



**Chambre de commerce
et d'industrie
de l'Est de l'île
de Montréal**

**MÉMOIRE DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL
DÉPOSÉ À LA**

**COMMISSION DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN
VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET
LE TRANSPORT COLLECTIF**

CONCERNANT LE

**PLAN DE TRANSPORT 2007
*RÉINVENTER MONTRÉAL***

Présenté par

**Daniel Marcoux
Président et
Ahmed Galipeau
Vice-président**

Le 22 août 2007

TABLE DES MATIÈRES

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	3
OBJECTIFS DU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL.....	3
MISE EN CONTEXTE	4
LES INTÉRÊTS DE LA CCIEIM DANS LE DOSSIER	4
L'ORIENTATION DE LA CCIEIM DANS LE DOSSIER	5
COMMENTAIRES RELATIFS AUX 21 CHANTIERS PRIORITAIRES	5
1 ^{er} chantier: Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération	5
2 ^e chantier: Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.....	6
3 ^e chantier: Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro	6
4 ^e chantier: Prolonger le métro vers l'Est	7
5 ^e chantier: Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans...	7
6 ^e chantier: Favoriser le covoiturage	11
7 ^e chantier: Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-Autoroute Bonaventure	11
8 ^e chantier: Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)	12
9 ^e chantier: Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères.....	13
10 ^e chantier: Instaurer des plans de gestion des déplacements	13
11 ^e chantier: Moderniser la rue Notre-Dame	14
12 ^e chantier: Réaliser le Train de l'Est	15
13 ^e chantier: Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans	16
14 ^e chantier: Mettre en œuvre la Charte du piéton	17
15 ^e chantier: Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux	18
16 ^e chantier: Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient.....	18
17 ^e chantier: Accroître la sécurité des déplacements	19
18 ^e chantier: Entretien et compléter le réseau de l'Île.....	19
19 ^e chantier: Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique	20
20 ^e chantier: Revoir la gouvernance	21
21 ^e chantier: Se donner les moyens de nos ambitions	21
Conclusion : Les dix priorités de la CCIEIM	23
Dernières remarques : Un impact favorable	24
Bibliographie	25
Coordonnées de la Chambre.....	27

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Fondée en 1995 à la suite d'une fusion de deux chambres de commerce (Anjou et Est du Grand Montréal), la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM) est un regroupement d'entrepreneurs et d'entreprises comptant aujourd'hui plus de 1 300 membres. Elle est représentative du milieu et exerce un leadership prédominant dans l'Est. Sa mission est de défendre et de promouvoir les intérêts économiques et sociaux des 30 000 entreprises qui composent son territoire.

Devenue un intervenant engagé du développement et de l'essor économique de son territoire, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal réunit la grande majorité des décideurs de sa région. Elle agit comme porte-parole des forces vives du milieu tout en mettant en valeur les richesses et les ressources caractérisant son vaste territoire. La Chambre joue un rôle prépondérant afin de défendre les intérêts de l'Est de l'île de Montréal tout en répondant efficacement aux besoins de ses membres.

Ses limites territoriales sont situées à l'est du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la pointe de l'Île et ce, de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal est affiliée à la Fédération des chambres de commerce du Québec et à la Chambre de commerce du Canada.

OBJECTIFS DU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le Plan de transport de la Ville de Montréal vise à assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.

Le Plan propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux et stimulant: celui d'investir massivement dans le développement de modes alternatifs à l'auto, soit le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs comme la marche et le vélo. Au plan économique, Montréal doit aussi préserver son rôle de plaque tournante des marchandises et sera

partie prenante d'un plan d'action qui permettrait d'optimiser le transport des marchandises à l'échelle de la communauté métropolitaine.

MISE EN CONTEXTE

Épine dorsale de l'économie régionale, la qualité du transport et de ses infrastructures a un impact majeur sur la croissance économique des entreprises, le développement culturel des institutions et des personnes de même que sur l'accès à une plus grande équité sociale pour les individus habitant un même territoire. La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal a toujours privilégié une position conciliant les intérêts économiques des entreprises et des commerces de l'Est de Montréal et le mieux-être de la population.

La question du transport a toujours été vécue avec beaucoup d'acuité par la communauté des affaires et la population de l'Est de Montréal qui demeure l'enfant pauvre dans les grands dossiers du transport, comme si cette partie du territoire représentait le tout dernier maillon dans la chaîne des priorités.

L'Est de Montréal fait l'objet d'efforts intenses en vue de permettre sa revitalisation sur le plan économique. Ces efforts commencent d'ailleurs à porter des fruits et il devient de plus en plus stratégique d'y intégrer les opportunités offertes par des réseaux de transport mieux adaptés et plus performants.

Le projet qui est devant nous représente un outil de développement formidable pour l'Est de l'île de Montréal. Il s'est malheureusement déjà trop fait attendre et il est plus que temps de passer à l'action.

LES INTÉRÊTS DE LA CCIEIM DANS LE DOSSIER

Le transport est l'un des enjeux majeurs dans l'Est de Montréal et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal en a fait l'une de ses priorités dans son plan stratégique. En outre, l'Est a un urgent besoin d'améliorer les systèmes de transport tant des personnes que des marchandises, non seulement pour mieux desservir ses 30 000 entreprises et leurs quelque 380 000 employés, mais aussi pour la population qui totalise environ 750 000 résidents.¹
et 2

L'Est est de loin la région la moins favorisée de la métropole en transport collectif. Pourtant, elle compte quelque 30 % de la population totale de Montréal.

Les entreprises ont de plus en plus de difficulté à recruter de la main-d'œuvre, faute d'accès rapide.

