'Est. Je souhaite remercier l'ensemble de ces acteurs pour leur appui et leur contribution à ce projet.

Je tiens à remercier chaleureusement chacun des membres du comité des alliés stratégiques pour la richesse de leurs réflexions et leur engagement soutenu dans cette démarche. Leur apport est ce qui a donné vie à cette initiative. Je voudrais également remercier Florian Roulle de Finance Montréal car c'est à l'occasion d'une conversation avec M. Roulle qu'est née l'idée de ce document. Mille mercis à Mme Daphne Ferguson, Directrice affaires publiques et gouvernementales à la CCEM, qui a piloté avec une efficacité redoutable l'élaboration de ce document, tout comme le processus de consultation.



**Christine Fréchette**  
*Présidente-directrice générale  
de la Chambre de commerce  
de l'Est de Montréal*

# COMITÉ CONSULTATIF

Afin d'être largement représentatif, la CCEM a mobilisé et engagé le milieu économique de l'Est dans la réalisation de ce document. Un groupe d'alliés stratégiques a travaillé étroitement avec la CCEM à la conception et aux orientations du document, tout comme à l'identification des recommandations.

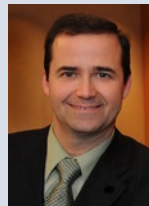
Un groupe plus large d'acteurs d'importance a également été consulté afin d'alimenter la réflexion et les analyses.

## ALLIÉS STRATÉGIQUES



### Administration portuaire de Montréal

**Sophie Roux**  
*Vice-présidente,  
Affaires publiques*



**Michel Martin**  
*Directeur,  
Affaires publiques*



### Association industrielle de l'Est de Montréal

**André Brunelle**  
*Président*

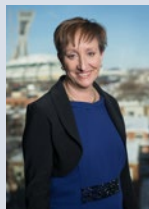


### Groupe C. Laganière

**Guy Laganière**  
*Président*



**Pierre-Olivier Simard**  
*Vice-Président  
ventes et  
développement  
des affaires*



### Collège de Maisonneuve

**Malika Habel**  
*Directrice générale*



### Montréal International

**Alexandre Lagarde**  
*Directeur principal,  
Développement des  
affaires et Europe  
- Investissements  
étrangers*



### Société de développement Angus

**Christian Yaccarini**  
*Président et  
chef de la direction*



### Université Concordia

**Sylvie Bourassa**  
*Directrice générale,  
relations  
gouvernementales*

#### Association de la construction du Québec

**Guillaume Houle**  
Responsable des Affaires publiques

#### Association des SDC de Montréal

**Caroline Tessier**  
Directrice générale

#### Cargo M

**Mathieu Charbonneau**  
Directeur général

#### Chantier de l'économie sociale

**Béatrice Alain**  
Directrice générale

#### CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal

**Sylvain Lemieux**  
Président-directeur général

#### Comité de développement de l'Est de Montréal (CDEM)

**Nicole Léger**  
Présidente

#### Desjardins

**Guy Nadeau**  
Directeur général, Desjardins  
Entreprises-Est de Montréal

#### Écotech Québec

**Denis Leclerc**  
Président et chef de la direction

#### Energir

**David Laureti**  
Conseiller senior, Affaires gouvernementales

**Josée Duhaime**  
Directrice,  
Ventes grandes entreprises

#### Fondation

**Julien Lampron**  
Directeur affaires publiques

#### Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC)

**Robert Laplante**  
Directeur général

#### La Tohu

**Stéphane Lavoie**  
Directeur général et de la programmation

**Pablo Maneyrol**  
Responsable - Relations gouvernementales et planification stratégique

#### Parc olympique

**Michel Labrecque**  
Président-directeur général

#### Polystyvert

**Claire Holtzer**  
Analyste en environnement

#### Tourisme Mtl

**Pierre Bellerose**  
Vice-président,  
Relations publiques

#### Trajectoire Québec

**François Pépin**  
Président du conseil d'administration

#### Ubisoft

**Francis Baillet**  
Vice-président affaires corporatives

**Céline Haytayan**  
Conseillère principale, Affaires corporatives

#### UQAM

**Céline Séguin**  
Directrice du cabinet de la rectrice

#### Université McGill

**Ahmed Elgeneidy**  
Professor,  
School of Urban Planning

#### Ville de Montréal

**Robert Beaudry**  
Conseiller de la Ville et Responsable du développement économique et commercial, de l'habitation ainsi que du design au sein du comité exécutif de la Ville de Montréal

**Caroline Bourgeois**  
Mairesse de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et Conseillère associée, développement économique, responsable de l'Est de Montréal au sein du comité exécutif de la Ville de Montréal

**Véronique Doucet**  
Directrice du Service de Développement économique

**Josée Chiasson**  
Directrice de la mise en valeur des pôles économiques

#### Ville de Montréal-Est

**Robert Coutu**  
Maire

#### Contributeurs

#### Rayside Labossière

**Ron Rayside**  
Associé

#### Innovitech

**Camille Gagnon**  
Fondateur et Associé principal

#### Rédaction

**Daphne Ferguson**  
Directrice, Affaires publiques et gouvernementales, Chambre de commerce de l'Est de Montréal

#### Graphisme

**Voilà Design d'information**  
chezvoila.com

#### Photos

**Christian Carpentier**

# VISION 2030

**En 2030, l'avantage compétitif de l'Est de Montréal s'impose désormais comme un incontournable dans plusieurs secteurs économiques.**

**En 2030**, l'avantage compétitif de l'Est de Montréal s'impose désormais comme un incontournable dans de nombreux secteurs économiques. Plusieurs écosystèmes s'y sont consolidés, notamment les technologies propres, les sciences de la vie et les technologies de la santé, l'agroalimentaire, le sport et la performance humaine, les industries créatives et le transport et la logistique.

Le territoire a vu émerger dans les dernières années de véritables écosystèmes innovants dans plusieurs de ces domaines, grâce à l'implantation de zones d'innovation, à la bonification du soutien gouvernemental et à l'émergence de partenariats stratégiques et de projets porteurs qui ont catalysé les forces vives de divers secteurs. L'Est de Montréal est reconnu comme une plaque tournante intermodale en transports, attirant de nombreuses nouvelles entreprises qui souhaitent tirer avantage de la présence d'infrastructures ferroviaires, portuaires et autoroutières. Les importants investissements réalisés au cours de la dernière décennie dans les axes stratégiques routiers (Notre-Dame E., pont-tunnel LHL, L'Assomption et Souigny) ont permis de désengorger la rue Notre-Dame Est et d'accroître l'efficacité du mouvement de biens transitant par le Port.

Grâce à l'approche intégrée de développement du territoire, à l'action concertée des différents paliers gouvernementaux, ainsi que la participation active des investisseurs privés, de larges secteurs du territoire ont été progressivement redéveloppés. Plusieurs millions de pieds carrés ont été décontaminés et d'importants travaux d'agrandissement et de construction de nouveaux réseaux d'infrastructures publiques ont été réalisés, permettant le redéveloppement d'un grand nombre de terrains par des investisseurs privés. Ces investissements publics et privés ont permis d'attirer de nouvelles industries, de consolider des zones commerciales et de bâtir de nouveaux milieux de vie. En 2030, un renouveau démographique, commercial et social s'opère dans plusieurs quartiers de l'Est. La qualité de vie s'est améliorée avec une bonification des conditions de logement et de mobilité. Les étudiants du territoire ont accès à une gamme complète de services éducatifs de qualité. Familles et jeunes travailleurs affluent vers les quartiers qui sont nouvellement servis en transports collectifs (SRB Pie-IX, REM, ligne bleue du métro) et qui font l'objet d'importants investissements publics pour rénover leurs parcs, places publiques et équipements collectifs. Par ailleurs, de nouvelles lignes de transport structurant sont en construction afin de connecter des quartiers et pôles d'emploi de l'Est au réseau de transport métropolitain.

---

**Le territoire est largement reconnu comme un territoire innovant, attractif pour les entreprises et pour les talents et ouvert sur les marchés extérieurs.**

---

Reflétant cette nouvelle réalité, l'identité économique de l'Est s'est beaucoup transformée. Le territoire est largement reconnu comme un territoire innovant, attractif pour les entreprises et pour les talents et ouvert sur les marchés extérieurs. Les atouts du territoire sont bien connus, valorisés et mis de l'avant par les acteurs de l'écosystème entrepreneurial montréalais et les organismes qui œuvrent à l'attraction des investissements et des talents vers la région métropolitaine, créant un cercle vertueux et un développement économique soutenu.



Crédit : Zphoto

# LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE L'EST DE MONTRÉAL



Crédit : **Musée McCord**  
*La St. Lawrence Sugar Refining Company  
(devenue par la suite Sucre Lantic), au bord du fleuve  
dans Hochelaga-Maisonneuve, 1917.*

## LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET MANUFACTURIER FAÇONNE LE VISAGE DU TERRITOIRE

**L'Est de Montréal s'est développé avec la vague d'industrialisation à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et durant le XX<sup>e</sup> siècle.** C'est

le secteur Hochelaga-Maisonneuve qui s'est développé en premier, avec l'établissement de nombreuses fabriques et ateliers industriels (dans les domaines de la chaussure, du textile, des tanneries, des abattoirs, du tabac et de l'alimentation) à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Parmi les plus grands, mentionnons : le St. Lawrence Sugar Refining Co. (ouverte en 1887, rebaptisée depuis Sucre Lantic), une raffinerie qui fournit à l'époque près du quart de la production canadienne de sucre ; les Ateliers Angus (ouvert en 1902), qui deviennent rapidement le principal complexe industriel d'entretien de trains et de locomotives du Canadien Pacifique, et l'énorme chantier naval Vickers qui s'établit à l'extrémité sud du boulevard Viau, juste avant la Première Guerre mondiale.

Ces usines et ateliers embauchent plusieurs milliers d'ouvriers, dont plusieurs immigrants et ménages provenant des campagnes environnantes. Ce développement est accompagné par la construction de nombreux petits immeubles résidentiels locatifs pour les ouvriers et leurs familles, ainsi que des grandes maisons pour les notables.

Le besoin de construire de nouvelles infrastructures telles que rues, égouts et aqueducs s'y impose rapidement et les premiers tramways commencent à circuler sur les rues Sainte-Catherine et Ontario. Ainsi, les quartiers résidentiels environnants se sont rapidement développés.

Plus à l'Est, l'arrivée de la Queen City Oil Company (Imperial Oil) en 1916 marque le début d'une période durant laquelle l'Est de Montréal allait devenir graduellement un des plus grands centres industriels au pays. Au fil des ans, de nombreuses raffineries s'y établiront à leur tour. D'autres entreprises spécialisées dans le domaine de la pétrochimie s'installeront également à proximité, faisant ainsi de l'Est de Montréal le principal centre de raffinage au Canada. Ce développement économique se poursuit malgré la grave crise économique mondiale des années 1930, qui pèse durement sur les usines et la population de Hochelaga-Maisonneuve, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

## LA VAGUE DÉMOGRAPHIQUE DÉFERLE SUR L'EST

**La période d'après-guerre voit l'urbanisation de nombreux secteurs du territoire** ayant été dominés par la vie rurale jusqu'aux années 1950. Il y eut alors pénurie de logements à Montréal et plusieurs familles s'installèrent dans les quartiers limitrophes, entraînant une croissance rapide. L'on construit également de grandes infrastructures de transport, dont l'autoroute 25 en 1967, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (inauguré en 1967) et l'autoroute métropolitaine (années 60).

Les premières grandes installations sportives sont inaugurées dans le secteur du Parc olympique. Le complexe Charbonneau et l'Aréna Maurice-Richard, inaugurés en 1961, donnent un caractère résolument moderne à l'architecture du secteur, qui se prépare à accueillir les Jeux olympiques.

Au fil des années, les activités du Port se sont étendues progressivement vers l'Est, appuyant le développement industriel dans le secteur.

## DÉCLIN INDUSTRIEL ET MOBILISATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

**À partir des années 1970, l'Est vit toutefois une période de déclin industriel.**

Le Canadien Pacifique (Ateliers Angus) et le chantier naval et aéronautique Vickers réduisent progressivement leurs activités et fermeront définitivement leurs installations dans l'Est une vingtaine d'années plus tard.

Les raffineries, quant à elles, subissent les conséquences de la crise de l'énergie à compter de 1973. Entre 1983 et 1985, toutes les raffineries de pétrole fermeront leurs portes, à l'exception de Shell (qui a finalement abandonné sa raffinerie en 2010) et de Petro-Canada (aujourd'hui Suncor, qui est toujours en activité à Pointe-aux-Trembles). De nombreuses autres industries de fabrication ont également fermé leurs portes durant cette période, entraînant d'importantes pertes d'emplois et un déclin démographique.



Crédit : **Armour Landry, 1951**  
(Archives du gouvernement du Québec)  
*Les raffineries de Montréal-Est, 1951.*

À ce contexte de déclin économique s'ajoutent des projets d'infrastructures sans cesse reportés : prolongement de la ligne bleue du métro, réfection de la rue Notre-Dame, renouvellement des installations de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, etc.

**Face à ce contexte défavorable, la population de l'Est s'est grandement mobilisée**, déterminée à relancer le territoire. En 2011, une dizaine de leaders de l'Est de Montréal, issus de tous les secteurs d'activité, ont décidé d'unir leurs efforts afin de redonner à leur région une force d'action et d'attraction. Cette initiative a donné lieu à la mise sur pied du Comité de développement de l'Est de Montréal (CDEM) dirigé par la députée Nicole Léger et regroupant une centaine de participants. Vouée à promouvoir le développement économique, social, environnemental et culturel de l'Est de Montréal, cette organisation a contribué à faire émerger un large consensus concernant les axes prioritaires pour stimuler le développement socio-économique dans l'Est.

Aujourd'hui, certains projets de transports collectifs commencent à voir le jour. La construction du Service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX a débuté en 2019 et le prolongement de la ligne bleue du métro semble enfin être sur le point de se réaliser. Une étude préliminaire est lancée par la Caisse de dépôt et placement du Québec

concernant un nouveau système de transport électrique qui circulerait entre l'Est de Montréal et le centre-ville, ce qui pourrait pallier à l'inégalité d'accès aux transports collectifs engendré par le développement du Réseau express métropolitain (REM) dans l'Ouest de l'île.

**Le territoire a aussi vu son économie se diversifier** depuis quelques années, notamment avec une croissance de l'emploi dans les secteurs des services professionnels, scientifiques et techniques, des services aux entreprises ainsi que des soins de santé. On y trouve également un grand nombre de PME dynamiques et innovantes ainsi que des grandes entreprises bien établies dans plusieurs secteurs économiques. Par ailleurs, l'économie sociale représente une partie intégrante du paysage socio-économique de l'Est de Montréal.



Crédit : **Archives du gouvernement du Québec**  
*Intersection des autoroutes 25 et 40, avec les Galeries d'Anjou en avant-plan et les raffineries d'Anjou et de Montréal-Est en arrière-plan, 1976.*

**« L'Est de Montréal est devenu, au fil du temps, un cimetière d'annonces publiques »**

**André Lavallée,**  
*ancien Maire de l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie*

## CONTEXTE POLITIQUE

Aujourd'hui, l'Est de Montréal bénéficie d'une conjoncture politique favorable. Tous en conviennent, le potentiel de l'Est est immense. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont signé, en décembre 2018, une Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal qui engage les deux parties à développer une vision commune, intégrée et innovante pour le développement de l'Est de Montréal et à entreprendre rapidement, dans un esprit de collaboration, le grand chantier de revitalisation de ce territoire à fort potentiel de développement. Un comité de travail conjoint du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal a d'ailleurs été mis en place à l'hiver 2019 pour coordonner les travaux des deux paliers gouvernementaux en lien avec les actions qui ont été identifiées dans la Déclaration comme étant prioritaires pour la revitalisation du territoire.

En octobre 2018, le Québec élisait un nouveau gouvernement ayant pris des engagements clairs envers l'Est de Montréal durant la campagne électorale, notamment en matière de mobilité et de réhabilitation des terrains. La nomination de Mme Chantal Rouleau — auparavant mairesse de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles — en tant que ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, a envoyé un signal fort quant au sérieux des engagements pris envers l'Est.

Pour sa part, la mairesse Valérie Plante a fait une priorité de la revitalisation de l'Est. Dans le cadre de l'élaboration de sa Stratégie de développement économique 2018-2022, la Ville de Montréal a entrepris une consultation publique sur le Plan de développement économique du pôle de l'Est au printemps 2018. La Ville a également créé un comité consultatif sur le développement économique du territoire, qui a rendu son rapport en octobre 2018.

Par ailleurs, au printemps 2019, la Ville de Montréal et le ministre de l'Économie et de l'Innovation du Québec ont signé une entente pour mettre en oeuvre un programme visant à décontaminer des terrains situés à l'est du boulevard Pie-IX, ainsi qu'à les réaménager, les revaloriser ou les mettre à niveau en vue de leur développement économique. Ce programme sera doté d'un fonds d'au moins 100 millions de dollars d'ici 2024, ce qui représente une somme en deçà des besoins réels dans l'Est, mais qui, nous l'espérons, sera bonifiée et complétée par d'autres investissements majeurs.

