

**Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal  
concernant la Porte Continentale et le Corridor de commerce  
Ontario-Québec**

**23 avril 2009**

## Sommaire

La région de Montréal constitue la plaque tournante du transport des marchandises au Québec. Les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (Communauté) reconnaissent l'importance du réseau d'équipements et d'infrastructures existant dans la région et souhaitent leur maintien et développement pour le bénéfice de l'attractivité et de la compétitivité du Grand Montréal.

Le mémoire proposé vise à sensibiliser les trois partenaires gouvernementaux de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec de l'intérêt d'appuyer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal. Dans la foulée de la Vision 2025 adoptée par la Communauté, le projet de mémoire propose trois axes d'interventions prioritaires, à savoir :

1. La réalisation et le financement des projets visant la mise en valeur intermodale et l'accessibilité du transport des marchandises aux équipements et infrastructures stratégiques de transport que sont le Port de Montréal, les aéroports P.-E.-Trudeau, Mirabel et Longueuil, et les complexes ferroviaires du CN et du CP;

2. La réalisation et le financement en priorité des projets majeurs pour l'amélioration du transport collectif dans la perspective de bonifier l'offre de services de transport collectif comme facteur d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique et permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises :

Les projets de la Coalition métropolitain :

- la réalisation du Train de l'Est ;
- la réalisation de la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ;
- la réalisation du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ;
- le prolongement de la ligne 5 du métro vers Anjou;

Principaux projets plus récemment évoqués par les municipalités et les organismes de transport :

- le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Bois-Franc et son bouclage à Laval ;
- le prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil ;
- la consolidation des lignes de trains de banlieue;
- des mesures donnant priorité aux autobus dans les corridors d'accès au centre du Grand Montréal.

3. La réalisation et le financement des projets comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

## Préambule

### La Communauté métropolitaine de Montréal

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. La Communauté est dirigée par un conseil de 28 élus représentant les cinq secteurs de son territoire. Le maire de la Ville de Montréal préside le conseil et le comité exécutif de la Communauté.

Par sa loi constitutive, la Communauté a reçu des compétences dans les domaines suivants :

- l'aménagement du territoire;
- le développement économique;
- le développement artistique ou culturel;
- le logement social;
- les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;
- le transport en commun et le réseau artériel métropolitain;
- la planification de la gestion des matières résiduelles;
- l'assainissement de l'atmosphère;
- l'assainissement des eaux.

Pour mener à bien sa mission de planification, de coordination et de financement, la Communauté s'est donné quatre objectifs principaux :

- Doter la région métropolitaine de Montréal d'une Vision commune et partagée pour l'horizon 2025 (2003), qui a été suivie en 2005 d'un Plan de développement économique et d'un Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement cohérent afin que la région puisse être compétitive et attractive à l'échelle internationale. En matière d'aménagement, la Communauté a formulé en 2008 une proposition de partage des compétences en vue d'un amendement législatif permettant de finaliser l'outil métropolitain de planification territoriale.
- Assurer un développement harmonieux et équitable sur l'ensemble du territoire de la Communauté dans un environnement de qualité pour les citoyens et les citoyennes de la région.
- Aspirer à une véritable fiscalité métropolitaine basée sur une diversification des sources de revenus afin de financer les activités métropolitaines ainsi que les activités municipales dans des secteurs spécifiques.
- Harmoniser les programmes et les politiques du gouvernement et des organismes régionaux du territoire avec les activités de la Communauté.

## **Contexte – La consultation publique de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec**

En juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente en vue du développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec en partenariat avec les secteurs privés et publics.

La Porte continentale est un élément clé du système de transport multimodal du Canada. L'emplacement central de la Porte continentale facilite le commerce international et les échanges intérieurs en appui au commerce extérieur avec les Etats-Unis et les autres principaux partenaires commerciaux. La Porte continentale comprend des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

Cette initiative lancée et orchestrée par Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec, vise à élaborer une stratégie d'intervention pour ce corridor de commerce international. Cette stratégie orientera le financement des projets à même le fonds de **2,1 milliards** de dollars alloué par le gouvernement fédéral pour la Porte continentale.