L'ORIENTATION DE LA CCIEIM DANS LE DOSSIER

L'orientation de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal que nous vous présentons aujourd'hui a été approuvée par son conseil d'administration. La Chambre est particulièrement intéressée par les objectifs suivants :

- le développement de moyens de transport favorisant l'épanouissement économique des entreprises de l'Est de Montréal et de l'ensemble de la grande région métropolitaine
- le développement et l'amélioration des infrastructures stratégiques de transport (port, aéroports, systèmes ferroviaires et le réseau autoroutier)
- le développement de toutes les facettes du transport en commun
- le développement durable et la qualité de vie des résidents et des employés

COMMENTAIRES RELATIFS AUX 21 CHANTIERS PRIORITAIRES

La CCIEIM a entrepris d'examiner chacun des 21 chantiers proposés et c'est avec plaisir que nous vous livrons le fruit de notre réflexion sur chacun d'entre eux.

1^{er} chantier :

Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération

Plan de transport :

Montréal opte pour la réalisation d'un réseau initial de tramways au Centre de l'agglomération de près de 20 km qui comporterait trois lignes : Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal; avenue du Parc et chemin de la Côte-des-Neiges.

Recommandation de la CCIEIM :

Il s'agit d'un projet intéressant, méritoire, mais non prioritaire. Le centre-ville de Montréal est déjà bien desservi par le transport en commun. Les questions d'esthétique et d'écologie pour lesquelles aucune donnée n'a été présentée pour le territoire métropolitain nous préoccupent grandement. Ce projet devrait faire

l'objet d'une étude exhaustive pour démontrer, hors de tout doute, la valeur ajoutée pour Montréal.

Le réseau de tramways proposé devrait être déployé après la réalisation de toutes les priorités urgentes et essentielles qui accusent déjà un retard de plusieurs années. Par ailleurs, nous sommes, au Québec, les champions incontestés des dépassements budgétaires. Ce projet de 1 milliard \$ est risqué et préoccupe notre chambre de commerce au plus haut point. Le projet ne devrait être envisagé que dans la tranche des dix à vingt ans du Plan et le cas échéant, nous recommandons une approche de partenariat public-privé (PPP) et un règlement clés en main.

2^e chantier :

Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

Plan de transport :

Conformément à sa volonté d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et de lui donner une signature internationale, Montréal souhaite implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. Le projet permettra de garantir un temps parcours de 20 minutes.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet qui devrait être mis de l'avant rapidement sans toutefois négliger ou retarder les autres priorités contenues dans le Plan.

3^e chantier :

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro

Plan de transport :

Montréal entend donner priorité à la modernisation des infrastructures et du matériel roulant par l'acquisition de 336 voitures MR-63 ainsi que la rénovation et le réaménagement des 423 voitures MR-73 dès 2008 qui, à plus long terme, devront être remplacées.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Il est tout à fait normal que les MR-63, mises en service en 1966, lors de l'ouverture du métro, aient atteint la fin de leur vie utile et qu'il faille les remplacer. Il est tout aussi compréhensible que les voitures MR-73 aient besoin d'être rénovées et réaménagées afin de les maintenir en bon état et d'augmenter la capacité du métro.

4^e chantier :

Prolonger le métro vers l'Est

Plan de transport :

Montréal propose d'étendre le réseau de métro en prolongeant d'abord la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX, soit un segment d'un km. La nouvelle station offrirait une correspondance avec la voie réservée Pie-IX et le train de l'Est et permettrait d'améliorer les services dans l'Est de l'Île en offrant un nouvel axe de déplacement structurant est-ouest au centre de l'Île.

Recommandation de la CCIEIM :

Pour l'Est de Montréal, il s'agit d'un projet important pour les 750 000 résidents, les 30 000 entreprises et surtout, leurs quelque 380 000 employés. Sa réalisation devrait être planifiée sur un horizon de cinq à dix ans pour le prolongement de la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX, corridor nord-sud le plus achalandé, et se rapprocher le plus possible de la date de mise en service du train de l'Est, avec lequel il permettra une correspondance. Pour ce qui est du prolongement de 5,1 km du boulevard Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou, il devrait se faire sur un horizon de cinq à dix ans, cette zone n'étant actuellement pas desservie par le métro.

La Chambre réclame le prolongement du métro vers l'Est depuis plus de dix ans. En 1989, le Regroupement des gens d'affaires de l'Est de Montréal et région, dans un mémoire déposé au ministre des Transports du Québec à l'occasion des travaux de la Commission de l'aménagement et des équipements de l'Assemblée nationale sur le « Plan d'action sur le transport dans la région de Montréal », faisait état des besoins de l'Est en cette matière.

5^e chantier :

Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans

Plan de transport :

Montréal et la STM conviennent de mettre en œuvre immédiatement un plan d'amélioration des services qui vise au minimum une hausse de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici à 2012, conformément à la Politique québécoise du transport collectif.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Nous insistons sur l'urgence de planifier un service de transport public adéquat pour mieux desservir les parcs industriels de notre territoire. Pour l'Est de Montréal, le transport collectif demeure son talon d'Achille. Nos entrepreneurs se plaignent des difficultés croissantes de recrutement de main-d'œuvre compte tenu de la piètre desserte de plusieurs quartiers industriels et commerciaux de l'Est de Montréal.

En voici quelques exemples.