Parallèlement, des démarches sont également menées pour enjoinde le gouvernement canadien à s'investir dans la relance de l'Est de l'Île, un territoire qui a occupé un rôle stratégique dans le développement économique canadien.

# PORTRAIT DE L'EST

## TERRITOIRE

Dans ce document, « l'Est »  
réfère au territoire à l'est  
du boulevard Saint-Laurent,  
sur l'Île de Montréal.

**175 km<sup>2</sup>**

**±48%** de la superficie de  
la ville de Montréal

**±35%** de la superficie  
de l'agglomération  
de Montréal

**10**

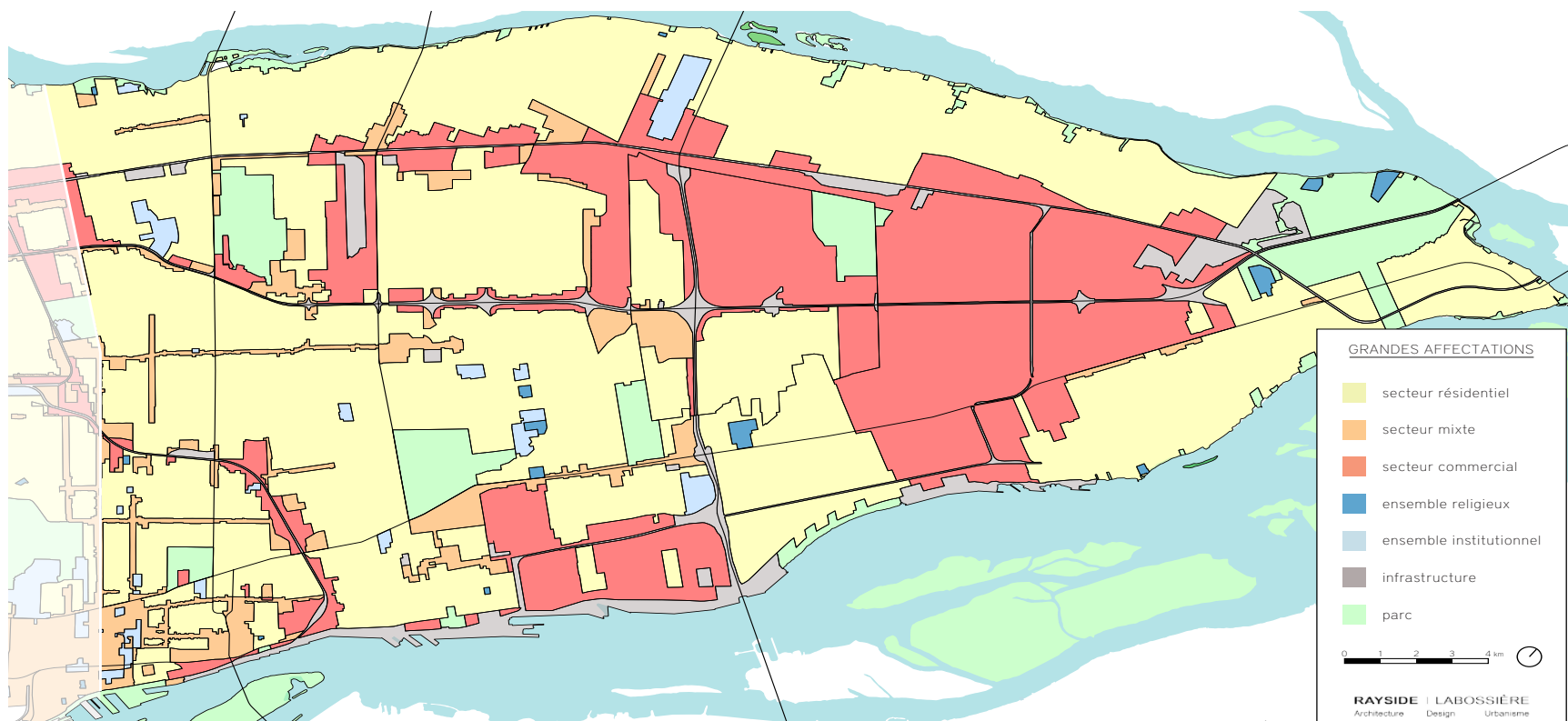
arrondissements  
et une ville liée

**14**

circonscriptions  
du Québec

**9**

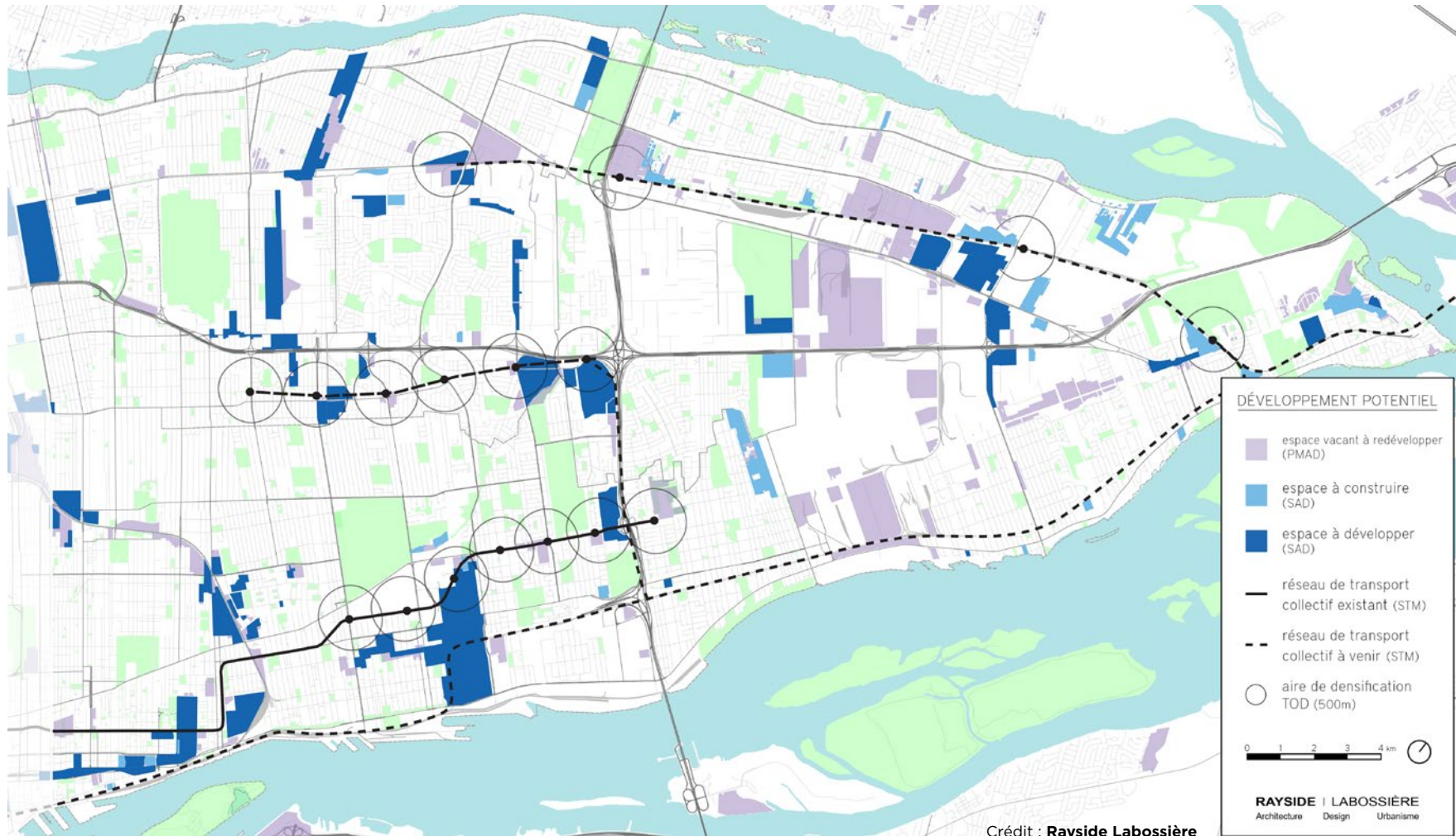
circonscriptions  
fédérales



Crédit : Rayside Labossière

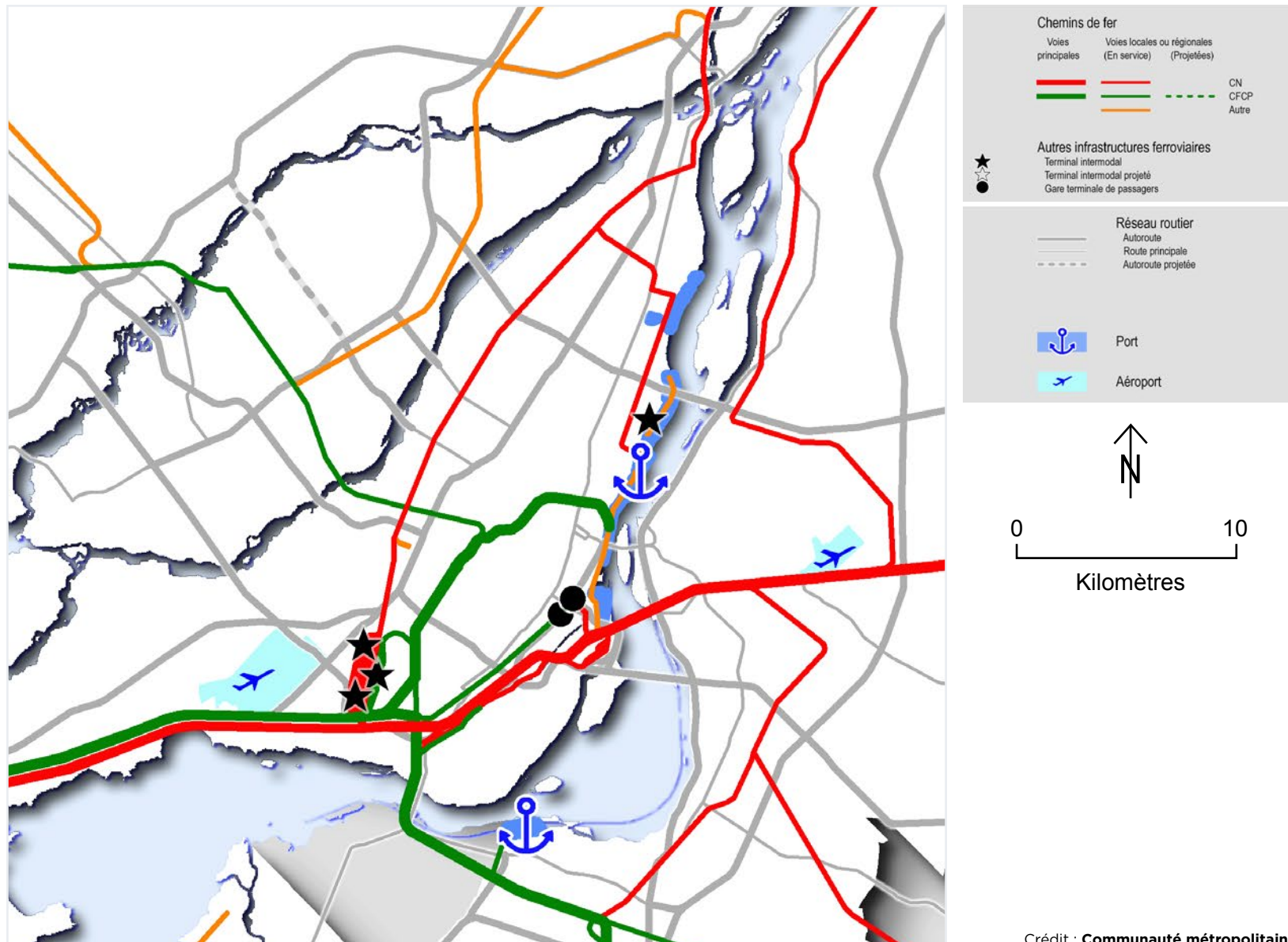
## « Le plus grand levier inexploité de développement de la région métropolitaine est l'est de l'île »