## **Le groupe de travail du Grand Montréal sur la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec**

Le comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) et le ministère des transports du Québec convenaient à l'automne 2008 de la création d'un groupe de travail représentatif du secteur du transport des marchandises dans la région de Montréal afin d'assurer que les problématiques et enjeux spécifiques au Grand Montréal soient pris en compte dans le cadre de la stratégie de déploiement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

Participent au groupe de travail, les membres réguliers du CITM soit, outre la Communauté, les conférences régionales des élus de la région, des représentants des ministères provinciaux et fédéraux interpellés par le transport des marchandises, les administrations du Port de Montréal et des Aéroports de Montréal, les grandes compagnies ferroviaires, l'association du camionnage, l'Agence métropolitaine de transport et la Ville de Montréal, notamment.

Le groupe de travail présidé conjointement par M. Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint aux transports, et M. André Lavallée, président du CITM, a tenu deux réunions de travail, au cours des mois de mars et avril. La contribution attendue du groupe de travail consiste en l'identification des priorités d'intervention pour le Grand Montréal.

Le présent mémoire permettra également à la Communauté de contribuer aux travaux du comité de travail du Grand Montréal.

## Vision 2025 de la Communauté – Présentation de certains axes pertinents de la Vision 2025

Les aspirations des élus du Grand Montréal se sont d'abord articulées à travers l'adoption de la Vision 2025 adoptée en 2003, intitulée *Cap sur le monde* : bâtir une communauté compétitive, attractive et solidaire et responsable. La Vision comporte notamment deux positionnements clairs des élus en matière de transport et d'aménagement :

### Une communauté **compétitive** ayant une approche intégrée du transport des personnes et des marchandises

*En 2025, la communauté est l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire. Ces réseaux soutiennent avantageusement le développement de la région et sont reconnus comme étant sécuritaires, fiables et fluides. Par-dessus tout, la communauté a pris le virage du transport collectif en développant adéquatement un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui répond aux besoins des usagers et qui diminue significativement l'usage de l'automobile. Elle figure en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre.*

### Une communauté **attractive** dont le cadre de vie exceptionnel est mis en valeur par un aménagement de qualité

*En 2025, la communauté offre à sa population un cadre de vie exceptionnel mis en valeur par un aménagement de qualité. Le territoire de la communauté est développé selon des ensembles urbains diversifiés, consolidés, densifiés et dynamiques. Le centre-ville continue de jouer un rôle de premier plan au niveau des activités financières, commerciales et au niveau du tertiaire moteur tout en offrant un cadre de vie attrayant pour ses résidents. Sa vitalité culturelle et touristique demeure un atout du rayonnement international de la communauté. Les quartiers résidentiels des arrondissements et des municipalités de la communauté, réputés sécuritaires, offrent des services de proximité de qualité. Le territoire agricole, protégé et mis en valeur, est reconnu comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain.*

La Vision 2025 prend clairement le parti du maintien et du développement des équipements et infrastructures stratégiques de transport en appui au développement du Grand Montréal tout en considérant leur influence sur l'aménagement. Les élus du Grand Montréal souhaitent donc que la stratégie de déploiement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec prenne en considération leurs préoccupations en regard de l'optimisation des systèmes de transport ainsi que de leur interconnexion, dont ceux utilisés pour le transport des marchandises et leur intégration au milieu urbain.

Reconnaissant le transport, par ailleurs, comme une dimension clé de l'attractivité et de la compétitivité dans la région métropolitaine, la Vision de la Communauté fixe, à l'horizon 2025, les objectifs suivants :

- l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire;
- des réseaux de transport sécuritaires, fiables et fluides;
- un virage en faveur du transport collectif;
- une diminution significative de l'usage de l'automobile;
- une performance exemplaire en matière de contrôle de la production de GES.

## Présentation des sujets de préoccupations de la Communauté

### 1- LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET LA NÉCESSITÉ D'EN ASSURER L'INTERMODALITÉ AINSI QUE LEUR ACCESSIBILITÉ

La région métropolitaine constitue une porte d'entrée majeure pour le commerce international à destination du cœur des États-Unis ainsi qu'une plaque tournante pour le commerce avec les autres provinces. Elle se positionne stratégiquement au cœur du corridor de commerce Saint-Laurent / Grands Lacs, de loin l'axe d'échanges le plus important du Canada. Cette vocation implique un système de transport à la fois performant et intégré, sollicitant un usage optimum des infrastructures de transport que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau autoroutier. De meilleures conditions d'accès aux installations et d'intégration modale faciliteront les échanges commerciaux entre la région montréalaise et le reste du monde.