Dans son « Plan d'action local pour l'économie et l'emploi – 2005-2008 », la Société de développement économique (SODEC) Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles - Montréal-Est faisait état du Portrait sectoriel du développement économique local. Parmi les faiblesses constatées qui entravaient le développement économique, la SODEC citait :

- le manque d'infrastructures pour le développement des parcs industriels (Saint-Jean-Baptiste et Armand-Chaput);
- le manque de développement des axes routiers nord-sud (Forget/Bourget et Marien/Maurice-Duplessis);
- le fait que le réseau de transport en commun ne correspond pas aux besoins de la population en matière d'emploi et de formation.³

Dans ce même rapport, la SODEC dressait la liste des projets que prévoyait la Ville de Montréal pour améliorer le transport en commun et le transport des personnes en général et sur lesquels elle comptait. Elle mentionnait, entre autres :

- la prolongation de la ligne 5 du métro à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement Anjou;
- le projet du Train de l'Est;
- le prolongement de l'autoroute 25;
- la modernisation de la rue Notre-Dame;
- le prolongement et/ou le raccordement de plusieurs boulevards afin de mettre en place une circulation plus fluide dans l'arrondissement.⁴

Par ailleurs, voici un exemple qui illustre bien les difficultés occasionnées par le manque de transport en commun dans l'arrondissement d'Anjou. Fondée il y a 20 ans, la compagnie Techno P.O.S. fabrique des présentoirs promotionnels pour des industries cosmétiques et pharmaceutiques en vue de lancements de produits. Leader réputé dans son domaine, Techno P.O.S. offre un service pleinement intégré qui comprend la conception, l'impression, la fabrication, le

conditionnement, la logistique et la livraison aux détaillants. L'entreprise dessert un groupe sélect de multinationales qui sont elles-mêmes des chefs de file dans leur domaine, au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Les employés font face à d'importants problèmes de transport en commun. Actuellement, l'autobus 28 dessert la société et s'arrête tout près de l'entreprise. Le dernier autobus à se rendre au métro Honoré-Beaugrand passe devant l'établissement à minuit moins cinq. Les employés dont le quart de travail se termine à minuit, doivent donc quitter l'entreprise quelques minutes avant la fin de leur quart pour pouvoir rentrer chez eux en métro. Pour le quart de jour, 50 personnes utilisent l'autobus pour se rendre au boulot alors que pour celui de soir, on compte de 30 à 40 travailleurs.

Dans le passé, la compagnie Techno P.O.S. fonctionnait sur trois quarts de travail, incluant un de nuit. Cependant, la compagnie a dû modifier ses horaires pour se conformer aux disponibilités du transport en commun, ne conservant que deux quarts de travail qui commencent un peu plus tôt, soit de 7 h 00 à 15 h 30 et de 15 h 30 à minuit. Techno P.O.S. s'est vue dans l'obligation de supprimer le quart de nuit, faute de transport en commun après cette heure. En conséquence, le quart de nuit est maintenant effectué à Toronto, ce qui a occasionné le transfert d'un certain nombre d'emplois.

À la fin de l'été, Techno P.O.S., qui est en plein essor, déménage, tout en demeurant à Anjou, afin de pouvoir bénéficier de locaux plus spacieux. Afin d'être en mesure d'offrir un nouveau produit à sa clientèle, elle passera de 40 000 à 83 000 pieds carrés.

Dans son nouvel édifice et au cours des 18 prochains mois, Techno P.O.S. désire augmenter ses ventes de 20 à 30 millions \$, soit une hausse de 50 % de son chiffre d'affaires. Pour ce faire, la compagnie devra accroître son personnel de 40 à 50 %. Afin de répondre aux exigences de la clientèle, il lui sera essentiel de réinstaurer le quart de travail de nuit au moins six mois par année.

Le même problème de transport en commun se présente dans ce secteur où les autobus cessent de circuler à minuit moins cinq. De plus, l'arrêt d'autobus est loin de l'entreprise. Les employés du quart de soir devront donc quitter encore plus tôt pour éviter de rater le dernier autobus.

En avril dernier, le président de Techno P.O.S. a communiqué avec la Ville de Montréal pour connaître les solutions envisageables afin d'améliorer le service du transport en commun dans son secteur et lui permettre de satisfaire ses besoins en ressources humaines.

La compagnie attend toujours une réponse concrète et espère des améliorations rapides. Sinon, elle se verra dans l'obligation de recruter sa main-d'œuvre à Toronto et d'y effectuer son quart de nuit. Cette fois, il s'agit de 200 emplois sur 750 qui seront perdus à Montréal.

D'autres compagnies du secteur sont aux prises avec les mêmes problèmes. Il y a, par exemple, des employés qui se voient dans l'obligation de marcher 20 minutes pour se rendre au travail après avoir quitté le transport en commun.⁵

La population, quant à elle, se plaint de l'absence d'un système adéquat qui l'oblige à ajouter à la congestion des artères du centre-ville où elle y occupe un emploi. Les étudiants déplorent les trajets interminables qu'ils doivent emprunter pour se rendre à leur cours.

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal salue la bonne volonté de la Ville de Montréal qui s'est déjà prononcée à plusieurs reprises, notamment dans son plan d'urbanisme de novembre 2004, en faveur de l'amélioration du transport en commun dans le secteur Anjou.⁶

La CCIEIM estime que le projet de la Ville de Montréal en vue d'améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans devra :

- favoriser prioritairement les utilisateurs du transport en commun de l'Est de Montréal;
- viser à faciliter l'accès des travailleurs aux divers parcs industriels, aux commerces et aux institutions de l'Est par un réseau d'autobus complémentaire aux stations de métro projetées.