Félix-Antoine Joli-Cœur  
Entrepreneur et consultant



Crédit : Rayside Labossière

## UNE PLAQUE TOURNANTE POUR LE TRANSPORT INTERMODAL



Crédit : **Communauté métropolitaine de Montréal**

## RÉSEAU DE TRANSPORT FERROVIAIRE

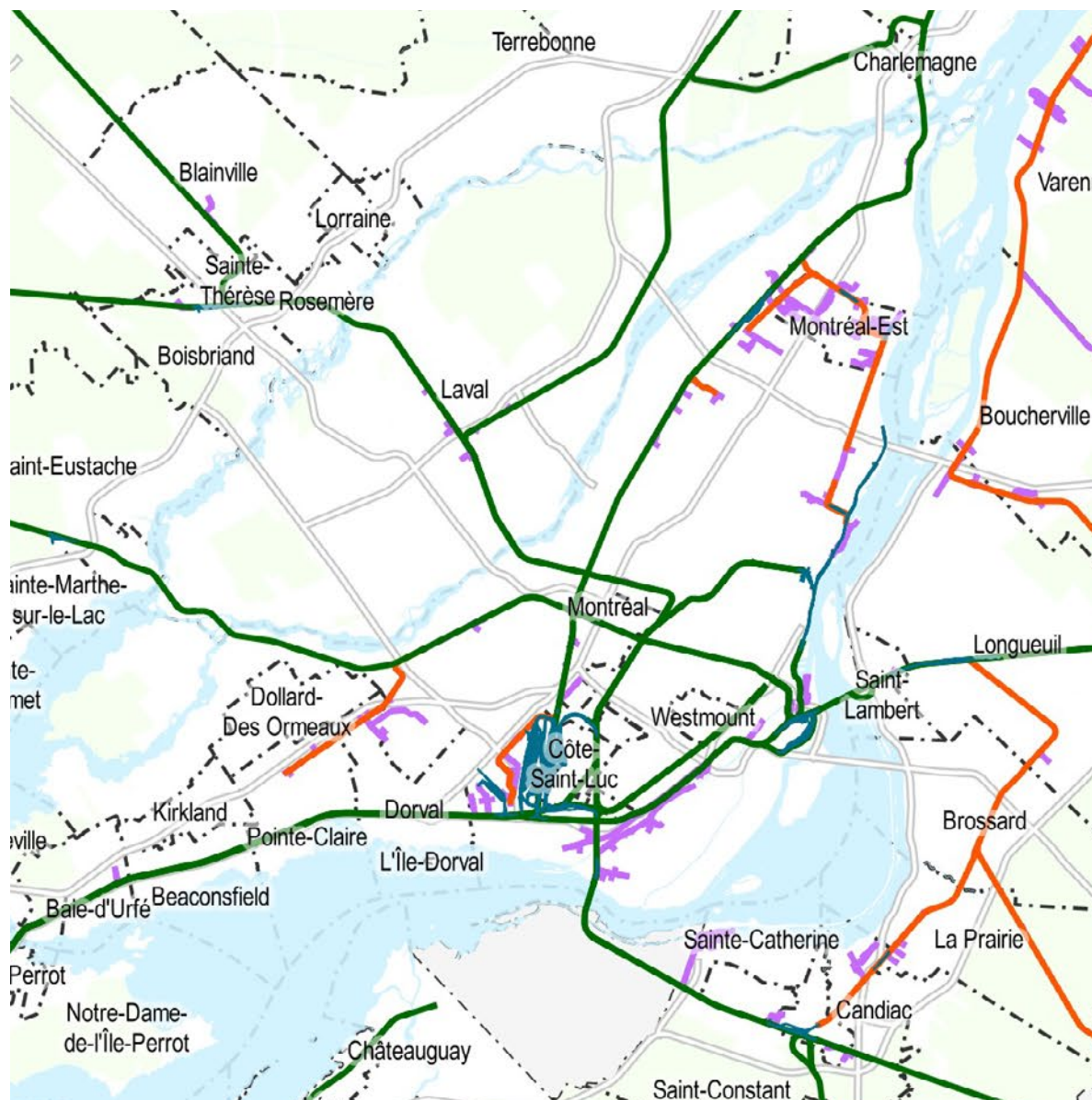
Classes FCM/ACFC

— Ligne principale

— Ligne secondaire

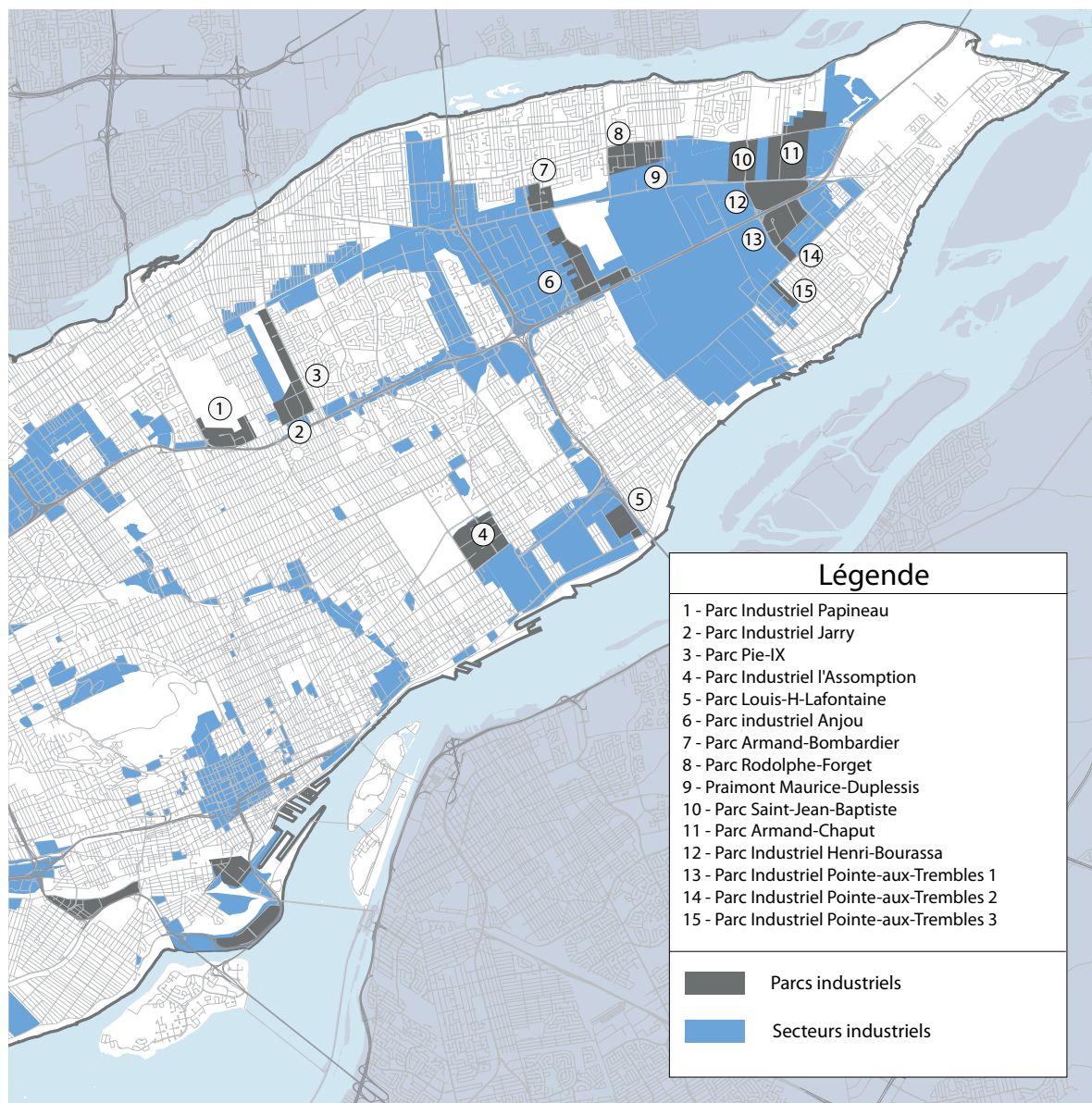
— Embranchement (voie industrielle)

— Triage



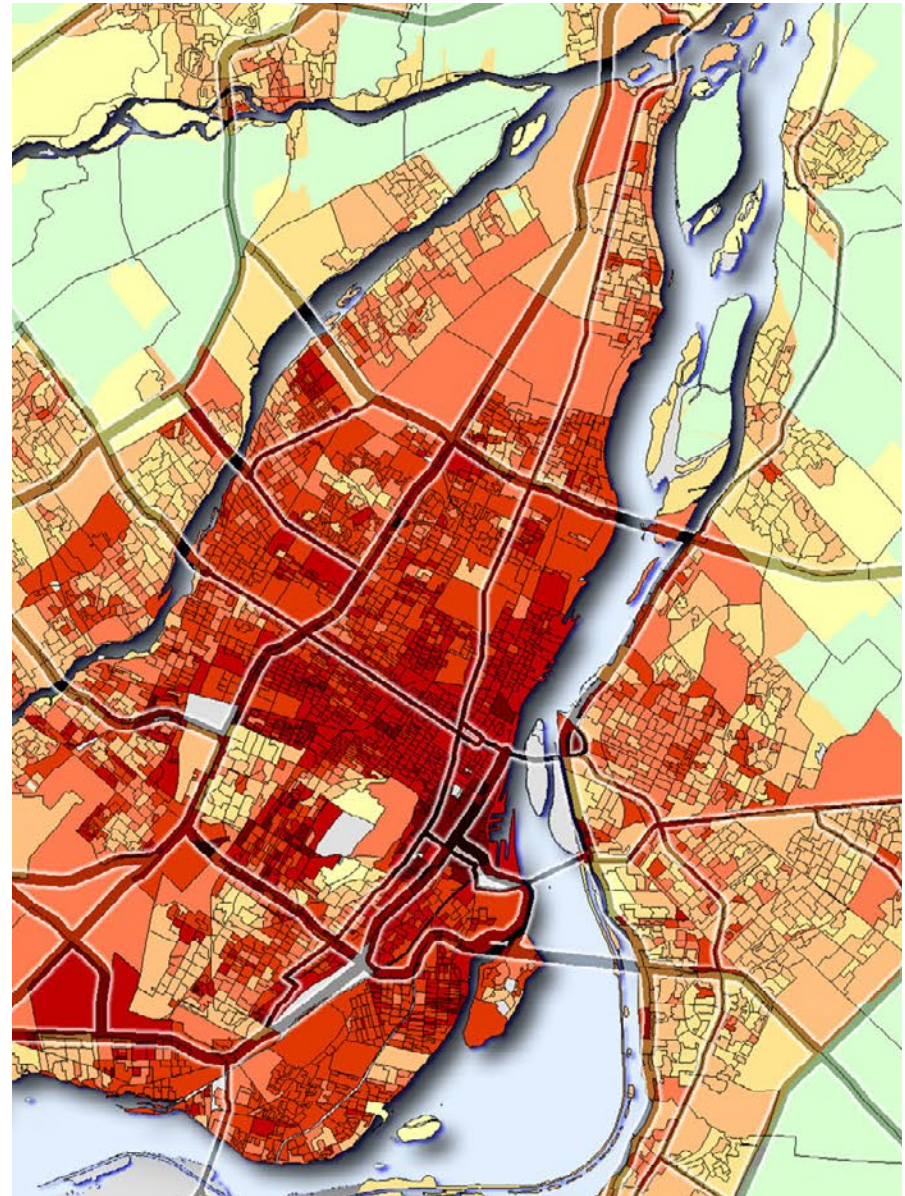
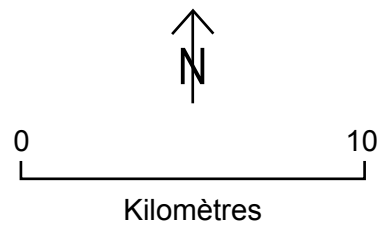
Crédit : Communauté métropolitaine de Montréal

## PARCS ET SECTEURS INDUSTRIELS



Crédit : **Communauté métropolitaine de Montréal**

## UN TERRITOIRE AUX NIVEAUX DE DENSITÉ ET D'URBANISATION VARIABLES



Crédit : Communauté métropolitaine de Montréal

## ATOUTS ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

L'EST DE MONTRÉAL RECÈLE UN GRAND POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT  
EN RAISON DES NOMBREUX ATOUTS DU TERRITOIRE :

### Flexibilité intermodale (ferroviaire, autoroutier et maritime)



De nombreux terrains sont  
déjà munis d'infrastructures  
ferroviaires



Présence d'un port  
océanique compétitif



Présence d'axes routiers  
importants

**A40**  
**A25**



**485 990**  
travailleurs



Proximité du centre-ville  
de Montréal

### Espaces industriels



Prix du pi<sup>2</sup> industriel  
**9% moins cher**  
que dans l'Ouest



**15**  
parcs industriels totalisant  
**90 millions de pi<sup>2</sup>**

**7,68 km<sup>2</sup>**  
d'espaces industriels  
disponibles

## ÉDUCATION ET SAVOIR



**universités**

Université du Québec  
à Montréal

INRS - Centre Urbanisation  
Culture Société

Université de Montréal



**collèges  
d'enseignement  
général et  
professionnel  
(cégep)**

Cégep Ahuntsic  
Cégep de Rosemont  
Cégep du Vieux Montréal  
Cégep Marie-Victorin  
Collège de Maisonneuve



**centres  
collégiaux  
de transfert  
de technologie  
(CCTT)**

**Centre d'études en procédés  
chimiques du Québec (CEPROCQ)**  
Collège de Maisonneuve

**Centre d'étude en responsabilité sociale  
et en écocitoyenneté (CERSÉ)**  
Cégep de Rosemont

**Centre de recherche, d'innovation  
et de transfert en arts du cirque (CRITAC)**  
École nationale du cirque

**Centre de recherche et d'innovation  
en habillement (VESTECHPRO)**  
Cégep Marie-Victorin

**Centre de recherche pour l'inclusion des  
personnes en situation de handicap (CRISPESH)**  
Cégep du Vieux Montréal et Collège Dawson

**Institut de communication graphiques  
et de l'imprimerie (ICI)**  
Cégep Ahuntsic

**Institut de recherche en insertion  
socioprofessionnelle des immigrants (IRIPI)**  
Collège de Maisonneuve

**Institut de technologie des emballages  
et du génie alimentaire (ITEGA)**  
Collège de Maisonneuve

**Laboratoire de recherche en expérience  
multisensorielle (EXPERISENS)**  
Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec

# 887 680 personnes

■ Centre et Ouest de l'île   ■ Est de l'île

## POPULATION

36 %

31 %

**Population  
immigrante**

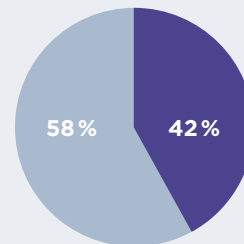
35 %

31 %

**Minorités  
visibles**



**129 000**  
familles avec enfants



**TOTAL DES FAMILLES AVEC  
ENFANTS DE L'AGGLOMÉRATION  
DE MONTRÉAL**

## ÉDUCATION

14 %

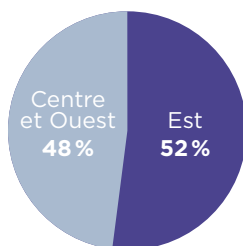
21 %

**Aucun  
diplôme**

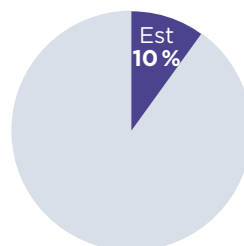
21 %

16 %

**Diplôme  
universitaire**

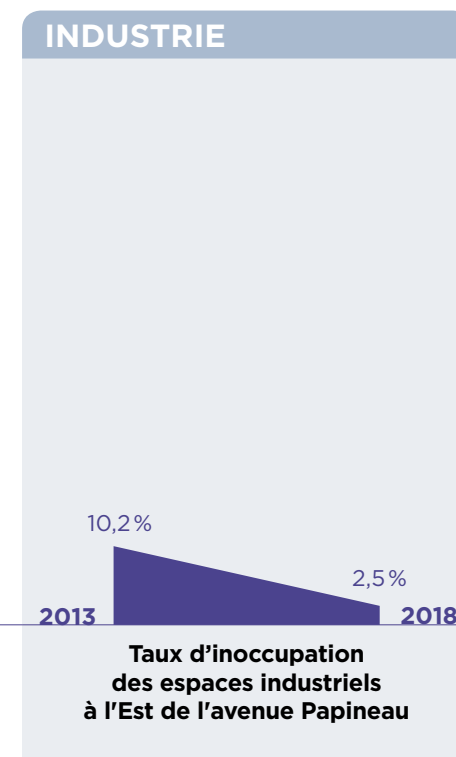
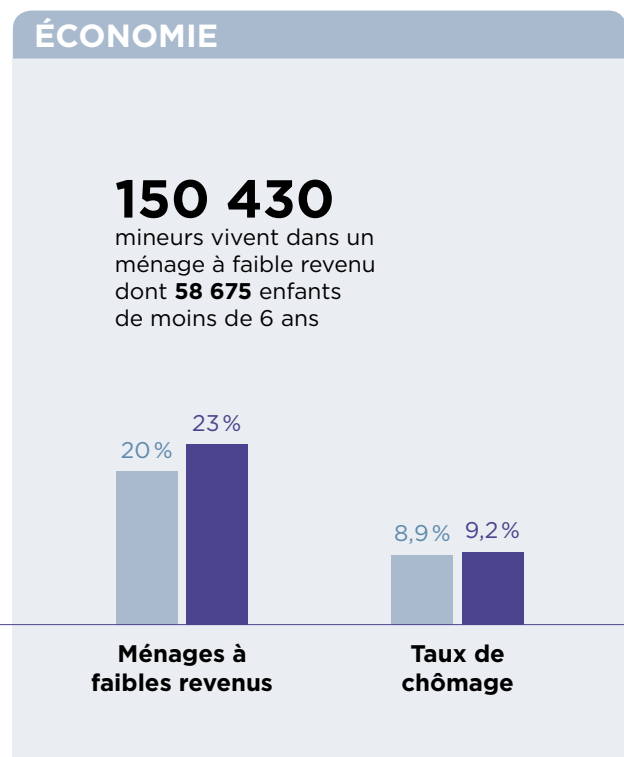


**POPULATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL**



**POPULATION DU QUÉBEC**

■ Centre et Ouest de l'île ■ Est de l'île



**La vocation industrielle historique de l'Est** a laissé un lourd héritage de terrains désaffectés où la contamination est très élevée. La réhabilitation de ces sols constitue un passage obligé pour permettre leur redéveloppement.

Par ailleurs, **plusieurs parties du territoire, notamment celles qui ont jadis hébergé des industries lourdes** qui fonctionnaient de manière autonome, manquent d'infrastructures de base nécessaires à leur redéveloppement : routes, réseau d'eau et d'égouts, équipement de gestion des eaux de ruissellement, télécommunications, connexions au réseau d'électricité et de gaz.

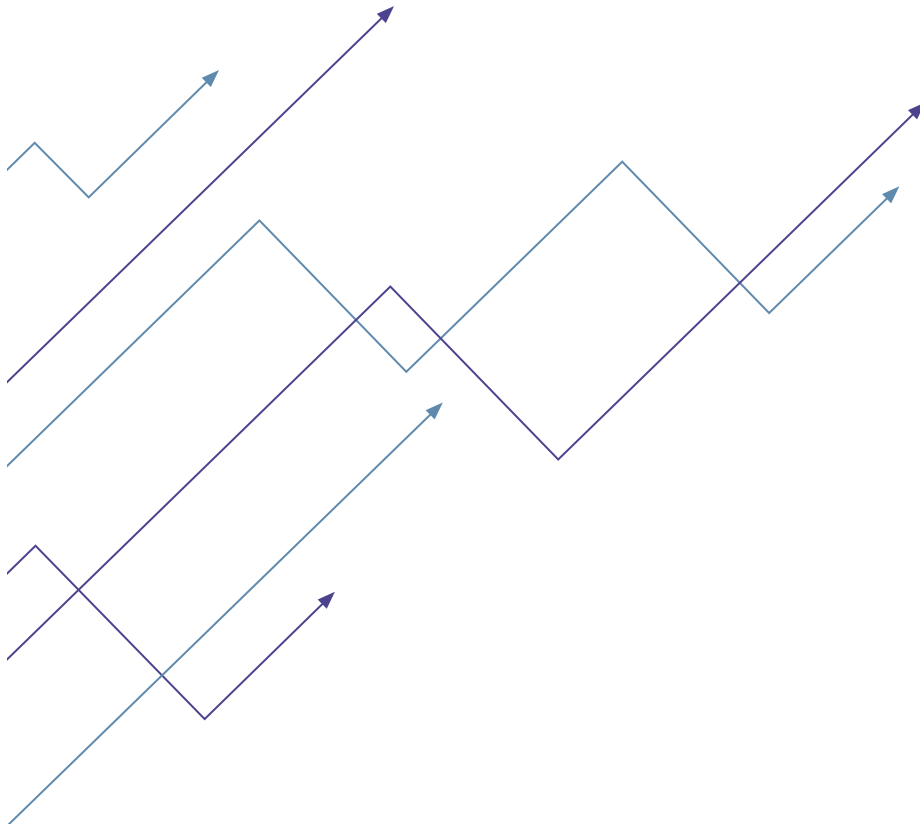
**Certaines parties du réseau d'égouts et artériels** existant n'ont pas été conçus pour répondre à une occupation plus dense du territoire. Le redéveloppement de ces secteurs de l'Est entraînerait une charge excessive sur ces réseaux, qui doivent être rénovés et dont les capacités doivent être accrues.