#### a) Le Port de Montréal (APM)

L'histoire de Montréal est étroitement liée à celle de son port, qui est devenu au fil des ans un des ports intérieurs les plus fréquentés du monde et l'une des principales portes d'entrée maritimes de l'Amérique du Nord. Le Port de Montréal offre notamment les temps de transit les plus courts de la Côte Est et du Mid-Ouest américain à partir de l'Europe du Nord.

La capacité d'accueil des installations d'APM est actuellement de 1,6 M de EVB (Équivalent vingt pieds) de marchandise conteneurisée et sera bientôt atteinte. Pour répondre à la demande, APM se dotait au printemps 2008 d'un plan d'investissements sur 12 ans intitulé Vision 2020. Dans le contexte de concurrence internationale pour attirer le trafic maritime, le plan vise à adapter les infrastructures portuaires en optimisant les infrastructures actuelles, puis à augmenter graduellement la capacité d'accueil de 1,6 M de EVP à ultimement 4,5 M de EVP. Pour y parvenir, l'expansion des installations portuaires dans l'Est de Montréal de même qu'à Contrecoeur sera considérée.

Les installations offrent aux armateurs des possibilités avantageuses d'intermodalité avec les grands réseaux ferroviaires du CN et du CP<sup>Ⓢ</sup> desservant les marchés canadiens et du Mid-Ouest américain ainsi qu'avec le transport par camion. Avec ses 22 kilomètres de rails, le port est reconnu pour offrir un atout concurrentiel en terme d'intermodalité entre le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport terrestre par le camionnage.

L'accès au Port par la rue Notre-Dame constitue une priorité d'investissement pour de nombreux intervenants dont l'Administration du port de Montréal et la Ville de Montréal. L'accès routier au port est un élément critique avec en moyenne un volume d'environ 2000 camions par jour.

L'accessibilité routière et ferroviaire aux équipements et infrastructures du Port de Montréal constitue l'objectif visé par la Communauté afin de contribuer au maintien de cet équipement stratégique pour le Grand Montréal

Ⓢ À noter que 60% du trafic de conteneurs du Port de Montréal emprunte le rail.

## **b) Les aéroports (Pierre-Elliott Trudeau, Mirabel et Longueuil)**

Les trois aéroports du Grand Montréal – Pierre-Elliott-Trudeau, Mirabel et Longueuil - constituent les points d’ancrage de Montréal avec le reste du monde. Avec plus de douze millions de passagers et près de 300 000 tonnes de fret manutentionnées en 2007, sans compter plus de 1 G\$ d’investissement depuis 2000, le système aéroportuaire montréalais est en progression constante.

L’aéroport Montréal-Trudeau est présentement confronté à une problématique d’accessibilité autant routière que par transport collectif, ce qui nuit à la fois aux voyageurs, aux travailleurs et aux compagnies de fret notamment. Le projet de reconfiguration de l’échangeur Dorval en cours contribuera à améliorer l’accessibilité routière incluant le transport collectif. Pour l’amélioration du transport des passagers, la Communauté collabore présentement aux études de développement du projet de navette ferroviaire reliant l’aéroport au Centre-ville, l’un des investissements prioritaire identifié en 2005 par la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun dans le Grand Montréal.

L’aéroport de Mirabel a comme rôle premier d’être la principale plateforme pour tous les vols de fret intérieurs, transfrontaliers et internationaux, d’opérer comme aéroport privilégié pour la valorisation du potentiel industriel et d’être une base pour les activités d’aviation générale associées au développement récréotouristique de la région des Laurentides. Une concentration croissante d’entreprises s’est localisée autour de l’aéroport.

L’aéroport de Longueuil (DASH-L) se concentre sur l’aviation d’affaires, de prestige et de haute technologie ainsi que les vols nolisés. L’aéroport et son environnement immédiat sont perçus par la Ville de Longueuil comme le cœur d’un futur développement qui consolidera la trame économique, urbaine et sociale de la ville au cours des vingt prochaines années. Si l’aéroport de Saint-Hubert est bien accessible par le réseau autoroutier, les accès directs à partir du réseau artériel sont moins aisés et des améliorations sont souhaitées.

L’accessibilité routière et par transport en commun aux équipements et infrastructures des aéroports P-E Trudeau, Mirabel et Longueuil constitue l’objectif visé par la Communauté pour contribuer au maintien et au développement du système aéroportuaire montréalais.