Selon une étude réalisée par SECOR, le transport en commun a permis aux ménages moyens de la région de Montréal d'économiser 570 millions \$ en 2003. De plus, l'augmentation de la rapidité des déplacements permettrait de diminuer les pertes économiques liées à la congestion qui s'élèvent à près de 1 milliard \$ par année et qui sont en constante croissance depuis 10 ans.⁷

Enfin, la Chambre désire rappeler que le transport en commun est un élément essentiel au développement des entreprises et des industries. Un des éléments fondamentaux de toute entreprise étant sa main-d'œuvre, il est donc aussi important d'assurer des moyens de transport à ses employés que de la ravitailler en matière première.⁸

6^e chantier : **Favoriser le covoiturage**

Plan de transport :

Montréal propose au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes sur l'Île et aux approches de l'Île. Ces voies bénéficieraient aussi aux autres modes routiers du transport collectif (autobus et taxi).

Recommandation de la CCIEIM :

Nous appuyons la proposition de développer un véritable réseau de voies réservées au covoiturage. Nous vous suggérons d'instaurer progressivement et en priorité, dès 2008, des corridors dédiés au covoiturage sur l'ensemble des grands axes routiers de la région métropolitaine. Il faudrait offrir des incitatifs aux propriétaires de véhicules pour les encourager à offrir des places de transport dans leur véhicule, par exemple des mesures fiscales lorsque trois passagers se trouvent à bord d'une même voiture ou encore, des rabais sur le coût des stationnements au centre-ville pour le covoiturage.

Le covoiturage est une façon simple et économique de se rendre au lieu de travail ou d'études. Quand un déplacement en transport en commun prend de deux à trois fois plus de temps qu'en automobile, le covoiturage devient une option très intéressante. Il permet à deux, trois ou plusieurs collègues de voyager ensemble régulièrement et à peu de frais.

7^e chantier : **Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-autoroute Bonaventure**

Plan de transport :

- 1. Montréal prévoit le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain en trois phases : transformer l'infrastructure actuelle en une grande artère urbaine entre les rues Brennan et Saint-Jacques; déplacer l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain afin d'y aménager un parc riverain; relier les deux tronçons réalisés.*
- 2. Montréal propose également de réaliser un aménagement de type SRB inséré dans le projet de boulevard Bonaventure afin de renforcer le corridor centre-ville-pont Champlain-Rive-Sud, incluant l'Île-des-Sœurs.*
- 3. Montréal compte augmenter la capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV) dans l'axe Bonaventure pour les autobus métropolitains. Il s'agit d'ajouter de nouveaux quais dans un site adjacent au TCV et d'offrir davantage d'arrêts ailleurs au centre-ville).*

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet quoiqu'il ne soit pas prioritaire pour l'Est de Montréal. Le projet prévoit de réaménager l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville et de la transformer en une grande artère urbaine afin de créer une entrée de ville prestigieuse, mais également de lancer un véritable projet de développement urbain durable. En transformant l'autoroute Bonaventure entre les rues Saint-Jacques et Brennan en une grande artère urbaine, on lancera le rétablissement d'un lien à échelle humaine entre le fleuve et le centre-ville tout en assurant sa mise en valeur par le biais des transports collectifs. Ce projet résulte d'une volonté de développement intégré, misant sur la qualité de l'aménagement urbain, la rentabilité financière et le respect de l'environnement.

8^e chantier :

Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Plan de transport :

Montréal veut implanter des voies réservées et rapides en site propre sur des axes à fort achalandage du transport en commun pour la desserte de secteurs moins centraux.

Deux corridors sont considérés prioritaires : l'axe du boulevard Pie-IX-centre-ville et le boulevard Henri-Bourassa. Ces nouvelles voies réservées en site propre pourraient être desservies par des autobus articulés ou des autobus à traction électrique (trolleybus) et, à plus long terme, par des tramways.

Recommandation de la CCIEIM :

Le projet d'implanter des voies réservées et rapides pour les autobus en site propre pour un certain nombre de grands axes du transport en commun, dont le boulevard Pie-IX, s'avère prioritaire et urgent. De plus, nous accueillons favorablement la création d'une nouvelle voie sur le boulevard Henri-Bourassa. Ce projet est également prioritaire avec la modernisation de la rue Notre-Dame, dont nous parlerons plus longuement au 11^e chantier. Par contre, nous avons des réticences concernant l'usage des tramways dans cette zone, pour les raisons mentionnées plus tôt, au 1^{er} chantier.

9^e chantier :

Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères

Plan de transport :

En collaboration avec la STM, Montréal installera sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies par des autobus, soit sur environ 240 km, des mesures accordant la priorité aux usagers du transport en commun. Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés bénéficieront de telles mesures : le boulevard Saint-Michel, la rue Beaubien, le boulevard Rosemont, l'axe Sauvé/Côte-Vertu et l'axe Saint-Jean/Pierrefonds de même que la rue Notre-Dame, entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles.

Recommandation de la CCIEIM :

Il s'agit d'un projet prioritaire et urgent sur les six axes mentionnés dans le Plan et qui sont parmi les plus achalandés de la Ville. Ce chantier doit être implanté dès 2008, afin de donner un accès par transport en commun aux travailleurs des parcs industriels dans tout l'Est de Montréal. Il s'agit d'un dossier prioritaire dans le secteur de la rue Notre-Dame, entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles. Nous avons déjà longuement fait état du manque important de transport en commun, sous toutes ses formes, sur le territoire de l'Est et des difficultés sérieuses engendrées par cette lacune.

10^e chantier :

Instaurer des plans de gestion des déplacements

Plan de transport :

Montréal compte revoir la réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et réviser sa politique de stationnement, adoptée il y a plus de douze ans.

Montréal propose aussi que des Centres de gestion des déplacements (CGD) soient implantés dans tous les secteurs de l'agglomération d'ici à 2008.