Il devient de plus en plus urgent de s'attaquer à ces contraintes qui empêchent le redéveloppement des espaces industriels sous-utilisés dans l'Est. Le taux d'inoccupation industriel dans l'Est ne cesse de décroître, passant de 10,2 % en 2013 à moins de 2,5 % aujourd'hui, ce qui veut dire qu'il existe très peu d'espaces industriels accessibles et viabilisés. Pour permettre d'accueillir dans l'Est de nouveaux projets d'investissement il devient incontournable de s'attaquer aux contraintes qui limitent le développement sur plusieurs terrains. —

**AXE 1 —**

**ÉTABLIR les bases  
d'un développement  
économique durable**

## **1.1 ACCÉLÉRER la décontamination des sols afin d'accroître la capacité d'accueil de l'Est pour des projets d'investissement**



## — AUJOURD'HUI —

La contamination des terrains dans l'Est de Montréal constitue un véritable blocage au développement du territoire, car les risques associés à la réhabilitation des sols sont souvent trop élevés pour attirer les investisseurs privés. Actuellement, des millions de pieds carrés ne peuvent pas être redéveloppés en raison de leur contamination résiduelle, laquelle se situe souvent à des niveaux de toxicité élevés, rendant leur décontamination particulièrement coûteuse. De nombreuses entreprises songent à s'installer dans l'Est, mais y renoncent du fait des coûts élevés, de la durée et des incertitudes associées au processus de décontamination, tout comme de l'accès souvent restreint aux aides gouvernementales. Considérant que c'est le Québec et le Canada en entier qui ont bénéficié de la croissance économique générée dans cette zone, à une période dans l'histoire où la réglementation environnementale n'était pas assez rigoureuse, il apparaît raisonnable que le Québec et le Canada contribuent à la réhabilitation de ces terrains aujourd'hui sous-utilisés.

## — VISION 2030 —

L'Est de Montréal a connu un boom immobilier et de développement économique suite à la décontamination soutenue et à la mise en marché d'un grand nombre de terrains incluant la mise à niveau des infrastructures requises, ce qui a permis d'attirer de nouvelles entreprises, de consolider des zones industrielles et commerciales et de bâtir de nouveaux milieux de vie complets avec des espaces verts, des équipements collectifs et une diversité de types de logements. Ces résultats sont le fruit d'investissements importants dans la revitalisation d'une bonne partie des terrains contaminés de l'Est. Ils ont été réalisés en ayant recours à une approche basée sur l'analyse de risques et avec l'appui d'un fonds priorisant les terrains stratégiques et ciblant les besoins les plus pressants pour stimuler le développement économique et social de l'Est.

## AVANT : SITE DU FUTUR TECHNOPÔLE ANGUS EN 1996



Crédit : Société de développement Angus  
L'ancien site des usines Angus de l'entreprise ferroviaire  
Canadien Pacifique dans le quartier Rosemont à Montréal, 1996

**APRÈS : PROJECTION DE L'ÉCOQUARTIER DU TECHNOPÔLE ANGUS (ACTUELLEMENT EN CONSTRUCTION)**



## Recommandations

PORTEURS ET **LEADER** DU DOSSIER

1

**Élaborer** une cartographie et prioriser les terrains ayant besoin d'être décontaminés afin d'être redéveloppés.

MONTREAL QUÉBEC

2

**Créer** un fonds tripartite (Canada, Québec et Montréal) avec la participation de la société civile pour gérer la décontamination et le redéveloppement des sites.

MONTREAL QUÉBEC CANADA

3

**Doter** ce fonds des investissements requis pour la décontamination des terrains de manière proactive et l'accompagner d'une stratégie de développement territorial.

MONTREAL QUÉBEC CANADA

4

**Amener** le gouvernement canadien à évaluer la mise du gouvernement du Québec (200 millions \$) dans ce fonds.

MONTREAL QUÉBEC CANADA

5

**S'assurer** que les critères d'accès au fonds pour la décontamination des sols respectent les principes directeurs suivants : souplesse, traitement des dossiers sur la base de l'aspect stratégique d'un terrain, approches diversifiées, pérennité du fonds.

MONTREAL QUÉBEC

6

**Accorder** aux villes le pouvoir d'imposer une redevance réglementaire aux entreprises propriétaires de terrains contaminés inactifs, c'est-à-dire qui ne sont plus en exploitation.

MONTREAL QUÉBEC



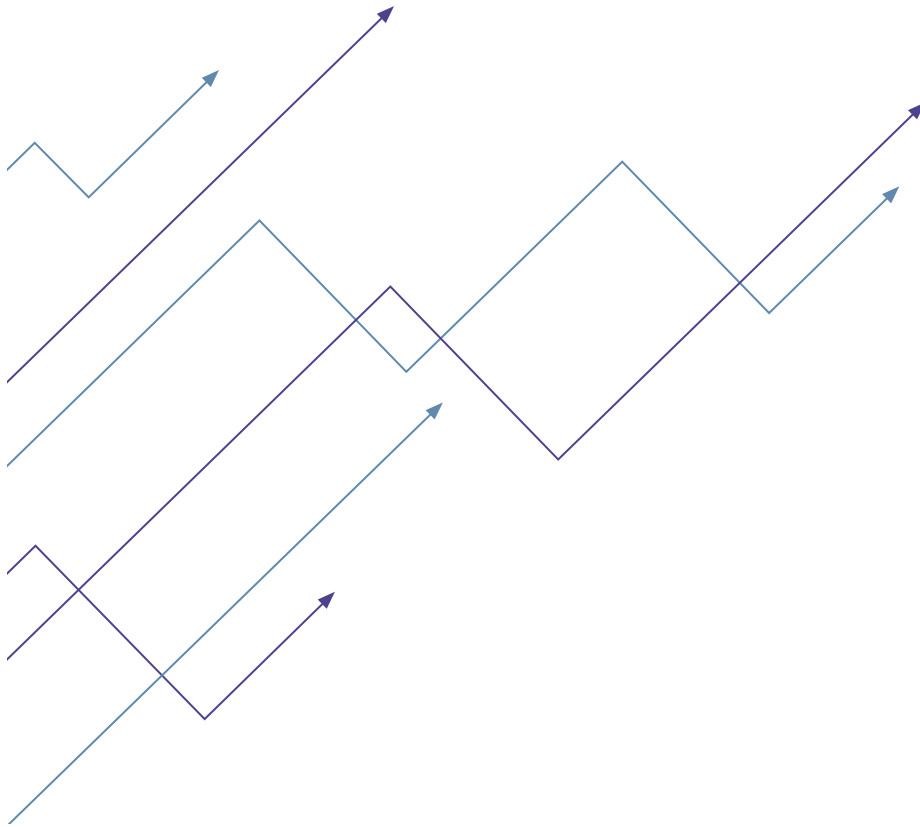
7

**Se doter de cibles ambitieuses afin que, d'ici 2030, la contamination des terrains ne représente plus un frein au développement économique de l'Est.**

MONTREAL

QUEBEC

## 1.2 METTRE en place les infrastructures de base



## — AUJOURD'HUI —

L'Est de Montréal recèle de vastes espaces inutilisés qui pourraient accueillir de nouveaux développements, stimulant l'économie locale et ralentissant l'étalement urbain dans la région métropolitaine. Pour ce faire, d'importants investissements en matière d'infrastructures seront toutefois nécessaires pour rendre ces terrains adaptés à de nouvelles fonctions. C'est notamment le cas des vastes terrains qui accueillait auparavant de grandes usines qui opéraient de manière autonome, par exemple, en matière de gestion des eaux et d'aménagement des voies d'accès. L'enjeu ici ne vise pas seulement à raccorder ces terrains au réseau routier et d'aqueduc, mais également à augmenter la capacité de ces infrastructures pour accommoder le redéveloppement des friches industrielles.

## — VISION 2030 —

Grâce à l'action concertée des différents paliers gouvernementaux, dans une approche intégrée de développement du territoire, de larges secteurs de l'Est ont été progressivement redéveloppés au cours de la dernière décennie. D'importants investissements ont été effectués pour agrandir et construire de nouveaux réseaux et services publics, lesquels vont rapporter aux collectivités montréalaises, québécoises et canadiennes plusieurs fois leur valeur, en repositionnant l'Est de Montréal comme un moteur économique important. Le territoire comprend maintenant des zones industrielles et résidentielles à l'avant-garde de ce qui existe au sein de la métropole. L'Est connaît en 2030 un boom immobilier et économique grâce à ces investissements publics et privés qui ont un impact sur nos entreprises, nos industries et nos institutions.



Mettre en place les infrastructures de base

Recommandations

PORTEURS ET LEADER DU DOSSIER



1

**Réunir** les instances responsables et les autres parties prenantes au sein d'un comité afin de planifier et suivre le développement des infrastructures dans une approche intégrée.

|          |        |        |
|----------|--------|--------|
| MONTREAL | QUEBEC | CANADA |
|----------|--------|--------|

2

**Dégager** pour l'Est des investissements importants en matière d'infrastructures, notamment pour le réseau d'égouts et le réseau routier, dans le cadre du programme d'infrastructures *Investir dans le Canada*.

|  |        |        |
|--|--------|--------|
|  | QUEBEC | CANADA |
|--|--------|--------|

3

**Identifier** les contraintes et besoins en matière d'infrastructures pour chaque secteur de l'Est. Cela pourrait aussi faire l'objet d'une cartographie.

|          |        |
|----------|--------|
| MONTREAL | QUEBEC |
|----------|--------|

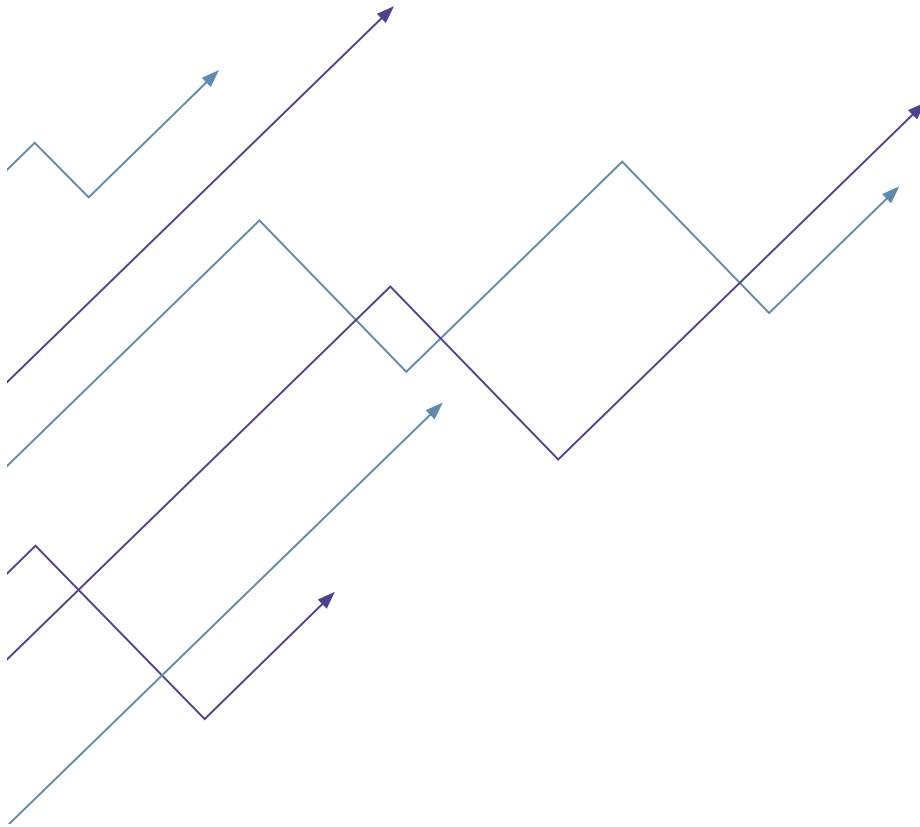
**La mobilité des personnes et des biens** est une condition essentielle au développement économique et à l'attractivité d'un territoire, tant auprès des entreprises que des travailleurs et des résidents.

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 et les talents dont elle aura besoin. Conséquemment, l'accès aux établissements de l'entreprise par des modes de transport variés constitue une condition essentielle à son succès. —

**AXE 2 —**

**FACILITER la mobilité  
sur l'ensemble du territoire**

## 2.1 OFFRIR aux résidents et travailleurs une réelle mobilité



## — AUJOURD'HUI —

La mobilité a une incidence directe sur la capacité des entreprises de l'Est à recruter et à retenir leur main-d'oeuvre. Elle est également essentielle pour l'insertion des populations en difficulté et pour le désenclavement des territoires. Dans un milieu urbain comme l'Est de Montréal, il est primordial que les citoyens puissent compter sur différentes options pour permettre à chacun de se déplacer sans nécessairement recourir à l'automobile. Diminuer le recours à l'automobile permettra également de réduire la pression financière sur les ménages de l'Est, compte tenu des coûts qui se rattachent à la possession d'une — ou de plusieurs — voitures.

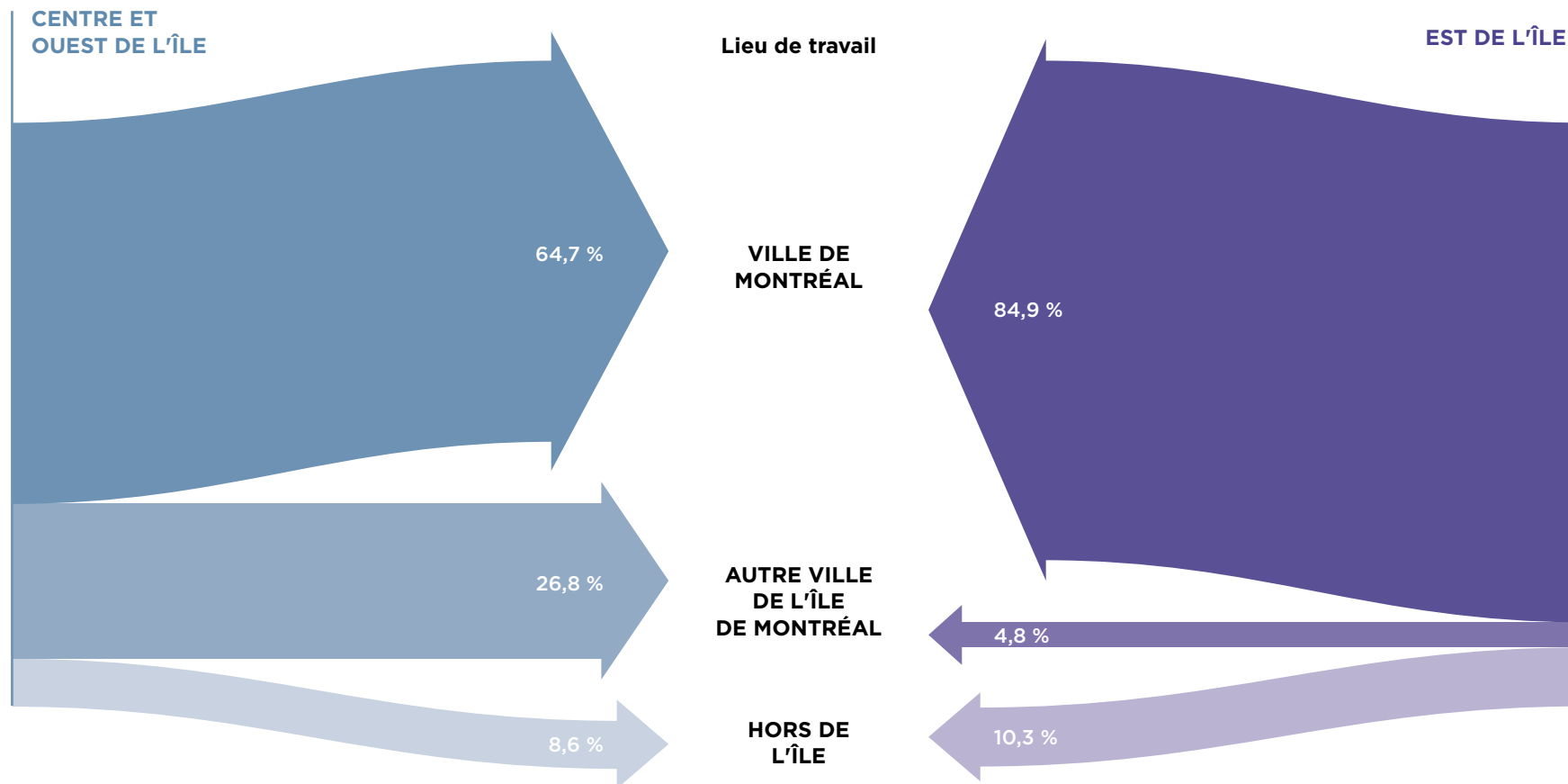
À l'heure actuelle, l'offre de transports collectifs et alternatifs — par exemple l'autopartage, l'auto en libre-service, le covoiturage, le vélopartage, le taxi-partage, le taxi-bus, et la navette fluviale — est largement insuffisante et l'aménagement urbain n'encourage pas les transports actifs. Les zones d'emploi, notamment les parcs industriels où sont situés une part importante des emplois dans l'Est, sont particulièrement mal desservies. La moitié des travailleurs de l'Est utilise la voiture comme principal moyen de transport pour se rendre au travail (plus de 60 %, si on exclut le Plateau, Rosemont-La Petite-Patrie et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension) avec des impacts néfastes sur la congestion et la qualité de vie. Sans compter que le projet du Réseau express métropolitain (REM) viendra accroître l'écart d'attractivité entre l'Est et l'Ouest et augmentera l'iniquité territoriale en matière de mobilité, en connectant l'ensemble des parties de la région métropolitaine, à l'exception de l'Est.