## **c) Les complexes ferroviaires du CN et du CP**

La région de Montréal bénéficie de deux grands chemins de fer continentaux, qui assurent un accès stratégique à presque tous les grands marchés nord-américains. Le réseau ferroviaire est également à la source de la compétitivité intermodale du port et des centres intermodaux rail / route du Grand Montréal. Il est d’ailleurs estimé que les terminaux intermodaux ferroviaires du Canadien Pacifique et du Canadien National situés dans le Grand Montréal sont parmi les plus importants du Canada.

La cour St-Luc est la principale cour du CP. En plus de sa proximité aux autoroutes 13, 20, 40 et 520, la cour St-Luc permet également l’accès à l’autoroute Décarie. Le réseau du CP compte également la cour Hochelaga, située à l’entrée du Port et le terminal intermodal Lachine.

La cour Taschereau du CN est la principale cour de triage de la région de Montréal qui assure la desserte de l'est du Canada avec Toronto. La cour de triage est située à l'est de l'intersection entre les autoroutes 13 et 20 et à proximité des autoroutes 520 et 40. Elle fait partie d'un réseau de 20 terminaux intermodaux du CN en Amérique du Nord et accueille un vingtain de trains par jour.

Un nouveau terminal est prévu s'ajouter dans quelques années aux installations du CP, soit le complexe intermodal Les Cèdres afin de répondre notamment à la demande croissante des ports de la côte Ouest canadienne.

#### Le complexe intermodal Les Cèdres

Ce projet s'inscrit dans la réorganisation du « terminal de Montréal » qui vise à répondre à la croissance soutenue prévue du trafic intermodal dans les ports de la côte Ouest canadienne et sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement intermodale du CP jusqu'à Montréal. Cette croissance découle notamment de l'industrialisation croissante de la Chine et de l'arrivée de produits manufacturiers à faible coût en provenance de l'Asie.

En ce qui a trait à l'accessibilité au futur complexe intermodal Les Cèdres, certains réaménagements sont requis pour permettre une circulation fluide et sécuritaire à la fois des convois et des camions : le remplacement du passage à niveau à la hauteur de la montée Chenier par un étage pour éviter les conflits trains-véhicules et le réaménagement de l'échangeur 22 de l'autoroute 20.

Devant leur importance pour l'économie montréalaise, le maintien ou l'amélioration de l'accès aux équipements et infrastructures stratégiques en matière de transport ferroviaire constitue donc une préoccupation de premier ordre pour les élus de la Communauté.

#### **Axe d'intervention no. 1**

La réalisation et le financement en priorité des projets visant la mise en valeur intermodale et l'accessibilité aux équipements et infrastructures stratégiques de transport que sont le Port de Montréal, les aéroports P.-E.-Trudeau, Mirabel, Longueuil et les complexes ferroviaires du CN et du CP.



## **2. LES PROJETS PRIORITAIRES POUR LA RELANCE DU TRANSPORT COLLECTIF COMME FACTEUR D'ALLÈGEMENT DE LA CONGESTION SUR LE RÉSEAU ROUTIER**

La réalisation de projets de développement de transport collectif, en bonifiant l'offre de services dans le Grand Montréal, constitue un facteur important d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises.

Depuis une décennie, l'utilisation des transports collectifs a recommencé à croître dans la région métropolitaine suite, notamment, à d'importantes améliorations de services apportées aux différents réseaux. Des problèmes se posent cependant sur plusieurs tronçons liés à la capacité des modes lourds de transport collectif. On relève également sur certains axes, en plus des besoins de réfection des réseaux en place, des problèmes d'inadéquation entre les modes et services offerts et l'importance de l'achalandage. En outre, la performance du transport collectif utilisant un réseau routier congestionné demeure toujours à améliorer.

De nombreux projets majeurs de développement de ce réseau de transport en commun métropolitain sont déjà sur la table à dessin des municipalités et des autorités organisatrices de transport de la région. Plusieurs de ces projets sont déjà approuvés par le gouvernement du Québec et auront un impact significatif sur l'achalandage des infrastructures existantes du transport en commun.

De plus, la Communauté élabore présentement, par ailleurs, une stratégie métropolitaine intégrée du transport et de l'aménagement.