Montréal demandera au gouvernement du Québec de légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la Communauté métropolitaine regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes en faveur de l'implantation de Centres de gestion des déplacements (CGD) dans tous les secteurs de l'agglomération d'ici à 2008. Cette décision contribuerait notamment à réactiver le CGD de l'Est qui a été créé

Mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal 13
concernant le plan de transport « Réinventer Montréal »

Déposé à la Commission du Conseil municipal de la Ville de Montréal

Le 22 août 2007

en 2001, mais qui fait présentement l'objet d'une réévaluation. Plusieurs entreprises, dont la BDC, Shell Canada, Sysco Québec et les Vêtements de sport Gildan avaient, à l'époque, accepté d'être membres actifs du Centre. Une remise en service du CGD de l'Est permettrait de continuer à trouver des solutions concrètes à un problème criant de transport qui perdure depuis une vingtaine d'années sur notre territoire. Ces solutions comprennent non seulement des circuits d'autobus, mais aussi des minibus et des taxis collectifs.

Nous favorisons également l'approche pour les promoteurs immobiliers d'intégrer un plan de gestion des déplacements dans tous les nouveaux projets. Par contre, nous sommes en désaccord avec l'idée de demander aux entreprises de développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés. De plus, nous sommes en désaccord avec l'instauration d'une loi pour obliger les entreprises à le faire. Chose certaine, les PME n'ont pas les ressources nécessaires pour réaliser un tel projet, comme peuvent peut-être le faire les grandes sociétés par le biais de leurs services de ressources humaines.

Nous croyons plutôt que les responsabilités du transport des Montréalais passent par l'amélioration des systèmes publics de transport et par la mise en place de mesures incitatives concrètes, tels les stationnements incitatifs et les stationnements souterrains pour vélos, que la Ville envisage déjà de mettre en place selon ce plan de transport. Par ailleurs, il faudrait encourager le covoiturage entre employés ou envisager une navette d'autobus d'un lieu de travail vers un train de banlieue ou un métro. Il nous faut d'ailleurs louer la STM qui, avec l'aide de son système Planibus accessible par Internet, permet déjà à tout individu de gérer efficacement ses déplacements, que ce soit par métro, par autobus ou à pied, de son domicile jusqu'à son lieu de travail et en sens inverse.⁹

11^e chantier : **Moderniser la rue Notre-Dame**

Plan de transport :

Le projet consiste à réaménager un tronçon de la rue Notre-Dame Est, de la rue Amherst au boulevard de l'Assomption, en y intégrant des aménagements favorables au transport en commun et en mettant en valeur les parcs et les éléments du patrimoine situés en rive. Il comprend aussi le réaménagement de l'avenue Souigny entre le boulevard de l'Assomption et l'autoroute 25.

Recommandation de la CCIEIM :

Dans l'Est de Montréal, il s'agit de la priorité numéro un pour les 750 000 résidents, les 30 000 entreprises et surtout, leurs quelque 380 000 employés. Nous souhaitons que ce projet soit amorcé dès l'automne 2007 et que l'ensemble des travaux soit complété pour 2010. La Chambre a déjà formulé plusieurs recommandations en ce sens. Il y a plus de 30 ans, la Ville de Montréal expropriait des résidents, des commerçants et des entreprises pour réaliser ce projet et depuis, rien n'a été fait. Nous en sommes à un stade où, pour une fois, tous les intervenants politiques, économiques, communautaires et sociaux sont unanimes. Cela fait trop longtemps : le projet doit se mettre en branle cet automne sans délai.

12^e chantier : Réaliser le Train de l'Est

Plan de transport :

Ce projet de train d'une longueur de 51 km, dont 35 sur le territoire de Montréal, reliera le centre-ville, les arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles, ainsi que les villes de Repentigny et Mascouche. Sa réalisation a déjà été autorisée par le gouvernement du Québec. Des stationnements incitatifs et pour vélos seront également implantés à chacune des stations. Les services d'autobus seront réorganisés pour encourager l'utilisation de cette nouvelle infrastructure et aussi pour une meilleure desserte locale.

Recommandation de la CCIEIM :

Dans l'Est de Montréal, il s'agit de la priorité numéro deux du Plan pour les 750 000 résidents, les 30 000 entreprises et surtout, leurs quelque 380 000 employés. Nous espérons une mise en service dès 2009. Un plan d'arrimage prévoyant un service d'autobus à partir des gares doit être mis en place afin d'améliorer la desserte des parcs industriels de l'Est de Montréal. La Chambre a déjà présenté plusieurs rapports en ce sens. Ce projet de ligne de train de banlieue a fait l'objet de vigoureuses représentations de la part des autorités de la MRC de l'Assomption, appuyées conjointement par la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, la Chambre de commerce de Montréal-Nord et la Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île, et devrait mériter la plus haute considération.

Environ 78 570 personnes se déplacent quotidiennement en voiture, de l'Est de la région métropolitaine vers le centre-ville. Ces dernières, faute de transport en commun de qualité, sont largement tributaires de leur véhicule pour leurs déplacements vers le centre-ville de Montréal. L'implantation du Train de l'Est

pourrait corriger cette situation et engendrer de nombreux bénéfices pour l'économie de notre territoire.¹⁰

Tout d'abord, le Train permettrait la réduction du coût unitaire des déplacements des résidents de l'Est, ce qui entraînerait un pouvoir d'achat accru des ménages et, par conséquent, des retombées économiques importantes pour les commerces et les entreprises du secteur.