## — VISION 2030 —

Les premières stations du REM sont ouvertes dans l'Est de la ville, permettant aux résidents de l'Est de se déplacer avec efficacité vers les diverses zones d'emploi, le centre-ville, les pôles universitaires de la métropole et l'aéroport. Divers projets de développement urbain intégré, ainsi que plusieurs projets d'investissement privé, sont en cours de réalisation autour des nouvelles stations, avec un effet dynamisant qui est ressenti à travers le territoire. De nouveaux quartiers dans l'Est ont été conçus de telle sorte que les résidents peuvent compter essentiellement sur les transports alternatifs pour se déplacer. En même temps, la rue Jean-Talon Est connaît un renouveau économique et social en lien avec l'ouverture de cinq nouvelles stations de métro. Résultat, les résidents de l'Est recourent davantage aux transports collectifs et aux transports actifs pour leurs déplacements quotidiens et pour aller au travail, contribuant favorablement aux indices de santé publique et à la diminution des émissions de GES. De nouveaux projets de transport collectif sont en planification ou en construction ailleurs sur le territoire de l'Est, en respect du plan stratégique de développement du transport collectif qui a été réalisé pour la région du Grand Montréal.

## LES DÉPLACEMENTS DANS L'EST VERS LE LIEU DE TRAVAIL SONT TRÈS LARGEMENT RÉALISÉS AU SEIN DE LA VILLE DE MONTRÉAL

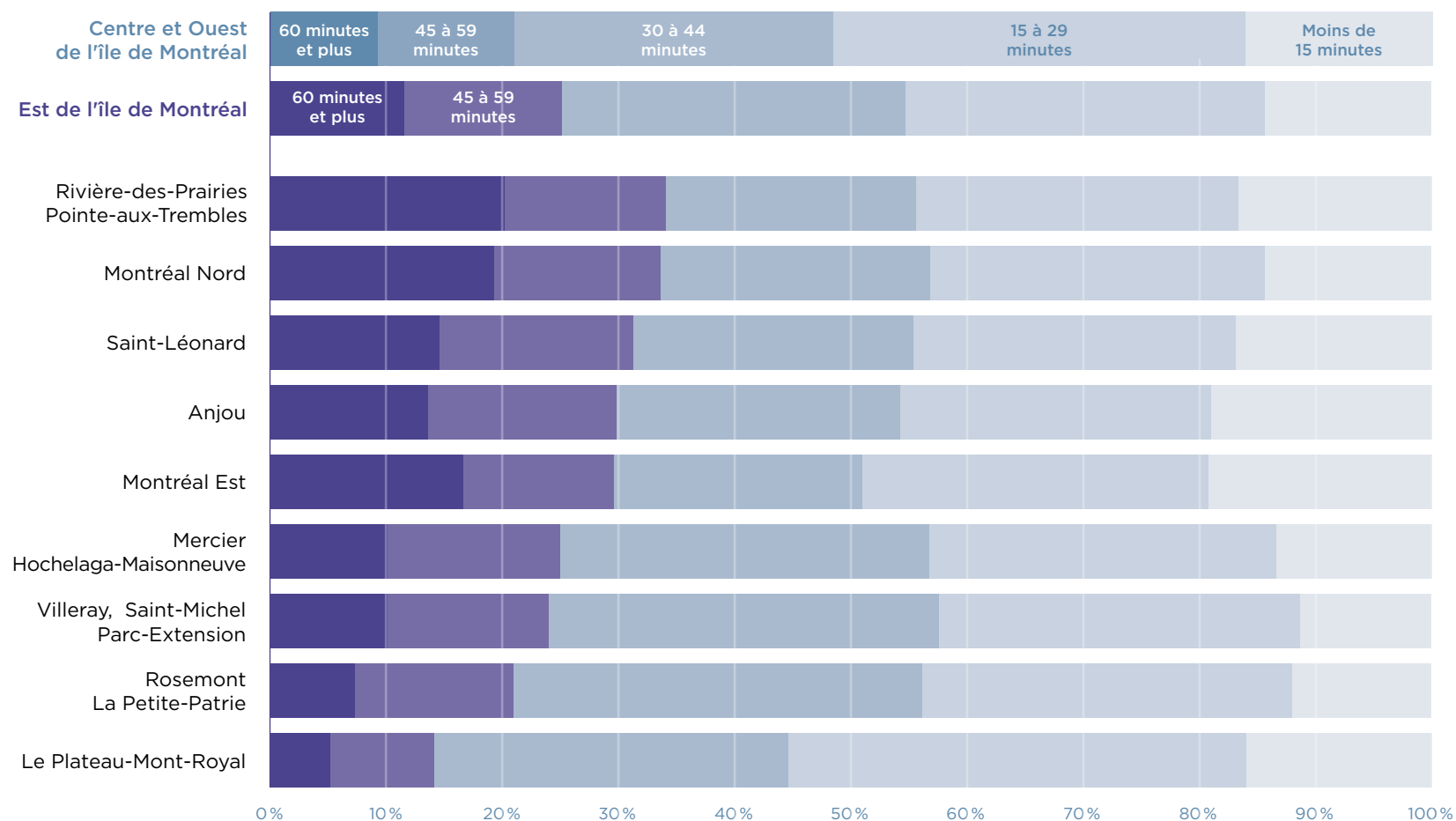
POPULATION ACTIVE DE 15 ANS ET PLUS SELON LA DESTINATION DU TRAJET DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL



Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2016

## UN PLUS LONG TEMPS DE DÉPLACEMENT POUR LES TRAVAILLEURS DE L'EST

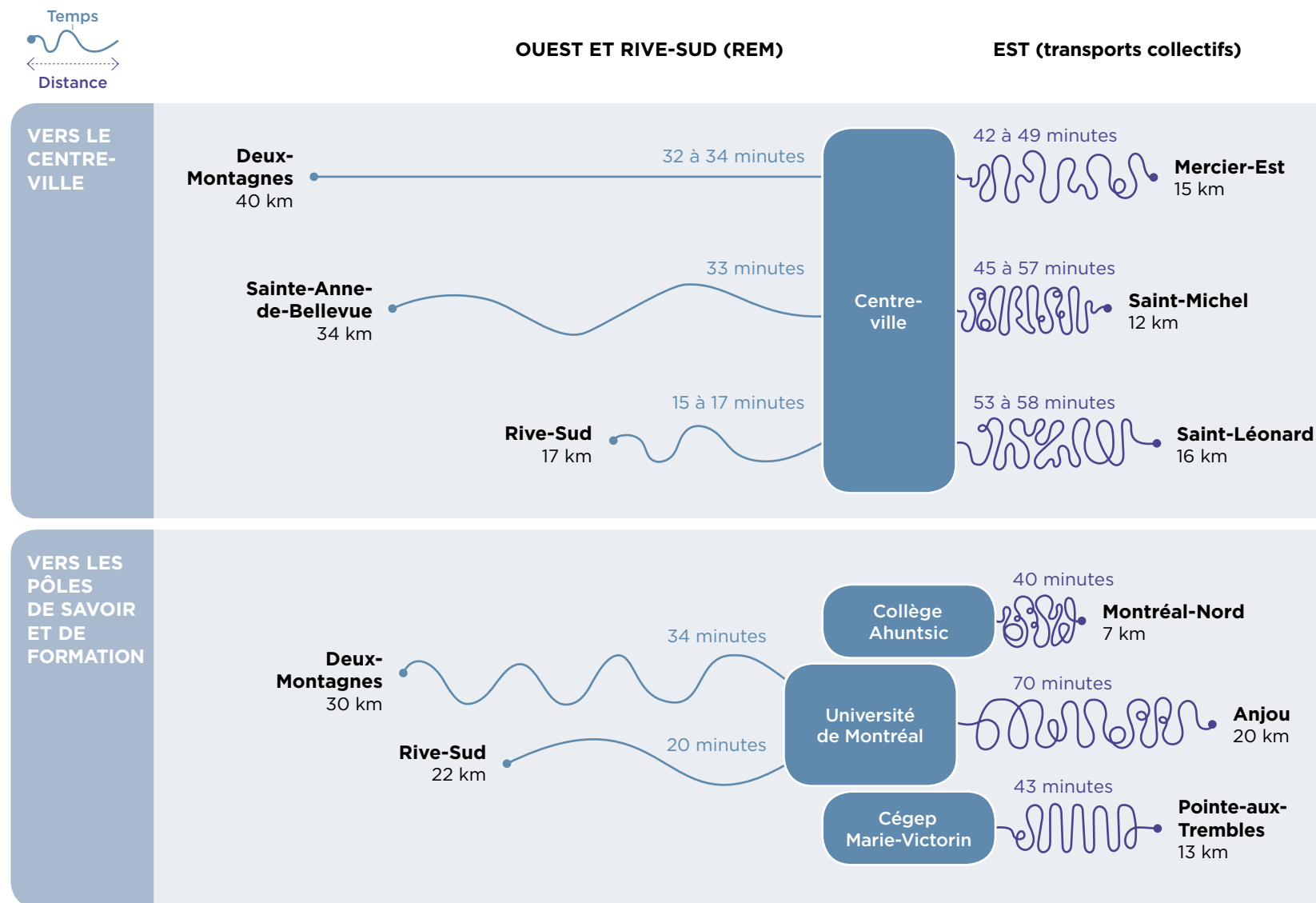
### DURÉE DU TRAJET DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL

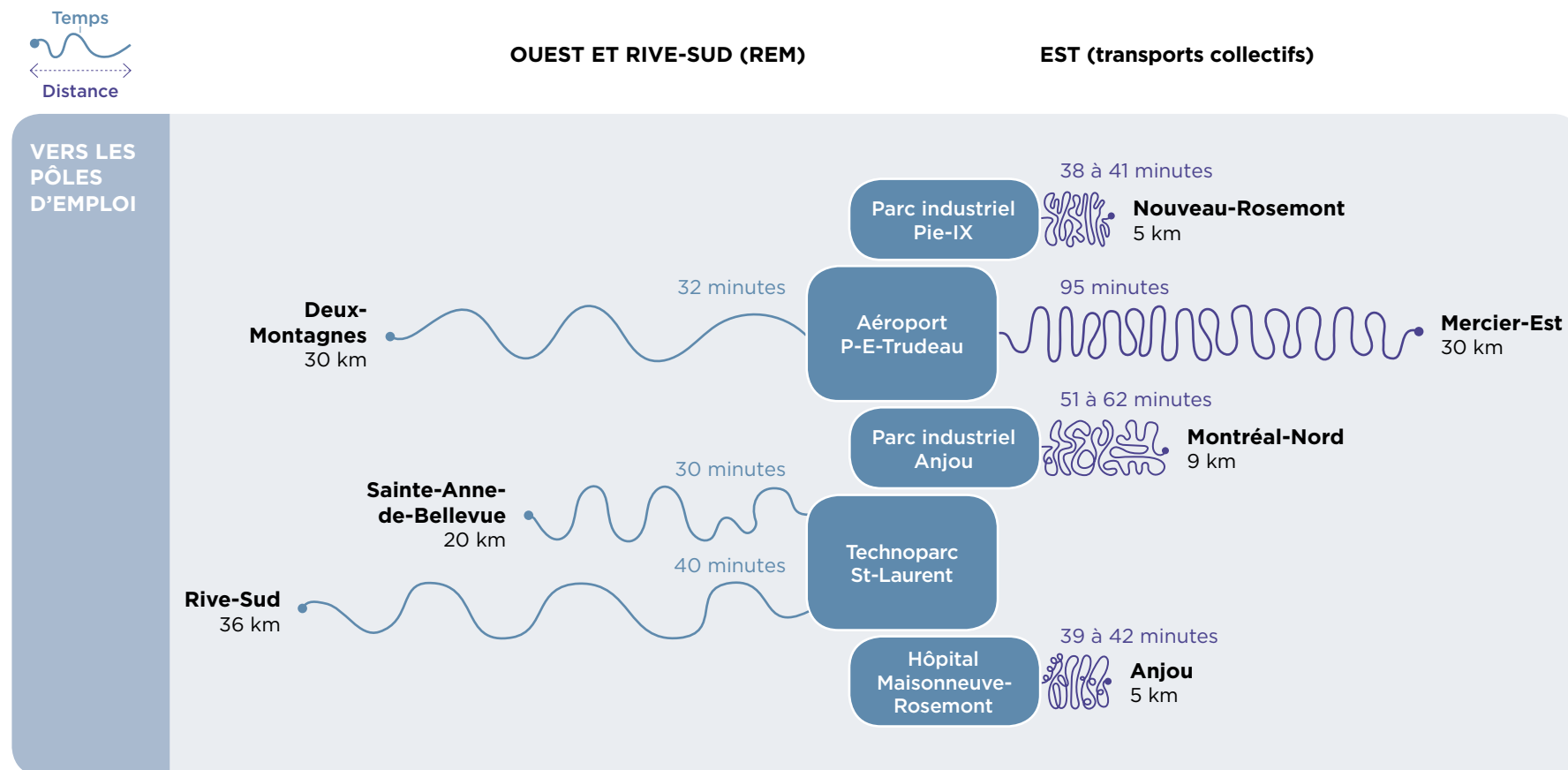


Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2016

## DES CHEMINS SINUEUX DEPUIS L'EST

### COMPARAISON DU TEMPS ET DE LA DISTANCE DE DÉPLACEMENT EN TRANSPORTS EN COMMUN

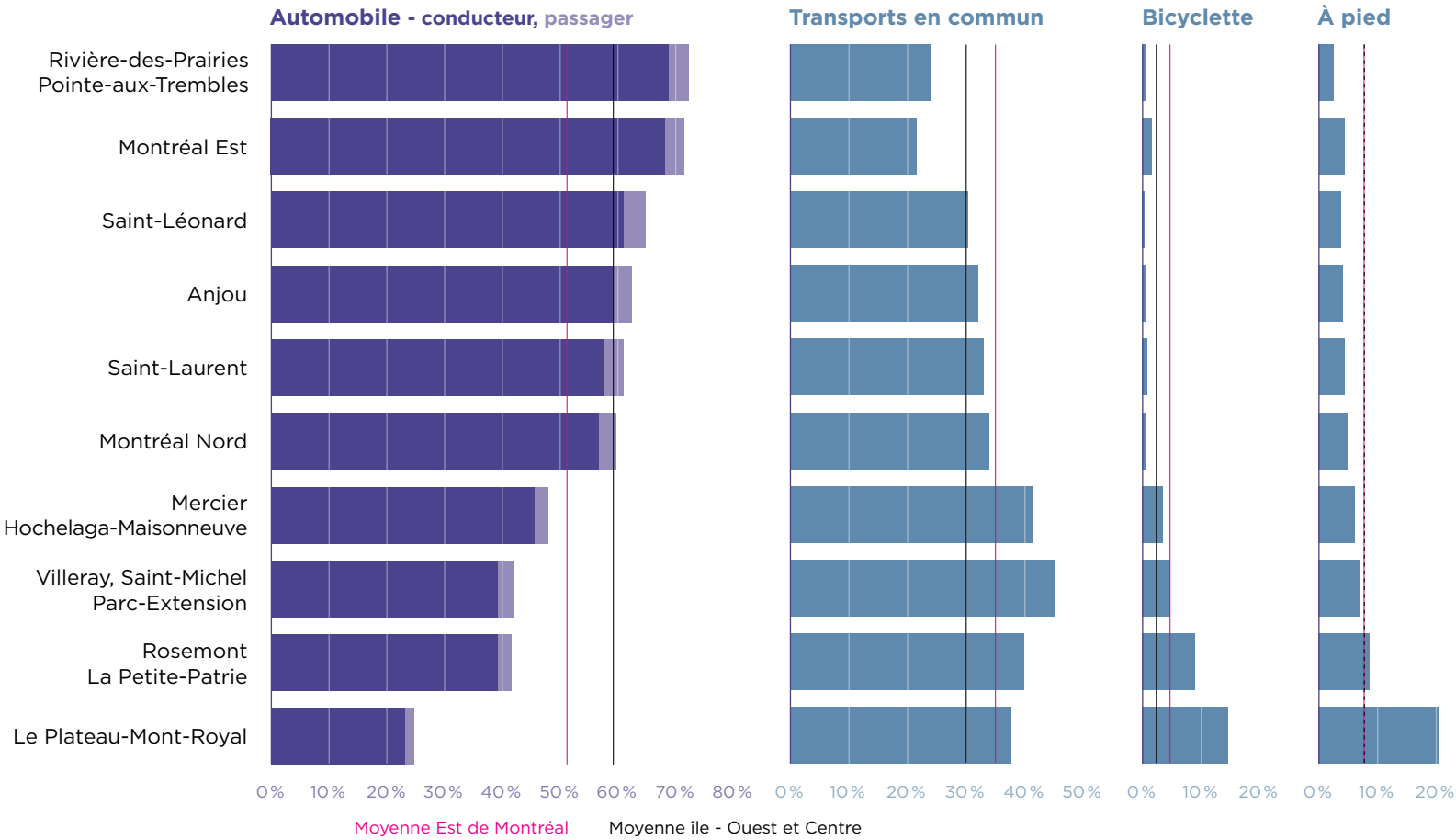




Sources : STM, CDPQ-Infra et Google Maps

# L'AUTOMOBILE DOMINE COMME MODE DE TRANSPORT DANS L'EST

## PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT VERS LE LIEU DE TRAVAIL



Source : Communauté métropolitaine de Montréal

## TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS DANS L'EST (ACTUELS ET PROJÉTÉS)



Crédit : Rayside Labossière

## Recommandations

PORTEURS ET **LEADER** DU DOSSIER

1

**Respecter** l'engagement d'une entrée en service de la ligne bleue du métro en 2026 et mettre tout en œuvre pour devancer l'entrée en service de la station à l'angle du boulevard Pie-IX pour la faire coïncider avec la mise en service du SRB Pie-IX (2022).

MONTRÉAL

**QUÉBEC**

CANADA

2

**Prolonger** le REM dans l'Est afin de connecter le territoire avec ce réseau qui se développe rapidement et à l'échelle de la métropole.

MONTRÉAL

**QUÉBEC**

CDPQ-INFRA

3

**Lancer** dès 2019 la planification du prolongement du SRB Pie-IX jusqu'à Notre-Dame Est.

**MONTRÉAL**

QUÉBEC

4

**Mettre en œuvre** des initiatives permettant de désengorger la ligne orange du métro.

MONTRÉAL

**QUÉBEC**

CANADA

5

**Dédier** une majorité des 300 nouveaux autobus de la STM dans l'Est pour établir une plus grande équité et pour favoriser les déplacements à l'intérieur du territoire de l'Est.

**MONTRÉAL**

6

**Mettre en place**, en amont des travaux, des mesures qui vont assurer la préservation de la mobilité des employés des entreprises de l'Est pendant les travaux de rénovation du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

MONTRÉAL

**QUÉBEC**

|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>7</b></p> <p><b>Procéder</b> à la réfection de la rue Notre-Dame Est et débiter la construction à Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, de sorte que le déploiement s'effectue de l'Est vers le centre-ville.</p>                                     | <p><b>8</b></p> <p><b>Intégrer</b> le train de l'Est avec le reste du réseau et développer les terrains autour de ses stations pour mieux tirer avantage de cette infrastructure de transport.</p> | <p><b>9</b></p> <p><b>Pérenniser</b> et élargir le service de la navette fluviale en ajoutant d'autres stations dans l'Est et en assurant son intégration avec le réseau d'autobus.</p> |
| MONTRÉAL    QUÉBEC                                                                                                                                                                                                                                              | MONTRÉAL    EXO                                                                                                                                                                                    | MONTRÉAL                                                                                                                                                                                |
|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>10</b></p> <p><b>Veiller</b> à ce que les besoins des piétons et des cyclistes soient prises en considération dans tout projet de création ou de réfection des infrastructures de transport, ainsi que tout projet d'aménagement de la voie publique.</p> | <p><b>11</b></p> <p><b>Favoriser</b> les nouvelles options de mobilité durable que sont le vélo-partage et l'auto-partage.</p>                                                                     |                                                                                                                                                                                         |
| MONTRÉAL    QUÉBEC                                                                                                                                                                                                                                              | MONTRÉAL    SECTEUR PRIVÉ                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                         |

## 2.2 AMÉLIORER la fluidité du transport des marchandises

### — AUJOURD'HUI —

Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises en Amérique du Nord avec, en son cœur, le Port de Montréal. Ce statut enviable est largement dû à la position géographique de Montréal, à proximité d'un énorme bassin de consommateurs et d'entreprises manufacturières, de même qu'aux investissements faits au Port de Montréal pour accroître sa productivité et sa compétitivité. Or, la fluidité du transport routier constitue un problème grandissant qui entraîne de nombreux coûts financiers pour les entreprises et des coûts sociaux importants pour Montréal (qualité de l'air, augmentation des gaz à effets de serre, nombre de camions dans des secteurs résidentiels, etc.). Bien que Montréal bénéficie des retombées positives de sa position comme hub de transport multimodal, ses atouts sont fragilisés par les importantes pertes en efficacité liées à la congestion et au mauvais état des infrastructures de transport des marchandises.

### — VISION 2030 —

La plaque tournante intermodale en transports dans l'Est de Montréal représente une force d'attraction pour de nouvelles entreprises qui souhaitent tirer avantage de la présence de l'infrastructure ferroviaire, portuaire et autoroutière. Les importants investissements réalisés au cours de la dernière décennie dans les axes stratégiques routiers (Notre-Dame E., pont-tunnel LHL, L'Assomption et Souigny) ont permis de désengorger la rue Notre-Dame Est et d'accroître l'efficacité du mouvement de biens transitant par le Port, ayant pour effet de stimuler l'économie de l'Est et de réduire le temps de déplacement et les nuisances sur les populations environnantes.

## Le Port de Montréal

**Actif stratégique et  
moteur de croissance  
économique**

Le Port de Montréal est une plaque tournante en Amérique du Nord pour l'importation et l'exportation de marchandises. Il est connecté à plus de 140 pays sur tous les continents. Il est notamment la porte d'entrée naturelle des produits en provenance ou partance de l'Europe avec qui les échanges sont en pleine croissance avec la mise en œuvre du nouvel Accord économique et commercial global, communément appelé l'Accord de libre-échange Canada – Union européenne.

La position géographique enviable du Port et la présence d'une solide chaîne logistique lui permettent de desservir un important bassin de consommateurs en très peu de temps (40 millions de consommateurs en une journée et 70 millions en moins de deux jours). Il est le port des provinces du Québec et de l'Ontario et rejoint également les marchés du Midwest américain.

Le Port agit comme catalyseur d'échanges commerciaux pour l'ensemble de nos industries. En 2018, il a connu une cinquième année record consécutive avec un volume de marchandises de 39 millions de tonnes.

Le Port en quelques chiffres :

- 225 employés de l'administration portuaire.
- 19 000 emplois directs et indirects.
- Il y transite annuellement pour 41 milliards \$ de marchandises / 14 millions de tonnes métriques.
- 2 500 camions par jour.
- 60 à 80 trains par semaine.
- 2 000 navires par année.
- Navires de croisière : 127 060 passagers et membres d'équipage.



Crédit : Zphoto

Améliorer la fluidité du transport des marchandises

Recommandations

PORTEURS ET LEADER DU DOSSIER

1

**Réaliser** le plus rapidement possible (d'ici 3 ans) le prolongement du boulevard de L'Assomption et de l'avenue Souigny pour doter le Port d'un nouvel accès routier direct à ses installations. Ce projet devrait permettre de retirer près de 1 700 camions par jour de la rue Notre-Dame Est, d'économiser temps et argent en plus de réduire significativement les émissions de GES.

MONTRÉAL

QUÉBEC

2

**Poursuivre** le réaménagement et la modernisation de la rue Notre-Dame Est pour améliorer la fluidité du transport des personnes (transports collectifs, transports actifs, automobiles) et des marchandises.

MONTRÉAL

QUÉBEC

**Réaliser des investissements stratégiques** dans la décontamination des sols, dans les infrastructures de base et dans la mobilité permettra de mettre la table pour le développement économique dans l'Est et ouvrira le territoire à des occasions de développement économique hors du commun. Le tissu économique de l'Est est composé d'industries et d'entreprises dynamiques qu'il faut propulser, tout en attirant de nouvelles, en complément et en synergie avec celles déjà présentes.

Il importe aussi que le développement de l'Est contribue à améliorer la qualité de vie de ses résidents et les déterminants sociaux de la santé. Il faut notamment favoriser le développement de transports actifs et sécuritaires, favoriser l'amélioration de la qualité de l'air et lutter contre les îlots de chaleur.

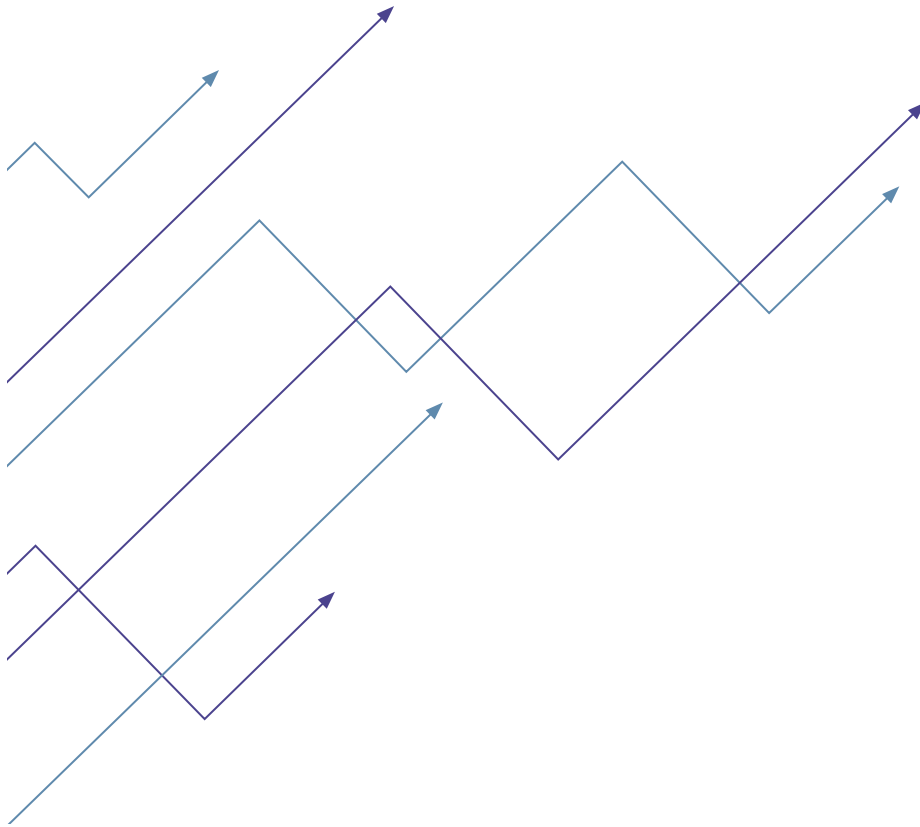
Les atouts de l'Est sont nombreux et permettent d'envisager un développement porteur et stratégique. Nous sommes d'avis que les pistes prioritaires pour l'Est sont de :

- Renforcer le positionnement de l'Est dans ses secteurs économiques phares.
- Soutenir activement les secteurs économiques en émergence pour engager l'Est dans ses créneaux d'avenir.
- Assurer un développement du territoire équilibré. —

**AXE 3 —**

**POSITIONNER L'EST**  
**pour l'avenir**

### 3.1 POSITIONNER stratégiquement le territoire



## — AUJOURD'HUI —

Le tissu économique de l'Est est très diversifié. Malgré une diminution de l'activité industrielle au fil des années, le secteur manufacturier y demeure structurant et on y trouve plusieurs secteurs stratégiques de l'économie montréalaise et québécoise. Un effort de revitalisation est nécessaire pour renforcer le positionnement du territoire dans ses secteurs-phares que sont l'agroalimentaire, les industries manufacturières, le transport et la logistique, les industries créatives et le secteur récréotouristique.

Par ailleurs, on peut identifier plusieurs secteurs en émergence à haut potentiel de croissance, notamment les technologies propres, les sciences de la vie et les technologies de la santé (SVTS) et le sport et la performance humaine. Les créneaux en émergence du territoire sont insuffisamment connus de la communauté d'affaires québécoise ou des acteurs de l'écosystème de développement économique, ce qui nuit à la capacité d'attirer de nouvelles entreprises dans ces secteurs.

Ces créneaux économiques ne sont pas exhaustifs et de nombreux autres secteurs économiques y brillent. Mentionnons notamment le secteur des technologies de l'information, qui est un important moteur économique dans l'Est et qui offre de belles perspectives d'avenir.

## — VISION 2030 —

L'Est de Montréal s'affirme économiquement avec la revitalisation de ses pôles industriels et commerciaux et la multiplication de projets d'investissement sur son territoire. Le savoir y est davantage accessible, ce qui a eu pour effet de favoriser l'innovation et d'attirer de nouvelles entreprises. Il s'impose désormais comme un incontournable dans plusieurs secteurs économiques, notamment les technologies propres, les sciences de la vie et les technologies de la santé (SVTS), l'agroalimentaire, les industries manufacturières, les industries créatives, le transport et la logistique et le sport et la performance humaine.

Le territoire a vu s'implanter deux zones d'innovation, en SVTS et en technologies propres/transition énergétique, et a vu émerger de véritables écosystèmes d'innovation dans plusieurs autres domaines grâce aux efforts de la communauté d'affaires pour catalyser les forces vives et faire émerger des partenariats stratégiques.

**AGROALIMENTAIRE**  
**LES INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES**  
**TRANSPORT ET LOGISTIQUE**  
**INDUSTRIES CRÉATIVES**  
**LE SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE**

# **LES SECTEURS-PHARES DU TERRITOIRE**

# AGROALIMENTAIRE

---

## **Le secteur de la fabrication et de la transformation agroalimentaire est important dans l'Est de Montréal avec plus de 7 000 emplois.**

Des microentreprises aux chefs de file mondiaux comme Saputo, Lantic ou Lassonde, en passant par de nombreuses PME, le secteur compte des centaines d'entreprises œuvrant dans la fabrication et la transformation d'aliments et de boissons. Plusieurs grandes entreprises de distribution d'aliments sont aussi présentes sur le territoire, attirées par la disponibilité de grands terrains et l'accès aux infrastructures de transport.

Les entreprises du secteur bénéficient d'un important bassin de main-d'œuvre, de centres de formation spécialisés comme le Centre de formation de l'alimentation et du commerce du Québec, l'Institut du tourisme et d'hôtellerie du Québec, le Collège de Maisonneuve et l'expertise des chercheurs de l'Institut de technologie des emballages et du génie alimentaire.

L'Est de Montréal accueille également des jeunes entreprises qui se démarquent par leur modèle d'affaires innovant et durable. Les fermes Lufa proposent des fruits et légumes biologiques cultivés dans des serres sur les toits de bâtiments, tandis que Loop Mission fabrique des jus à partir de fruits et légumes qui ne correspondent pas aux critères esthétiques des consommateurs, tout en développant d'autres produits alimentaires à base d'aliments qui seraient autrement gaspillés.

Les perspectives d'avenir de l'industrie agroalimentaire dans l'Est de Montréal sont excellentes, car ses nombreux atouts renforcent l'attractivité du territoire pour les entreprises dans ce secteur :

- Des ententes de libre-échange donnant accès à un énorme marché mondial (plus d'un milliard de consommateurs en Europe, aux États-Unis et au Mexique).
- Un carrefour intermodal (port-rail-route-air) de première importance.
- Un territoire intégré aux réseaux de distribution nord-américains.
- De la main-d'œuvre qualifiée, à coût compétitif.
- Des coûts d'exploitation imbattables : selon KPMG, exploiter une entreprise agroalimentaire coûte moins cher dans le Grand Montréal que dans les autres métropoles comparables d'Amérique du Nord.
- Une fiscalité avantageuse et des incitatifs taillés sur mesure.
- Une capacité à aider les entreprises à innover grâce à la présence de services d'accompagnement et de centres de formation spécialisés.



Crédit : **Lallemand**

*Un travailleur opère des équipements à l'usine de fabrication de levures de Lallemand, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve*

# LES INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES

---

**Dans la région de Montréal, le secteur manufacturier comptait pour 11,4% de l'emploi et 13,1% du PIB en 2016<sup>1</sup>.** Ce

secteur se positionne aux premiers rangs des secteurs économiques dans l'Est, avec quelques 33 600 emplois dans le territoire, excluant le Plateau et l'arrondissement Ville-Marie (dont une partie se trouve sur le territoire de l'Est de Montréal)<sup>2</sup>. Les plus importants sous-secteurs sont la fabrication d'aliments, la fabrication de vêtements, l'impression, la fabrication de produits métalliques, de produits en plastique et caoutchouc et de produits chimiques.

Le poids du secteur de fabrication des produits du pétrole a beaucoup diminué dans les dernières décennies, mais le territoire compte toujours plusieurs entreprises oeuvrant dans des secteurs d'activités variés, allant du raffinage du pétrole, de la chimie, de la pétrochimie, de la métallurgie et du gaz naturel.

L'Est accueille également la seule chaîne du polyester au Canada, composée de quatre entreprises d'envergure établies dans un périmètre de quelques kilomètres carrés (Suncor, Chimie ParaChem, Indorama PTA Montréal et Selenis) qui, ensemble, produisent les intrants pour la fabrication d'un grand nombre de produits d'usage quotidien (textiles, contenants en plastique, etc.). Il y a également des entreprises de recyclage de plastique dans l'Est et ailleurs dans la région métropolitaine qui permettent de garder le plastique qui a été créé dans la boucle de l'utilisation.

L'industrie pétrochimique forme par ailleurs une base d'expertise et d'activités industrielles qui contribuent à l'émergence des technologies du futur. À titre d'exemple, un centre de démonstration de Valorisation Carbone Québec permet de capturer et de purifier le CO<sub>2</sub> produit à l'une des usines et de tester à l'échelle pilote sa transformation en méthanol et autres produits pour l'industrie chimique.

---

<sup>1</sup> <http://cstec.ca/sites/cstec/files/reports/MANUFACTURINGPROFILE-%20Montreal%20FR.pdf>.

<sup>2</sup> Ville de Montréal, 2015, Profil socio-économique, Territoire du Centre-Est et Territoire de l'Est-de-l'île



# TRANSPORT ET LOGISTIQUE

---

**Avec la présence du Port de Montréal, de plusieurs axes autoroutiers et du réseau ferroviaire, qui desservent les principales zones d'emploi du territoire, l'Est de Montréal possède un énorme pouvoir d'attraction pour des entreprises manufacturières** et tout autres types d'entreprises qui doivent expédier et recevoir des marchandises.

