

Les Wallons sont les bienvenus au Québec

Benoît Jacquemart

ENVOYÉ SPÉCIAL
AU QUÉBEC

Le marathon québécois du ministre wallon Jean-Luc Crucke a démarré par l'aéroport de Montréal, un aéroport qui verra passer 20 millions de passagers l'an prochain. C'est l'un des grands pôles de développement de la grande ville québécoise. La métropole de Montréal est très demandeuse de main-d'œuvre venue de l'étranger. Notamment francophone.

MIGRANTS BIENVENUS

Christian Bernard est économiste en chef de Montréal International, une agence de développement qui « accompagne les investisseurs étrangers, les organisations internationales et les talents stratégiques ». « Nous connaissons un développement économique exceptionnel », dit-il. « Mais nous avons un problème démographique, un vrai déficit. Chaque année, nous accueillons 40.000 immigrants dans le « Grand Montréal », qui compte 4 millions d'habitants. Soit 1 % d'immigrants chaque année. Avec trois grandes catégories : une immigra-

tion économique (60 % du total), du regroupement familial, et des réfugiés. »

Mais au Québec, les migrants sont les bienvenus, l'immigration est même encouragée. « L'immigration est nécessaire », poursuit M. Bernard. « Le Canada est leader mondial en économie numérique. On compte à Montréal 4.000 emplois dans le domaine des effets spéciaux de grands films. Et 40 % de ces emplois sont des permis de travail temporaires. » L'économie numérique, le multimédias, pour lequel Montréal est en pointe, sont aussi des secteurs d'avenir pour la Wallonie, qui investit dans ces domaines.

La métropole de Montréal est en situation de plein emploi. Au point que certains disent : « Attention à ne plus faire venir d'entreprises étrangères, qui vont nous prendre nos travailleurs ! » Une tendance minoritaire, à en croire Christian Bernard, pour qui le talent attire le talent.

Travailler au Québec ? « Nos politiques d'immigration sont efficaces. On peut faire venir en quelques jours des travailleurs qualifiés », répond M. Bernard. « Ce que l'on ap-

pelle le permis de travail temporaire, dure en moyenne 4 ans. Ensuite, on peut devenir résident permanent. Puis éventuellement demander la naturalisation. »

EMIGRER AU QUÉBEC

Le plus facile pour devenir un « migrant économique », c'est de partir avec un emploi qui attend sur place. On peut aussi aller au Québec comme étudiant international et, une fois diplômé, chercher un emploi. Il est également possible de se déclarer candidat à l'émigration, sans encore avoir d'emploi sur place. Le Québec a mis en place des « grilles d'évaluation ». Les critères principaux : la langue, la tranche d'âge, les études et le diplôme, la famille... « Si vous êtes vieux et anglophone, vous aurez moins de chance », sourit M. Bernard. Les francophones sont les bienvenus dans cette économie en plein boom. Et plus encore les jeunes, qualifiés. Une équipe de Montréal international sera en Belgique dans quelques jours pour mener une première mission destinée à attirer des étudiants belges. ●

Avenir

Du petit fret dans les aéroports wallons

Le voyage ministériel, c'est avant tout l'occasion de regarder ce qui se fait ailleurs et de voir ce qui peut être transposé, ou adapté à la Wallonie. Le ministre Crucke, qui a la compétence sur les aéroports wallons, a visité celui de Montréal. Avec notamment une présentation de la gestion quasi automatisée des bagages, que ce soit au point de vue sécurité ou au point de vue douanier. Une visite impressionnante.

Mais l'aéroport de Montréal, l'un des plus importants du Canada, c'est aussi l'ouverture à ce que l'on appelle le « petit fret ». C'est-à-dire des petits colis, qui ne sont donc pas transportés dans des avions-cargos, mais dans les mêmes avions que ceux avec passagers.

« C'est un exemple dont les aéroports wallons peuvent s'inspirer », dit M. Crucke. « Je pense à des petits colis de firmes comme GSK (la firme pharmaceutique du

Brabant wallon, Ndlr), par exemple, qui est tout près de Charleroi. En réalité, cette activité de petit fret est déjà à l'étude. Elle figure dans les master plans. L'idée, c'est de remplir les avions avec une cargaison de maximum 25 % de petits colis. » Ce qui explique que de plus en plus de compagnies essaient de limiter les bagages des passagers... À Montréal, cette activité est en plein développement. ●

B.J.