L'augmentation du pouvoir d'attraction sur la main-d'œuvre qualifiée et, par le fait même, sur les entreprises, constitue un autre bénéfice important. En effet, la présence d'un système de transport collectif qui répond aux besoins des résidents permet de rehausser l'attrait des quartiers desservis et incite une main-d'œuvre plus qualifiée à s'y établir. Conséquemment, cela encourage les entreprises à la recherche de travailleurs de plus en plus instruits et scolarisés à s'implanter dans le secteur.

Nous avons la conviction qu'une desserte de l'Est de Montréal par un train de banlieue provenant de la partie nord-est de Montréal et comportant des arrêts à Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou et Montréal-Nord constituerait un actif précieux pour améliorer la qualité de vie tant de nos travailleurs que de nos entreprises, favoriser l'accessibilité pour les travailleurs, économiser temps et carburant, contribuer à une meilleure fluidité de la circulation routière et mettre fin à une iniquité quant à la desserte de transport collectif sur ce territoire.¹¹

13^e chantier :

Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Plan de transport :

Montréal veut favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport utilitaire. Pour ce faire, Montréal propose de doubler le réseau actuel de pistes cyclables (400 km), d'ici à sept ans.

Dès 2007, elle entend rendre accessible à l'année une partie de son réseau cyclable et, à court terme, contribuer au développement d'un système de vélos en libre-service et accroître substantiellement le nombre de places de stationnement pour le vélo.

La réglementation sera également revue pour obliger les promoteurs et les opérateurs de stationnement à prévoir un nombre minimal de places pour vélos.

Montréal procédera aussi, au fil des ans, à une mise à niveau du réseau cyclable actuel.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Il serait souhaitable d'examiner la mise en place, à très bas prix, de vélos en location pour les touristes et les Montréalais.

La Ville de Paris a inauguré, en juillet dernier, le « Vélib ». Déjà, des milliers de Parisiens et de touristes ont bénéficié de ce système de location qui rend plus de 10 000 vélos disponibles partout dans la ville avec 750 points de service. L'initiative s'inspire directement d'expériences similaires implantées avec succès à Oslo, Copenhague et Lyon.

Plus de 15 000 personnes ont utilisé un vélo la première journée, et le nombre d'abonnés dépasse déjà les 13 000. Le principe ressemble quelque peu au service de partage de voitures Communauto, de Montréal. Les cyclistes ont accès à toute heure du jour ou de la nuit à un vélo qui est rattaché à l'une des 750 stations de la ville à des prix très raisonnables. Un autre service qui a pour nom « Roue libre », leader de la location en Île de France, offre plus de 15 points de location, 1 500 vélos et quelque 150 000 locations par an.¹²

14^e chantier :

Mettre en œuvre la Charte du piéton

Plan de transport :

Montréal entend mettre en œuvre la Charte du piéton par le biais de trois projets :

- *réaliser les plans d'action visant à dresser, au sein des arrondissements et des villes, un portrait de la situation sur leur territoire et à définir les priorités d'interventions permettant d'améliorer les conditions de la marche ;*
- *définir et promouvoir les meilleures pratiques respectueuses des objectifs avancés par la Charte du piéton ;*
- *élaborer un guide d'aménagement des voies publiques et des parcs en regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle, sur le territoire de Montréal.*

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Il est souhaitable que la Ville impose une meilleure application des règlements pour piétons et cyclistes qui traversent sur le feu rouge. L'application de la Charte du piéton encouragera les chauffeurs à devenir plus respectueux des règlements de la circulation et des piétons eux-mêmes. Pour ce faire, il est nécessaire de sécuriser les traverses et d'assurer le respect des lois prévues à cet effet, notamment par l'application de sanctions et de contraventions pour les récalcitrants. Une grande campagne de

sensibilisation permettrait d'alerter chauffeurs et piétons à l'importance du respect des règlements et de développer leur sens de civisme les uns envers les autres.

15^e chantier :

Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Plan de transport :

Montréal veut, en priorité, consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. Elle s'engage à implanter un ensemble de mesures visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons. Elle entend rapidement sécuriser les intersections, en commençant par le boulevard de Maisonneuve, la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque. Elle entend également favoriser la poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur. Par ailleurs, elle compte élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet, Montréal étant reconnue comme une ville où il fait bon marcher en toute sécurité de jour comme de soir. La marche étant le principal mode de déplacement de 40 % à 50 % des personnes le matin, dans les quartiers centraux, pour les courtes distances, ce projet ne peut qu'améliorer la qualité de vie de la métropole.

16^e chantier:

Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

Plan de transport :

Montréal propose de créer des quartiers verts, soit la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliquera un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur reviennent.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. La désignation de « quartiers verts » ainsi que les mesures visant à apaiser la circulation et à améliorer la sécurité sont tout aussi souhaitables. Ici encore, il s'agit d'un projet qui ne peut qu'améliorer la quiétude et la qualité de vie des résidents.

17^e chantier :

Accroître la sécurité des déplacements

Plan de transport :

Montréal veut notamment mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements, sécuriser les zones de chantier de construction, réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, réaménager les abords des stations de métro, améliorer le marquage des traverses piétonnes, réduire les largeurs de traversée des chaussées et sécuriser 50 intersections par année, en priorisant les plus problématiques. Montréal plaide aussi en faveur de l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant et réalisera chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du Code de sécurité routière. Montréal entend réduire de 40 % le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision « zéro accident ».

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Il est vrai que Montréal demeure l'une des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Nous encourageons la Ville de Montréal dans ses efforts pour changer les comportements entre autres, par le biais d'une force policière dédiée à la sécurité des déplacements et par la réduction des limites de vitesse dans les rues locales.