À titre d'exemple, le centre de distribution montréalais de la Société des alcools du Québec (SAQ), qui dessert l'Ouest et le Sud du Québec, y est installé depuis les années 70, tandis que Métro et Sobeys possèdent de grands entrepôts à Rivière-des-Prairies. Preuve que l'attractivité du territoire est tout aussi forte de nos jours, le géant français Décathlon y a récemment installé son entrepôt et centre de distribution afin de pouvoir approvisionner l'ensemble du marché canadien.

Le territoire accueille également plusieurs chefs de file du secteur de la logistique, comme la société de transport et logistique XTL, qui a construit un nouveau centre de distribution d'une valeur de 30 millions de dollars à Rivière-des-Prairies, et Andy Transport, qui a récemment annoncé avoir fait l'acquisition d'un nouveau terminal situé à Pointe-aux-Trembles. Nous y trouvons également la garnison-Montréal de la base de Longue-Pointe, où transite tout le matériel acheté par les Forces canadiennes.

La logistique intelligente représente un important vecteur d'innovation dans ce secteur. La compétitivité de la chaîne d'approvisionnement repose notamment sur la coordination des activités de production et de distribution. Le Port de Montréal est membre d'un groupe sélect de ports à travers le monde, nommé chainPort, dont le mandat est de promouvoir l'innovation et le virage

numérique du monde maritime. Une application mobile PORTail, développé par le Port, est déjà disponible pour informer les camionneurs des temps d'attentes aux différents terminaux du Port et une version prédictive est présentement en développement. D'autres outils existent afin d'augmenter l'efficacité de la logistique incluant des logiciels qui font la mesure, optimisent et gèrent les opérations afin d'aider à réduire les besoins en inventaire, la consommation d'essence, le nombre de kilomètres parcourus et la fréquence des camions qui roulent à vide.

AXE 3 : POSITIONNER L'EST POUR L'AVENIR —



Crédit : Administration portuaire de Montréal

# INDUSTRIES CRÉATIVES

**Les industries créatives représentent l'un des piliers de l'identité et de l'économie de Montréal.** Ces industries incluent notamment l'architecture et le design, la mode, les multimédias, les jeux vidéo, les effets visuels, les arts numériques ainsi que les arts traditionnels, vivants et visuels. Le Grand Montréal compte plus de 100 000 personnes œuvrant dans les industries créatives, soit 4,7 % du total des emplois de la région métropolitaine.<sup>3</sup> Montréal se positionne avantageusement dans le domaine du cirque, du jeu interactif, des effets visuels et des environnements multimédias. Qui plus est, elle rayonne à travers le monde pour ses succès en musique, cinéma, littérature, théâtre, etc.

Plusieurs quartiers de l'Est se caractérisent par un foisonnement artistique et créatif qui se décline de multiples manières. Le secteur de la créativité numérique, incluant le jeu vidéo, les effets visuels et l'animation, est très présent dans le Centre-Sud, le Plateau, Rosemont et Villeray. L'arrivée d'Ubisoft sur le Plateau Mont-Royal en 1997 a donné un solide coup de pouce à l'industrie québécoise du jeu

vidéo et a contribué à attirer un grand nombre de jeunes entreprises technologiques dans ce secteur de la ville. Par ailleurs, le Centre-Sud abrite plusieurs chefs de file et PME en matière de création de contenus médias tels Radio-Canada, TVA, Télé-Québec, Parce Que films et plus particulièrement, dans le secteur des effets visuels (Studio VFX Mels, WB Games Montréal). On trouve également dans l'Est de nombreuses entreprises en design, art urbain et marketing événementiel, tels Productions Ashop (Hochelaga), La Pépinière (Hochelaga) et L'Atelier Urbain (Rosemont).

L'Est de Montréal héberge également de nombreuses initiatives d'économie sociale qui soutiennent et renforcent les pratiques artistiques, par exemple l'entreprise d'économie sociale Ateliers créatifs Montréal qui a acquis et aménagé un immeuble industriel dans le Centre-Sud (nommé le Chat des artistes) afin d'offrir en location des espaces de travail abordables et adéquats dédiés à la création.

Enfin, c'est dans le quartier St-Michel que s'est développée La Cité des arts du cirque. Il y a dix ans environ, les acteurs du milieu du cirque se sont mobilisés pour bâtir ensemble la Cité des arts du cirque dans le but de concentrer en un même lieu une masse critique d'infrastructures de création, de formation et de diffusion des arts du cirque. La Cité abrite aujourd'hui les installations de la TOHU ainsi que celles du Cirque du Soleil, de l'École nationale de cirque et d'En piste. Le Cirque Éloize, un autre chef de file québécois en arts du cirque, est installé dans le Centre-Sud et le Cirque de soleil a installé son deuxième pôle de création à Montréal dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

---

<sup>3</sup> Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), 2018.

*Industries créatives : réussir dans un environnement en mutation rapide.*



Crédit : **Ubisoft**  
Bureaux d'Ubisoft au Plateau Mont-Royal

# La Cité des arts du cirque

**En 1999, les acteurs du milieu cirque québécois (Cirque du Soleil, École nationale de cirque et En Piste, le regroupement national des arts du cirque) se mobilisent pour bâtir la Cité des arts du cirque, un lieu unique au monde qui rassemble le plus haut niveau en Amérique de la formation, de la création et de la diffusion en cirque contemporain.** La TOHU, salle circulaire modulable d'environ 900 places, ouvre ses portes en 2004 ; elle en est l'outil visible au public, celui qui permet la rencontre entre les artistes et leur auditoire. Elle produit chaque été MONTRÉAL COMPLÈTEMENT CIRQUE, seul festival dédié à la discipline en Amérique du Nord, qui se déroule en partie dans ses espaces et sur sa vaste place publique, en faisant l'un des principaux moteurs culturels et citoyens dans le Nord et l'Est de Montréal.

Les différents organismes qui composent la Cité sont portés par un souci de développement durable et d'impact dans leur communauté. Le siège social international du Cirque du Soleil et la TOHU sont des bâtiments verts et une grande partie de leurs actions est tournée vers le quartier Saint-Michel, dont les jeunes bénéficient depuis 15 ans de politiques d'employabilité locale et de projets socio-culturels.

La Cité est aussi la porte d'entrée du parc Frédéric-Back et la TOHU possède le mandat d'animer le site et d'interpréter la transformation de l'ancien dépotoir en vaste parc-nature, organisant une série d'activités permettant aux visiteurs (autant du secteur que du Grand Montréal) une appropriation progressive de ce nouveau lieu récréo-touristique.

La Cité des arts du cirque est ainsi l'un des quatre Pôles culturels identifiés par la Ville de Montréal dans sa dernière politique culturelle (2017). Plus de 2000 personnes y gravitent quotidiennement, ce qui en fait la plus grande concentration au monde d'activités liées au cirque contemporain.

Depuis son ouverture en 2004, la TOHU, c'est :

- 1,8 million de visiteurs.
- 1 million de billets de cirque contemporain professionnel.
- 150 000 visites éducatives ou techniques.
- 350 000 participants à des activités environnementales et culturelles gratuites.
- Plus de 650 jeunes du quartier Saint-Michel qui ont bénéficié d'une première expérience de service à la clientèle.



# LE SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE

---

## **Le secteur olympique se démarque comme pôle touristique incontournable de la métropole**

en proposant des activités pour tous les goûts sur un site riche en biodiversité et en histoire sportive, culturelle et événementielle. Composée notamment du Parc olympique, du Stade Saputo, d'Es-pace pour la vie (Biodôme, Jardin botanique, Insectarium et Planétarium Rio Tinto Alcan), le site comporte des destinations touristiques d'envergure qui attirent annuellement, avec ses 4 millions de visiteurs, plus de gens que l'Île de Montréal ne compte d'habitants. L'offre s'est beaucoup diversifiée dans les dernières années avec notamment la programmation de l'Esplanade Financière Sun Life du Parc olympique et l'accueil de nouveaux types d'événements comme les compétitions d'eSport, qui présentent un fort potentiel de croissance. Or, cette zone recèle un potentiel non-réalisé en raison d'un manque de services complémentaires (hôtels et restaurants) qui permettront de retenir les touristes plus longtemps sur le site. Il importe de réaménager les abords du site et de rehausser l'offre du quartier en matière d'hébergement, de restauration et de com-

merces de détail afin d'ancrer davantage le secteur olympique dans son milieu et d'accroître les retombées économiques résultant du passage de millions de visiteurs sur le site et ses environs.

D'autres projets représentant un fort intérêt récréotouristique sont actuellement en développement, notamment l'aménagement du Parc Frédéric-Back, l'aménagement de la plage de l'Est et le projet de navette fluviale entre la pointe de l'Île et le Vieux-Port.

Le tourisme représente bien plus qu'un vecteur potentiel de développement économique pour l'Est de Montréal. Si l'offre touristique est développée en collaboration avec le milieu et dans une perspective de développement durable, elle pourra aussi bonifier l'offre en loisirs pour les résidents de l'Est et accroître leur qualité de vie, en plus d'avoir une incidence positive sur l'image de l'Est et accroître le sentiment de fierté des résidents envers leur territoire.

**« Le stade olympique occupe la première place parmi les symboles représentant Montréal [à l'international] »**

**Chaire de Tourisme Transat, 2011.**  
*Étude sur la notoriété du stade olympique de Montréal et sur des exemples comparables.*



Crédit : Parc olympique de Montréal  
L'Esplanade du Parc olympique

**TECHNOLOGIES PROPRES  
SCIENCES DE LA VIE ET TECHNOLOGIES DE LA SANTÉ  
SPORT ET LA PERFORMANCE HUMAINE**

# **LES SECTEURS ÉCONOMIQUES EN ÉMERGENCE**

# TECHNOLOGIES PROPRES

---

**Secteur émergent en forte croissance, les technologies propres permettent de concilier croissance économique et performance environnementale.**

Elles englobent de nouveaux produits, services, technologies et processus qui, tout en étant économiquement viables et avantageux, réduisent les impacts négatifs sur l'environnement ou contribuent à son assainissement et contribuent à une meilleure qualité de vie en optimisant l'utilisation des ressources. Le secteur des technologies propres inclut entre autres la chimie verte, l'efficacité énergétique, l'énergie renouvelable, l'éco-mobilité, la gestion des matières résiduelles, la gestion de l'eau, la réhabilitation environnementale (sols, air et eau), le traitement de l'air, etc.

L'Est de Montréal compte plusieurs centres collégiaux de transfert de technologie (CCTT) en lien avec les technologies propres, notamment le Centre d'études des procédés chimiques du Québec (CÉPROCQ) et l'Institut de technologie des emballages et du génie alimentaire (ITEGA), tous deux rattachés au Collège de Maisonneuve. D'autres centres de recherche sont spécialisés dans des secteurs connexes aux technologies propres comme l'Institut de recherche en biologie végétale (IRBV), issu d'un partenariat entre l'Université de Montréal et la Ville de Montréal (Espace pour la vie), qui est un centre d'excellence en recherche et en enseignement en sciences végétales, et le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ), rattaché au Collège de Rosemont, qui est un CCTT en pratiques sociales novatrices spécialisé dans le domaine du développement durable.

À l'intérieur du créneau des technologies propres, l'Est de Montréal est particulièrement bien positionné dans les trois secteurs suivants : la réhabilitation des sites contaminés, la chimie verte et les technologies de valorisation des matières résiduelles. Par ailleurs, ces trois axes de technologies propres se retrouvent au cœur du projet structurant et innovant qu'est le Pôle d'innovation en procédés durables, un projet d'environ 32 millions \$ promu par le Collège de Maisonneuve, le CÉPROCQ et l'ITEGA. L'Est de Montréal aurait la capacité d'accueillir de nouvelles entreprises actives en technologies propres et d'héberger une zone d'innovation en ce domaine.

Crédit : **CEPROCQ**  
Installations du Centre d'études  
des procédés chimiques du Québec (CEPROCQ),  
dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve



## Pôle d'innovation en procédés durables

Ce projet structurant et innovant est porté par le Collège de Maisonneuve et deux de ses centres collégiaux de transfert de technologies (CCTT) : le Centre d'études des procédés chimiques du Québec (CÉPROCQ) et l'Institut de technologie des emballages et du génie alimentaire (ITEGA).

Le Pôle offrira un espace pré-commercial, une vitrine technologique, ainsi que des espaces de codéveloppement. Il permettra de mutualiser les compétences et d'offrir, en un lieu unique, un accompagnement intégré des entreprises dans le processus de commercialisation de procédés innovants.

Le Pôle permettra de créer de nouveaux emplois dans le pôle technique et le pôle de recherche appliquée, en plus de stimuler la création de nouveaux emplois chez les entreprises qui viendront y développer des produits et y recevoir de la formation. Un tel projet permettra l'attraction d'investissements et l'implantation de nouvelles entreprises à valeur ajoutée, tant nationales qu'internationales, tels les fabricants de bioénergies, de produits biosourcés et de produits alimentaires. Le type d'usage proposé (services et formation) ainsi que son caractère esthétique feront du Pôle un élément de voisinage attrayant pour les citoyens du quartier, tout en s'harmonisant aux usages industriels des entreprises avoisinantes.





# SCIENCES DE LA VIE ET TECHNOLOGIES DE LA SANTÉ

## **Le secteur des sciences de la vie et des technologies de la santé englobe les activités liées au domaine de la santé,**

depuis la recherche et la formation jusqu'à la conception de produits et services liés à la santé, qu'il s'agisse de la fabrication d'équipements médicaux, des services de recherche et développement (R&D), de l'imagerie médicale ou de la distribution de produits pharmaceutiques.

L'Est de Montréal possède un écosystème foisonnant d'institutions, d'entreprises, de centres de recherche et de jeunes pousses dans le secteur des sciences de la vie et des technologies de la santé, y inclut :

- L'Institut de cardiologie de Montréal, un des plus grands centres de cardiologie au Canada, de même que le Centre Épic.
- Le Technopôle en réadaptation pédiatrique à Montréal, lequel place de jeunes patients et leurs familles au coeur de l'innovation afin de leur offrir des soins et services de pointe.
- Le Centre d'excellence en thérapie cellulaire de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, un des plus grands centres de thérapie cellulaire et de médecine régénératrice au monde.
- Le Centre de commercialisation en immunothérapie du cancer (C3I) de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.
- ESPA-Montréal, un pôle de spécialisation et d'innovation en santé utilisant des simulateurs-patients pour faciliter l'apprentissage.
- Une École de l'intelligence artificielle en santé (CHUM).

L'écosystème en santé de l'Est de Montréal bénéficie d'une forte concentration de chercheurs et d'étudiants. De nombreux projets majeurs de plusieurs centaines de millions de dollars sont déjà en cours ou annoncés, tels la rénovation et l'agrandissement de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont (1,8 milliards \$) et l'agrandissement et la modernisation de l'Institut de Cardiologie de Montréal (200 millions \$). Notons également la construction récente du CHUM sur le territoire de l'Est. Ce contexte comporte un fort potentiel d'attraction de talents et de développement de synergies entre institutions et entreprises, en vue d'innover et de faire avancer la science.



Crédit : **CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal**  
*Cuve pour la conservation de produits  
cellulaires au Centre d'excellence en  
thérapie cellulaire (CETC) de l'Hôpital  
Maisonnette-Rosemont faisant partie  
du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal*

CHU CALA-002

WVETEC 3000

# SPORT ET LA PERFORMANCE HUMAINE

---

**Qui dit performance dit capter, mesurer, analyser.** Le secteur des technologies sportives — qui représente le trait d'union entre les secteurs du sport, de la santé et le secteur des technologies de l'information — vit une croissance fulgurante grâce aux multiples applications possibles des technologies de l'information aux problématiques en lien avec le sport, la performance et la santé.

Ce secteur économique est un terreau fertile pour l'innovation dans les domaines des objets connectés, des vêtements intelligents, de l'intelligence artificielle, de l'impression en 3D, du développement d'applications, des technologies pour améliorer l'expérience des spectateurs et le développement d'équipements sportifs innovateurs et intelligents, pour n'en nommer que quelques-unes.

L'Est de Montréal est déjà bien positionné dans ce secteur émergent grâce à ses nombreux atouts :

- Le Parc olympique - un actif extraordinaire et unique que possède le Québec. Son Centre sportif, entièrement rénové en 2015, s'affiche comme un des plus performants complexes multisports dans les Amériques.

Déjà reconnu comme un important pôle récréotouristique, le Parc olympique est également un actif stratégique pour l'innovation économique dans le secteur du sport et de la performance humaine.

- Une importante concentration d'organismes sportifs aux alentours du Stade olympique, à savoir deux équipes professionnelles (l'Impact et les Alouettes), la Maison du sport et des loisirs (600 employés), 12 équipes olympiques canadiennes et des équipes universitaires (les équipes féminine et masculine de soccer de l'UQAM).
- L'Institut national du sport du Québec (INS), qui offre notamment des services scientifiques et médico-sportifs.
- Vestechpro, un Centre collégial de transfert de technologie en habillement (CCTT), affilié au Cégep Marie-Victorin. Vestechpro accompagne les professionnels de l'industrie de l'habillement dans leurs projets innovants, offrant des services en recherche appliquée, du service-conseil, du soutien technique ainsi que l'accès à son laboratoire de technologie avancée.

- Un écosystème en émergence d'entreprises et de start-up dynamiques, comme Kinesix (vêtements intelligents), Hexoskin (vêtements intelligents), Sportlogiq (Analyse sportive intelligente) et SmartHalo (équipement sportif intelligent) pour n'en nommer que quelques-unes.
- La présence du Centre ÉPIC de l'Institut de Cardiologie de Montréal, un centre qui offre de multiples possibilités d'entraînement ainsi qu'un accès à une équipe médicale et multidisciplinaire.

Le maillage entre ces différentes expertises nichées offre un potentiel économique d'importance dont nous avons tout intérêt à tirer parti. Que ce soit pour développer de nouvelles applications permettant de mieux analyser les performances athlétiques ou encore pour développer des vêtements qui pourront permettre de mieux veiller sur la santé d'un segment de population à la santé plus fragile, le potentiel est là !



Crédit : **Medy Krouk**  
Vestechpro collabore avec la startup  
Ultracine Studios pour offrir une  
école d'été en mode et technologies

## Recommandations

PORTEURS ET **LEADER** DU DOSSIER

1

**Appliquer**, dans le cadre du congé fiscal pour grands projets d'investissement, un seuil réduit pour les projets qui se réalisent dans l'Est de Montréal dans un secteur stratégique.

QUÉBEC

2

**Planter** deux zones d'innovation dans l'Est comprenant un centre de formation et de recherche et une structure de maillage avec le secteur privé.

MONTRÉAL

QUÉBEC

CANADA

3

**Bonifier** certains programmes d'aide gouvernementale en rehaussant l'aide accordée pour les projets s'implantant dans l'Est de Montréal (par exemple, les programmes de soutien à la R&D, le programme ESSOR).

QUÉBEC

CANADA

4

**Offrir** des incitatifs pour développer des incubateurs et des accélérateurs d'entreprises dans l'Est.

MONTRÉAL

QUÉBEC

5

**Développer** des outils de communications pour mettre de l'avant les secteurs-phares et les créneaux d'avenir en vue d'attirer des investissements stratégiques.

CCEM

MONTRÉAL

QUÉBEC

CANADA

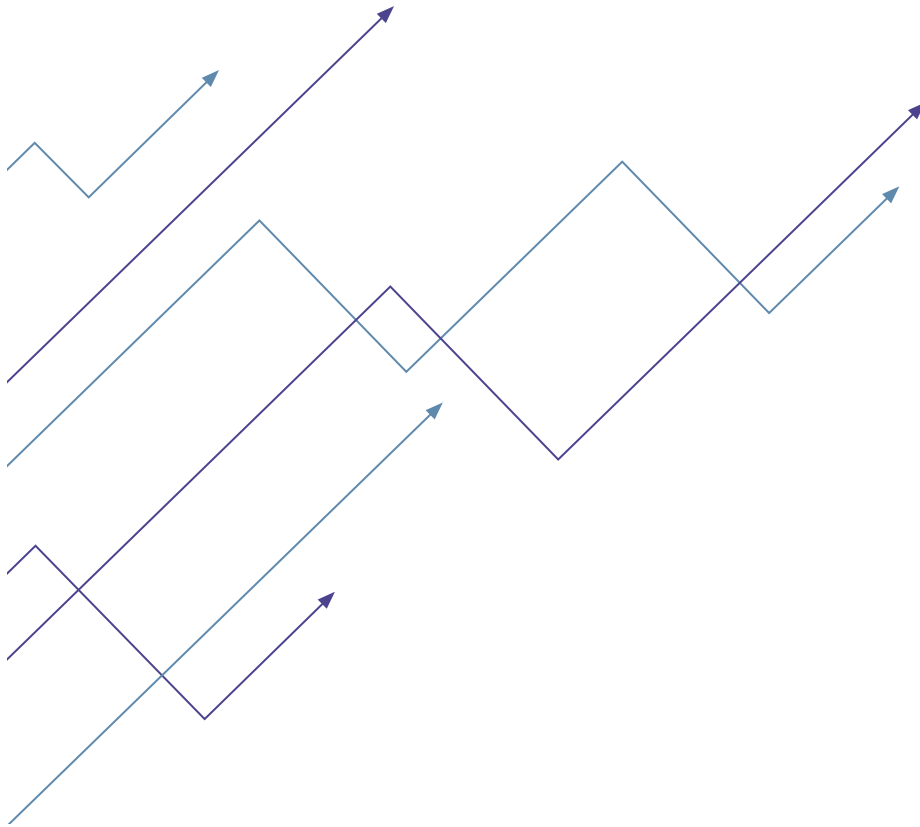
6

**Mobiliser** les acteurs-clés des créneaux d'avenir de l'Est dans le but de favoriser les échanges et faire émerger une dynamique de collaboration et d'innovation.

CCEM ET SES PARTENAIRES  
(ex : les grappes)



## 3.2 PRIVILÉGIER les modèles socio-économiques innovateurs de l'Est



## — AUJOURD'HUI —

En complément aux secteurs économiques clés du territoire, nous observons une attention marquée autour de pratiques porteuses pour le Québec et qui font partie intégrante de l'identité de l'Est.

L'Est de Montréal est en train de s'implanter comme pôle d'excellence en matière d'économie circulaire. L'initiative Synergie Montréal, lancée par PME MTL Est-de-l'île en 2014, propose un encadrement novateur des entreprises afin de favoriser des échanges de produits, de ressources ou d'énergie non utilisés entre entreprises, de sorte qu'elles puissent optimiser l'utilisation des ressources et réduire leur empreinte écologique. Le projet vise à favoriser la résilience des entreprises locales, stimuler l'économie locale et développer le potentiel d'innovation pour des solutions d'affaires écoresponsables. En 2018, Synergie Montréal a accompagné 251 entreprises et concrétisé 55 synergies. Ces collaborations ont permis de détourner annuellement plus de 1023 tonnes de matières de l'enfouissement ou du recyclage et d'éviter l'émission de 1540 tonnes de CO<sub>2</sub>.

L'Est de Montréal peut également s'appuyer sur sa capacité d'innovation sociale, cette forme d'innovation essentielle au mieux-vivre en milieu urbain. Des processus d'innovation sociale ont cours depuis longtemps dans l'Est, en réponse aux besoins et aspirations des résidents et des entreprises du territoire. L'innovation sociale, qui émerge des processus de concertation et collaboration entre un ensemble d'intervenants sur un même territoire, a une forte présence au cœur de l'économie de l'Est et est à l'origine de la création de nombreuses entreprises d'économie sociale porteuses pour le développement économique, social, culturel et environnemental.

## — VISION 2030 —

L'essor de l'innovation sociale se poursuit dans l'Est, où les communautés se sont approprié les solutions adaptées à leurs propres besoins. Les acteurs gouvernementaux et économiques ont favorisé cette dynamique à travers la reconnaissance des acteurs d'innovation sociale et l'accompagnement des initiatives collectives.

L'Est de Montréal s'est affirmé en tant que pôle d'excellence en matière d'économie circulaire et en innovation sociale. Les nombreuses entreprises d'économie sociale participent non seulement au développement économique de l'Est, mais contribuent également à en faire un milieu de vie et de travail plus attractif, tout en renforçant sa cohésion sociale.

## **Voici quelques exemples d'innovation sociale dans l'Est de Montréal :**

### **Le Technopôle Angus**

Le Technopôle Angus est une ancienne friche industrielle transformée en un milieu de vie sain, dynamique et rassembleur. À la fois projet de revitalisation urbaine et d'innovation sociale, il s'est distingué au fil des années par ses actions innovantes : optimisation des outils de la finance solidaire, soutien d'entreprises en économie sociale, construction et gestion écologique, élaboration d'un plan de transport collectif, création d'une fiducie d'utilité sociale, etc. Résultat : le Technopôle Angus est aujourd'hui un quartier de 580 000 pi<sup>2</sup> en plein essor. Il compte 67 entreprises, institutions et organismes employant près de 3 040 travailleurs. Le développement de l'écoquartier, face au parc Jean-Duceppe, accueillera bientôt quelque 1 500 nouveaux travailleurs et des centaines de familles. Le Technopôle Angus a obtenu de nombreux prix et reconnaissances, dont la certification LEED-Platine ND v4, *leadership en conception énergétique et environnementale — développement de quartier*, soit le second projet en dehors des États-Unis à atteindre ce sommet en développement durable. En 2016, le quartier obtenait le titre de Leader en transport durable. De plus, son bâtiment phare, le Locoshop, est le premier immeuble industriel écologique du Canada. Angus est reconnu, ici et ailleurs, comme un modèle de développement durable.

### **Axia**

Cette entreprise d'économie sociale fondée en 1975 est spécialisée en gestion immobilière avec des divisions en entretien ménager commercial et agence de sécurité. Axia offre un soutien aux PME par un service de sous-traitance alimentaire et industrielle tout en leur assurant un support logistique. Certifié ISO 9001, cette entreprise à but non lucratif se distingue par sa mission sociale soit, celle d'offrir des emplois de qualité à des personnes vivant avec des limitations.

### **La SHAPEM**

Fondée en 1988, cet organisme d'économie sociale poursuit sa mission de participer à la revitalisation et à la dynamisation urbaine et sociale de l'Est de Montréal en réalisant des projets d'habitation et des projets immobiliers pour la population locale et en offrant des logements de qualité aux ménages à faible et à moyen revenus. La SHAPEM gère près de 2 000 logements et poursuit son développement par des approches innovatrices.

### **Plan collectif de développement économique de Montréal-Nord**

Déterminé à améliorer les conditions socio-économiques de sa population, l'arrondissement de Montréal Nord s'est doté d'un plan collectif de développement économique 2018-2023 conçu avec 13 partenaires de divers milieux qui sont mobilisés aujourd'hui pour sa mise en œuvre. Le plan mise sur les atouts du territoire soit, sa localisation stratégique, sa population jeune et immigrante et ses espaces disponibles afin de développer son offre commerciale, moderniser ses zones d'emploi et accroître son attractivité.



Crédit : Société de développement Angus  
Insertech, une entreprise d'insertion spécialisée  
en réemploi informatique, à Rosemont



## Privilégier les modèles socio-économiques innovateurs de l'Est

### Recommandations

PORTEURS ET **LEADER** DU DOSSIER

1

**Doter Synergie Montréal** des moyens financiers adéquats pour réaliser le plein potentiel de l'économie circulaire dans l'Est de Montréal et dans l'ensemble de la métropole.

**MONTRÉAL**

QUÉBEC

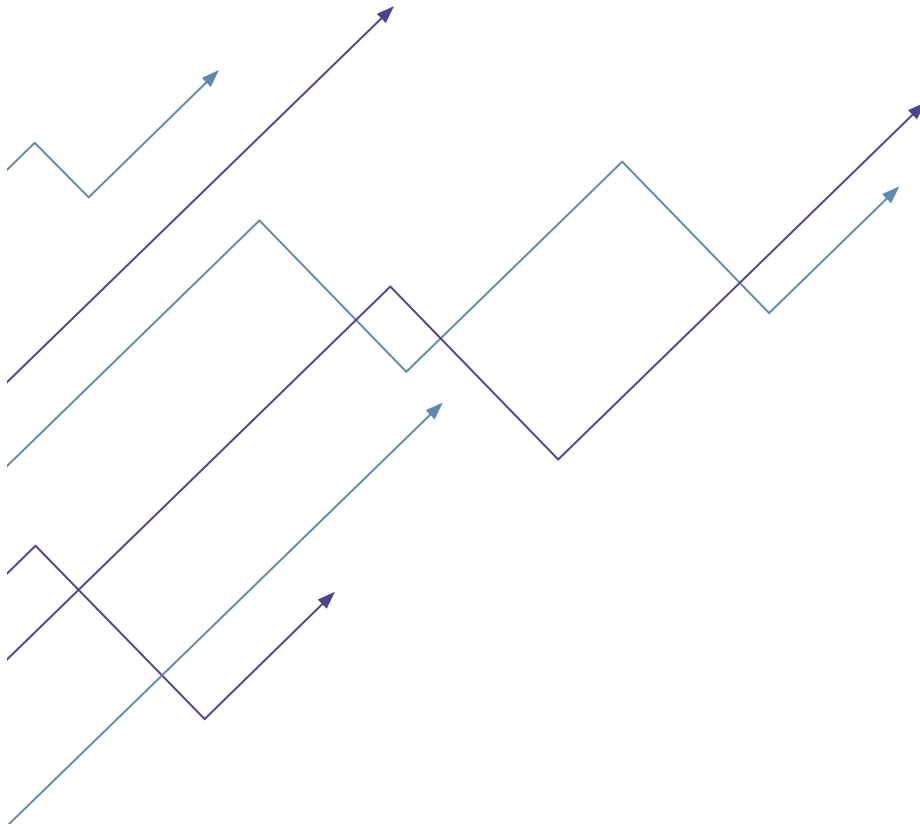
2

**Faire appel aux experts de** l'innovation sociale dans le cadre de projets de développement territorial de l'Est.

**MONTRÉAL**

MILIEU PRIVÉ

### 3.3 ASSURER un développement du territoire équilibré



## — AUJOURD'HUI —

Au cours des dernières décennies, l'Est de Montréal, tout comme les autres secteurs en périphérie des quartiers centraux, a été développé d'une manière qui a entraîné une dépendance à l'automobile. L'aménagement du territoire a privilégié une faible densité, une séparation des usages résidentiels et économiques, une augmentation et un élargissement des autoroutes et une emprise au sol élevée des surfaces de stationnement. L'heure est venue de revoir cette forme d'urbanisation qui fait grimper les coûts des infrastructures, mine le dynamisme des axes commerciaux, favorise la congestion routière, diminue l'autonomie des personnes non motorisée (jeunes, aînés) et contribue à la sédentarité et aux problèmes de santé publique qui y sont associés. Les quartiers de l'Est doivent se renouveler afin d'offrir une meilleure qualité de vie aux résidents et d'attirer les talents et la main-d'œuvre nécessaires pour la relance économique et sociale du territoire.

Les opportunités pour redévelopper les territoires de l'Est sont énormes et peuvent améliorer de manière significative le cadre de vie des résidents, transformant leur vie quotidienne. Ce développement doit être fait en cohérence avec les actions sur les déterminants sociaux de la santé, soit entre autres, la lutte aux îlots de chaleur, le développement de transports actifs et sécuritaires et l'amélioration de la qualité de l'air.

Il faut aussi avoir comme objectif de retenir les familles et en attirer de nouvelles, de même que de maintenir les aînés dans leur milieu de vie, ce qui exige de créer des environnements qui répondent aux besoins spécifiques de ces deux clientèles, notamment en ce qui concerne l'habitation, la mobilité et l'accès aux commerces, aux services et aux lieux de loisir.

## — VISION 2030 —

Depuis une décennie, l'Est de Montréal fait l'objet d'un vaste chantier de consolidation et de requalification urbaine. Ce processus a entraîné une densification du cadre bâti, la création d'espaces publics et d'espaces verts de qualité, le désenclavement des quartiers (grâce à la mise en place de lignes de transports collectifs) et le développement ou la consolidation des activités commerciales afin d'offrir aux résidents des services de proximité. Le nombre grandissant de stations Bixi et de pistes cyclables témoigne de l'importance accrue accordée aux transports actifs dans des quartiers autrefois dominés par le transport automobile. Des projets visant à créer des environnements qui répondent aux besoins des familles et des personnes vieillissantes ont permis de retenir les familles et d'en attirer de nouvelles, tout en maintenant une bonne partie des aînés dans leur milieu de vie. Les indicateurs de santé publique démontrent d'ailleurs une amélioration des conditions de vie. Enfin, l'offre commerciale connaît un beau renouveau avec l'arrivée de jeunes entrepreneurs créatifs de pair avec les commerces établis depuis plusieurs générations, une authenticité appréciée par l'ensemble des résidents et visiteurs.



Crédit : Société de développement Angus  
Marché de rue, quartier Angus, à Rosemont

## Assurer un développement du territoire équilibré

# Recommandations

PORTEURS ET **LEADER** DU DOSSIER

1

**Soutenir** une plus grande densité et mixité des quartiers (tant au plan social qu'en termes de fonctions), surtout ceux à proximité des axes de transport collectif (actuels et futurs) et améliorer la qualité de l'architecture et des espaces publics.

MONTRÉAL

2

**Respecter** le concept de gradation des usages en créant des zones tampon (ex : zones commerciales, espaces de bureau, espaces verts) lors des développements qui mettent à proximité des usages industriels et résidentiels.

MONTRÉAL

3

**Adapter** les critères de la Stratégie nationale sur le logement à la réalité de l'Est de Montréal, par exemple, en tenant compte des coûts de l'immobilier dans ce territoire et des besoins en matière de rénovation de logements.

CANADA

4

**Reconduire** le programme PRAM-commerces avec un budget à la hauteur des besoins, pour aider à la revitalisation des artères commerciales dans l'Est.

MONTRÉAL







Chambre  
de commerce  
**de l'Est**  
**de Montréal**