### **a) Les projets de la Coalition métropolitaine pour la relance du transport collectif**

En septembre 2005, la Coalition métropolitaine pour la relance du transport collectif, qui réunissait plusieurs élus et acteurs importants concernés par le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, demandait la réalisation du train de l'Est, de la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal; du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ainsi que le prolongement du métro vers Anjou.

- Le train de l'Est : Initialement présenté en deux projets différents, soit les trains de Repentigny et de Mascouche, le projet Train de l'Est a été mis de l'avant, suite à la proposition d'un nouveau tracé par l'AMT. La Coalition métropolitaine en faisait dès 2005 un projet prioritaire pour desservir l'Est du Grand Montréal. Sa mise en service est annoncée pour 2010. Il pourrait transporter 5 000 usagers par période de pointe et ainsi réduire significativement les déplacements en automobile dans ce corridor.
- La desserte aéroport de Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal : Objet de nombreuses études au cours des quinze dernières années, la navette ferroviaire constitue maintenant un investissement prioritaire pour la Coalition ainsi que l'Agence métropolitaine de transport et les Aéroports de Montréal (ADM). Les études de préféabilité en cours permettront de statuer prochainement sur ce projet important.

- Le SLR sur l'axe du pont Champlain : Cet axe constitue un des corridors de transport collectif les plus achalandés et ce projet de lien rapide entre Longueuil et le centre-ville de Montréal pourrait transporter jusqu'à 30 000 usagers par période de pointe. Les études d'avant-projet nécessaires à sa réalisation sont complétées. Plus récemment, la Communauté en collaboration avec les agglomérations de Montréal et de Longueuil a réalisé une vaste étude pour le redéveloppement urbain de ce secteur desservi par le futur mode de transport guidé. Diverses études de préfaisabilité réalisées actuellement par la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. et le ministère des Transports du Québec concernant le pont Champlain permettront de convenir des moyens adéquats pour renforcer la desserte en transport collectif dans cet axe hautement utilisé par ailleurs par le transport des marchandises.
  - Le prolongement du métro dans l'axe Anjou : Projet cité dès 2000 dans le plan de gestion des déplacements du MTQ, puis dans le Plan stratégique de l'AMT, il fait également partie des priorités d'investissement du Plan de transport de la Ville de Montréal. Ce prolongement de 6 km pourrait attirer 70 000 passagers par jour. L'ensemble de la circulation du pôle d'emplois Anjou en serait améliorée.
- b) D'autres projets structurants : le prolongement du métro, l'implantation de tramways et trolleybus ainsi que la mise en place de voies réservées sur le réseau supérieur**

Au cours des derniers mois, les trois villes les plus peuplées du Grand Montréal ont réaffirmé l'importance du transport en commun en proposant d'autres projets de transport en commun structurants pour la région :

- Ainsi, la Ville de Montréal propose dans son plan de transport le prolongement du métro vers Anjou et Bois-Franc. Le plan de transport prévoit également la réalisation notamment d'un réseau de tramways, d'un réseau d'autobus rapide en site propre et des mesures préférentielles sur plus de 350 km ;
- La Ville de Laval propose, de son côté, le bouclage de la ligne 2 du métro d'ici 10 ans. Elle étudie la possibilité d'implanter dès l'an prochain sur son territoire un réseau de trolleybus ;
- Quant à la Ville de Longueuil, celle-ci a réaffirmé son intérêt pour le prolongement de quatre stations de la ligne 4 du métro sur son territoire. Elle considère également la possibilité d'implanter des voies réservées aux autobus en site propre sur trois grands axes de son territoire ainsi que des mesures préférentielles sur certains autres axes importants.

Plusieurs autres projets plus détaillés sont également considérés par les municipalités des couronnes Nord et Sud. Outre la consolidation des lignes de trains de banlieue existantes, les municipalités des couronnes souhaitent l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles tant sur le réseau autoroutier que sur le réseau artériel, améliorant ainsi les conditions de circulation dans les corridors d'accès au centre du Grand Montréal.

### **Axe d'intervention no. 2**

La réalisation et le financement en priorité des projets majeurs pour l'amélioration du transport collectif dans la perspective de bonifier l'offre de services de transport collectif comme facteur d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique et permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises :

Les projets de la Coalition métropolitain:

- la réalisation du Train de l'Est ;
- la réalisation de la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ;
- la réalisation du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ;
- le prolongement de la ligne 5 du métro vers Anjou ;

Principaux projets plus récemment évoqués par les municipalités et les organismes de transport :

- le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Bois-Franc et son bouclage à Laval ;
- le prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil ;
- la consolidation des lignes de trains de banlieue ;
- des mesures donnant priorité aux autobus dans les corridors d'accès au centre du grand Montréal.