18^e chantier :

Entretenir et compléter le réseau de l'Île

Plan de transport :

Montréal entend maintenir son niveau d'effort actuel à la remise en état et à l'entretien récurrent du réseau routier de l'Île, soit des investissements de l'ordre de près de 160 millions \$ annuellement. De plus, Montréal propose de réaliser un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier, dont les projets suivants seront réalisés en priorité :

- *réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame ;*
- *réaménager la rue Sherbrooke Est, entre la 36^e avenue et la rue Notre-Dame ;*
- *procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau ;*
- *raccorder le boulevard Cavendish ;*
- *raccorder le boulevard Langelier ;*
- *prolonger le boulevard Rodolphe-Forget ;*
- *prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40 ;*
- *aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 ;*
- *construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal.*

Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet. Il existe actuellement de nombreux projets non terminés, dont les travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau), le réaménagement de la rue Sherbrooke Est à Pointe-aux-Trembles, la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau, le raccord du boulevard Langelier, entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa, ainsi que la prolongation du boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) qui méritent tous une attention immédiate.

19^e chantier :

Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

Plan de transport :

Montréal entend améliorer la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier afin de renforcer le rôle de la région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. Pour ce faire, Montréal propose notamment:

- *d'accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal en modernisant la rue Notre-Dame et en préservant l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires ;*
- *soutenir la croissance du système aéroportuaire par l'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville ainsi que le réaménagement de l'échangeur Dorval ;*
- *préserver la position stratégique du système ferroviaire en améliorant, entre autres, le service de trains de voyageurs sur la ligne Montréal-Toronto ;*
- *assurer une circulation efficace des marchandises par camion en s'engageant à : étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération, augmenter les mesures de contrôle et de surveillance et étudier la possibilité d'implanter des centres intermodaux des marchandises à l'extérieur de l'Île ;*
- *réduire les risques reliés au transport routier de matières dangereuses, en intégrant un volet «transport des matières dangereuses » dans le réseau de camionnage de l'agglomération et en imposant des restrictions horaires quant au transport routier de certaines matières dangereuses.*

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec ce projet très important non seulement pour l'Est de Montréal mais aussi pour toute la métropole. La région de Montréal est, de loin, le principal foyer d'activités économiques du Québec, comptant pour plus de la moitié du produit intérieur brut. Le port de Montréal est devenu l'un des ports

intérieurs les plus fréquentés du monde et l'une des principales portes d'entrée maritime de l'Amérique du Nord, rivalisant avec les principaux ports de la côte Est américaine. Il est primordial, selon nous, de faciliter davantage le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique.

20^e chantier : **Revoir la gouvernance**

Plan de transport :

Montréal réaffirme l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le gouvernement du Québec, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun.

Recommandation de la CCIEIM :

Nous sommes d'accord avec une vision et une gestion métropolitaines en matière de transport en commun qui tiennent compte des déplacements vers la rive-nord et la rive-sud ou en sens inverse vers l'île de Montréal. Des dizaines de milliers de véhicules et de personnes se rendent sur l'île en provenance de la Rive-Nord et de la Rive-Sud de façon quotidienne, pour refaire le trajet en sens inverse en fin de journée. Il est impossible de formuler un plan de transport efficace, performant et viable sans tenir compte de cette réalité. Il faut voir la région métropolitaine dans son ensemble.

Sur la Rive-Sud de Montréal, la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Longueuil s'est prononcée favorablement à plusieurs reprises à cet égard.^{13 et 14} Sur la Rive-Nord, le Conseil Régional de Développement de Laval tient compte aussi de la dimension inter-rives du transport dans la région métropolitaine.^{15 et 16}

Il est donc essentiel que la Ville de Montréal puisse conclure des ententes avec les paliers gouvernementaux, provincial et fédéral, ainsi qu'avec les représentants des municipalités touchées par la question.

21^e chantier : **Se donner les moyens de nos ambitions**

Plan de transport :

La réalisation du Plan de transport nécessitera des investissements majeurs de la part de l'agglomération de Montréal, des gouvernements provincial et fédéral, de la Communauté métropolitaine de Montréal, des entreprises et du public utilisateur du système de transport.

Pour sa part, Montréal prévoit consacrer un peu plus de 200 millions \$ supplémentaires par année pour la réalisation du Plan de transport. Plusieurs avenues de financement

complémentaire au cadre actuel sont suggérées pour combler les besoins financiers annuels de la part des partenaires de l'agglomération estimés à 300 millions \$.

Recommandation de la CCIEIM :

La CCIEIM soutient la Ville de Montréal dans sa démarche pour obtenir le financement nécessaire à la réalisation de son plan de transport. Voici quelques avenues que la Chambre vous propose d'explorer plus à fond :

1. La mise en place du principe d'utilisateur payeur pour les automobilistes et les véhicules commerciaux allègerait le fardeau du coût de ces nombreux chantiers. En Europe, la plupart des autoroutes sont à péage afin de rentabiliser les coûts énormes de construction et d'entretien. Cette forme de rentabilisation s'étend aux États-Unis pour les nouvelles autoroutes et même en Ontario, où l'autoroute 407 est, depuis son ouverture, payante. D'ailleurs dans un communiqué du 12 mars 2004, le premier ministre de l'Ontario, Dalton McGuinty, avertissait ses électeurs de se préparer à contribuer, par la voie du péage, à toute nouvelle construction d'autoroute.¹⁷
2. Nous recommandons l'introduction, dès 2010, d'une hausse des coûts d'immatriculation selon la grosseur des cylindrées et la consommation de carburant. Pour ce faire, nous proposons que la Ville entame des pourparlers avec le gouvernement du Québec. Les propriétaires de grosses cylindrées auraient de lourdes charges à payer comparativement à de petites voitures compactes et peu énergivores.
3. Nous appuyons les efforts de Montréal pour rapatrier des revenus des gouvernements supérieurs fédéral, avec les points de TPS, et provincial, par des hausses des coûts d'immatriculation, tel que décrit précédemment au point 2.
4. Nous vous proposons d'examiner la possibilité d'introduire un système électronique de péage aux entrées des ponts et autres points névralgiques de l'île de Montréal. Ce projet ne devrait toutefois pas voir le jour sans qu'un large débat ait lieu et que tous les impacts socioéconomiques soient bien mesurés.
5. Enfin, nous vous proposons également d'envisager la tarification dudit système selon la grosseur des cylindrées et la consommation de carburants des véhicules privés.

Conclusion :

Les dix priorités de la CCIEIM

Les dix priorités de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal à l'intérieur du Plan de transport de Montréal sont les suivantes :

1. Moderniser la rue Notre-Dame : un projet qui attend sa réalisation depuis plus de 30 ans.
2. Mettre en service le train de l'Est : un élément essentiel au développement d'un plan de transport en commun pour l'Est de Montréal.
3. Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau : une porte d'entrée efficace et attrayante pour l'accueil à Montréal.
4. Améliorer les services de la STM, particulièrement en ce qui a trait à la desserte des parcs industriels dans l'Est de Montréal. Depuis de nombreuses années, les résidents et les entreprises de l'Est sont les parents pauvres du transport en commun. Il est temps que cela cesse.
5. Implanter le réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) sur les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame. Ce projet est essentiel à l'amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs de l'Est.
6. Implanter des mesures prioritaires pour autobus tel que proposé au chantier numéro 9. Ce projet permet de donner enfin aux travailleurs un accès aux parcs industriels de l'Est de Montréal par transport en commun.
7. Entretien et compléter le réseau routier de l'Île notamment :
 - a) le réaménagement de la rue Sherbrooke Est ;
 - b) le raccord du boulevard Langelier entre des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa ;
 - c) la prolongation du boulevard Rodolphe-Forget.

Ces travaux sont essentiels à la création d'une circulation routière fluide et d'un parcours routier sensé.

8. Favoriser le covoiturage : pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie sur notre territoire.

9. Améliorer le réseau de pistes cyclables : pour donner enfin accès à la route à toutes celles et ceux qui désirent adopter ce mode de transport écologique pour leurs déplacements.
10. Introduire la notion d'utilisateur payeur pour financer le Plan, tout en réduisant le fardeau de ceux et celles qui accepteront de réduire leur impact sur le système : pour une utilisation juste et équitable du réseau routier.

Dernières remarques : Un impact favorable

En terminant, nous voulons vous réitérer notre appui et notre collaboration soutenue dans tous les chantiers sur lesquels nous vous avons exprimé nos recommandations.

Bien que la mission de la Chambre se rattache principalement à l'Est de Montréal, nous tenons à vous souligner que nous vous appuyons également au niveau de plusieurs projets prioritaires dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

La CCIEIM attend avec impatience les décisions concernant la mise en place de ce plan et vous remercie de l'attention que vous apporterez à l'étude de son mémoire.

Bibliographie

1. Dossier de presse de la CCIEIM - 2004-2005, Page Statistiques : EST DE MONTRÉAL
2. Recensement de 2001 de Statistiques Canada
3. « Plan d'action local pour l'économie et l'emploi – 2005-2008 » de la Société de développement économique Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est, page 75
4. « Plan d'action local pour l'économie et l'emploi – 2005-2008 » de la Société de développement économique Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est, pages 35 à 37
5. Entrevue téléphonique avec le directeur général des opérations, Techno P.O.S., Anjou, Québec, 10 août 2007
6. Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, novembre 2004, page 248, numéro 4, La planification détaillée : Orientations générales
7. « Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal », rédigé pour la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR, 20 mai 2005
8. Mémoire de la CCIEIM présenté à la Commission des transports, des services aux citoyens et des relations avec les communautés culturelles de la Ville de Montréal sur le projet de prolongement du métro vers Anjou, 16 avril 2002
9. Site internet de la STM
10. Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal : pour une décongestion durable, ministère des Transports du Québec, avril 2000, page 33, tableau 3 : Caractéristiques des distinctions

11. Mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal soumis à l'Office de consultation publique de Montréal - Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
12. Sites internet de la Société Radio-Canada et de la Ville de Paris
13. Plan quinquennal de développement de l'agglomération de Longueuil 2007-2012, présenté au comité exécutif de la CRÉ (Conférence régionale des élus) de Longueuil, le 19 février 2007, page 13
14. Plan quinquennal de développement de l'agglomération de Longueuil 2007-2012 - profil socio-économique, présenté au comité exécutif de la CRÉ (Conférence régionale des élus) de Longueuil, le 19 février 2007, page 50, point 1.2, Les transports inter-rives, la desserte interne de l'agglomération et l'adaptation du réseau routier supérieur
15. Plan stratégique 2000-2005 du Conseil régional de développement de Laval, novembre 2000, pages 55 à 57
16. Une nouvelle génération de transports collectifs pour Laval - Plan stratégique 2004-2013, Société de transport de Laval, Sommaire
17. Communiqué sur le site internet de la National Union of General and Public Employees of Ontario, en date du 4 mars 2002

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL
5790, avenue Pierre-De Coubertin, bureau 201
Montréal (Québec) H1N 1R4
Téléphone : 514 354-5378 Télécopieur : 514 354-5340
www.ccieim.qc.ca