### **3- L'HARMONISATION DES INTERFACES ENTRE L'URBANISATION ET LES ÉQUIPEMENTS/ INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

Le 12 juin 2008, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal a résolu unanimement d'approuver une proposition d'un nouveau partage des compétences pour la planification du développement du territoire métropolitain en vue d'amendements législatifs en matière d'aménagement du territoire. Les résolutions CC08-022, CC08-032 et CE08-174 font état de la proposition mise de l'avant par la Communauté.

Cette proposition prévoit notamment le maintien du rôle des municipalités régionales de comté et des agglomérations en matière d'aménagement régional et que la Communauté élabore un nouvel outil métropolitain de planification axé sur le renforcement de la compétitivité et de l'attractivité du Grand Montréal, qui soit distinct et complémentaire des schémas d'aménagement et de développement régionaux des MRC et agglomérations.

En ce sens, cette proposition permet d'innover en tenant compte du nouveau contexte mondial de concurrence entre les régions métropolitaines. Elle confie donc à ce nouvel outil métropolitain le rôle de définir les orientations stratégiques, les priorités métropolitaines et les moyens requis pour assurer le renforcement de la compétitivité et de l'attractivité de la région métropolitaine de Montréal en matière d'aménagement du territoire.

Cette proposition a été acheminée à la Ministre des Affaires municipales et des Régions, la Communauté faisant le souhait que les modifications législatives requises par ce nouveau partage des compétences soient en vigueur dès la fin juin 2009.

La Communauté tient donc à porter à l'attention des partenaires gouvernementaux de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, l'élaboration prochaine d'un outil métropolitain de planification permettant notamment d'inclure les préoccupations des élus en matière d'intégration des composantes du transport et de l'aménagement urbain.

L'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements / infrastructures stratégiques de transport des marchandises est un sujet de préoccupations important tant pour les utilisateurs de ces équipements et infrastructures que pour les citoyens en général. Les nuisances associées au transport tous modes des marchandises se répercutent notamment sur le niveau de bruit, un facteur d'entrave au déploiement des activités du transport des marchandises.

Comme la gestion des interfaces entre l'urbanisation et les équipements / infrastructures de transport sera une responsabilité partagée entre les instances métropolitaine et régionales (selon la nouvelle proposition de partage des compétences mise de l'avant par la Communauté), il importe que tous les projets émanant du milieu et susceptibles de réduire ces nuisances soient pris en considération.

Dans cette perspective, la Communauté demande aussi, de privilégier dans la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, les interventions qui visent à réduire les nuisances associées à la gestion et au transport des marchandises, permettant ainsi d'améliorer la cohabitation entre le milieu urbain et les équipements / infrastructures de transport des marchandises.

### **Axe d'intervention no. 3**

La réalisation et le financement en priorité des projets à réaliser comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

## Recommandations de la Communauté

Dans la foulée de la Vision 2025 adoptée par la Communauté, le projet de mémoire propose trois axes d'interventions prioritaires à privilégier dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de déploiement de la Porte, à savoir :

1. La réalisation et le financement des projets visant la mise en valeur intermodale et l'accessibilité du transport des marchandises aux équipements et infrastructures stratégiques de transport que sont le Port de Montréal, les aéroports P.-E.-Trudeau, Mirabel et Longueuil, et les complexes ferroviaires du CN et du CP;
2. La réalisation et le financement en priorité des projets majeurs pour l'amélioration du transport collectif dans la perspective de bonifier l'offre de services de transport collectif comme facteur d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique et permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises :

Les projets de la Coalition métropolitain :

- la réalisation du Train de l'Est ;
- la réalisation de la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ;
- la réalisation du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ;
- le prolongement de la ligne 5 du métro vers Anjou;

Principaux projets plus récemment évoqués par les municipalités et les organismes de transport :

- le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Bois-Franc et son bouclage à Laval ;
- le prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil ;
- la consolidation des lignes de trains de banlieue;
- des mesures donnant priorité aux autobus dans les corridors d'accès au centre du Grand Montréal.

3. La réalisation et le financement des projets comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises.