



Communauté métropolitaine
de Montréal

MÉMOIRE
CONSULTATION SUR L'IMPLANTATION
DE LA STRATÉGIE MARITIME

SEPTEMBRE 2014

STRATÉGIE MARITIME

UN LEVIER ÉCONOMIQUE DURABLE POUR
L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL



TABLE DES MATIÈRES

1.	LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	3
2.	UNE STRATÉGIE MARITIME POUR LE QUÉBEC	4
3.	LA STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC : UN LEVIER ÉCONOMIQUE DURABLE POUR L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL	4
4.	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES.....	6
4.1	Une chaîne logistique multisites qui doit notamment être appuyé par un réseau routier fluide ...	6
4.2	Accroître la sécurité du transport maritime des produits pétroliers.....	8
4.3	Des navettes fluviales, des bateaux taxis et des traversiers métropolitains.....	9
4.4	Renforcer la présence du fleuve Saint-Laurent dans la Trame verte et bleue du Grand Montréal	10

1. LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit 3,8 millions de personnes réparties sur plus de 4 360 kilomètres carrés. La Communauté exerce notamment des compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, du logement social, du transport en commun et de l'environnement.

Étendu autour de l'archipel de Montréal, le territoire de la Communauté couvre les plans d'eau suivants :

- les deux rives du fleuve Saint-Laurent, de Beauharnois–Pointe-des-Cascades à Contrecoeur-Saint-Sulpice;
- le lac Saint-Louis;
- le lac des Deux-Montagnes et l'embouchure de la rivière des Outaouais;
- la rivière des Prairies;
- la rivière des Mille-Îles;
- les deux rives de la rivière Richelieu, de Carignan–Richelieu à Beloeil–Mont-Saint-Hilaire.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), entré en vigueur le 12 mars 2012, reconnaît l'importance de protéger la diversité biologique et cible un objectif de protection des milieux naturels de 17 % du territoire. Pour ce faire, le PMAD identifie un potentiel de protection composé principalement des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers, des cours d'eau et des milieux humides.

Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une Trame verte et bleue. Cette Trame permettra à la population de profiter pleinement des milieux naturels ainsi conservés et accessibles. La Communauté fait le pari que les citoyens deviendront alors les gardiens de ces précieux espaces.

De même, le PMAD reconnaît aussi l'importance de positionner le Grand Montréal comme pôle logistique des transports. Avantagée en raison de sa position historique stratégique en Amérique du Nord, Montréal possède un patrimoine logistique considérable constitué des réseaux et des plateformes intermodales concentrés géographiquement au centre de l'agglomération. Ainsi, le développement de pôles logistiques à valeur ajoutée est priorisé et leur mise en place doit s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier).

Notons que la Communauté a récemment appuyé la mise en place de la nouvelle grappe industrielle dans le secteur de la logistique et du transport, CargoM. Cette grappe, qui réunit les acteurs privés, institutionnels et gouvernementaux de la logistique et du transport à l'échelle de la région métropolitaine fait face à d'importants défis dont ceux d'une bonne planification de l'aménagement et de l'implantation d'infrastructures qui assureront la compétitivité de la région.

2. UNE STRATÉGIE MARITIME POUR LE QUÉBEC

En juin 2014, lors du discours sur le budget, le gouvernement du Québec a présenté sa stratégie maritime pour le Québec. Cette stratégie entend faire du secteur maritime une priorité qui permettra de relancer l'économie et de créer des emplois dans toutes les régions du Québec. Afin d'assurer l'implantation de cette stratégie, le premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard, a nommé un ministre délégué, monsieur Jean D'Amours. Un secrétariat à l'implantation de la stratégie maritime et un comité ministériel à l'implantation de la stratégie maritime, impliquant huit ministères, ont également été mis sur pied.

C'est dans ce contexte que le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime a invité la Communauté métropolitaine de Montréal et les administrations municipales à participer à une consultation afin d'établir les objectifs et définir les principales actions qui seront mises en œuvre.

3. LA STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC : UN LEVIER ÉCONOMIQUE DURABLE POUR L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL

Le Grand Montréal est un territoire dont près de la moitié de sa superficie est composée de plans d'eau et dont la majorité de la population est riveraine au fleuve Saint-Laurent.

Il se caractérise également par son économie du savoir, mais également comme l'une des dix plaques tournantes des marchandises d'Amérique du Nord avec sa concentration de tous les modes de transport et ses connexions intermodales autour du pivot central que constitue le port de Montréal.

Sur le plan environnemental, le territoire du Grand Montréal offre une Trame verte et bleue qui permet de mettre en place un réseau récréotouristique dont peut profiter sa population, mais qui devient de plus en plus un outil de promotion de sa qualité de vie pour attirer les talents étrangers.

Si ces atouts continuent d'être mis en valeur, cela permettra de relancer l'économie et de créer des emplois qui seront bénéfiques pour tout le Québec.

Ainsi, la Communauté métropolitaine de Montréal appuie l'initiative de se doter d'une stratégie maritime québécoise intégrée. Elle devra par ailleurs intégrer les défis suivants:

1. Améliorer la fluidité des mouvements et des marchandises afin d'optimiser la performance de la plaque tournante du Grand Montréal au bénéfice de toutes les régions du Québec en donnant suite le plus rapidement possible aux projets de réfection du réseau supérieur d'infrastructures du Grand Montréal qui font déjà l'objet de priorisation dont, notamment, les projets d'amélioration des accès au Port de Montréal.
2. Mieux promouvoir la plaque tournante du Grand Montréal afin d'attirer des clients potentiels dans le cadre d'une vision intégrée et des différents segments de marché.
3. Appuyer les projets de la plaque tournante du Grand Montréal dans une approche multisites en fonction des besoins des partenaires et dans une perspective de complémentarité.
4. Développer davantage l'atout que représente la mise en valeur de l'archipel du Grand Montréal dans la stratégie globale d'attirer des talents pour supporter notamment notre économie du savoir.

5. Assurer la coordination et la cohérence des interventions de la stratégie avec les partenaires en ayant une rencontre annuelle à la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement (TQMMAD)¹.

Afin de tenir compte de ces défis, la Communauté métropolitaine de Montréal propose les ajouts suivants à la stratégie tant au niveau des objectifs que des mesures. Les points qui ne font pas l'objet de commentaires signifient qu'ils font l'objet d'un appui de la Communauté métropolitaine de Montréal. En relevant ces défis, la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal et du Québec seront améliorées et permettront d'augmenter le niveau de vie de tous les Québécois.

Axe 1 : Saisir les multiples occasions offertes par le transport maritime Axe 2 : Développer un pôle logistique à haute valeur ajoutée	Ajout d'objectifs proposés par la CMM • Accélérer la remise à niveau du réseau routier supérieur du Grand Montréal qui relie les centres intermodaux et les installations du Port de Montréal. • Continuer à assurer la mise en place de mesures de décongestion de ce réseau. • Adopter une approche multisites pour le développement intégré d'une chaîne logistique efficace au bénéfice des marchés nord-américains, européens et asiatiques qui transitent par la Porte continentale Québec-Ontario. • Appuyer les différents projets de cette chaîne logistique en fonction des besoins identifiés par l'industrie représentée par CargoM, notamment en relançant les programmes fédéraux portant sur la Porte continentale Québec-Ontario. • Confier à la grappe de la logistique et du transport CargoM, qui s'adjoindra un comité aviseur où siégeront des représentants des municipalités et des organismes de développement économique, le mandat de la promotion de la plaque tournante des marchandises du Grand Montréal afin de mettre en valeur l'offre du Grand Montréal en matière logistique.
Axe 3 : Transporter de manière plus sécuritaire et plus écologique	Ajout d'objectifs par la CMM • Porter une attention particulière à la sécurité du transport maritime des produits pétroliers dans le contexte de croissance accélérée du trafic. • S'assurer de l'arrimage de la stratégie maritime avec les autres politiques et plans d'action existants.
Axe 7 : Améliorer l'offre de services de traversiers au Québec	Ajout d'objectifs par la CMM • Appuyer la mise en place, par la CMM, d'un réseau de navettes fluviales dans l'archipel de Montréal ainsi qu'un système de bateaux taxis et de traversiers comme mesures additionnelles de décongestion.
Axe 8: Moderniser le tourisme maritime	Ajout d'objectifs par la CMM • Appuyer la réalisation de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. • Appuyer les projets de Gare maritime de Montréal et les projets touristiques du port de Montréal (exemple : observatoire du port de Montréal) Ajout de mesures par la CMM • Apporter des modifications au programme Chantiers Canada Québec par l'ajout de critères visant l'acquisition, la protection et la mise en valeur des rives et des plans d'eau à des fins récréotouristiques. • Augmenter le soutien financier aux municipalités ayant acquis ou souhaitant acquérir un quai fédéral, le rénover et l'exploiter.

¹ La Stratégie devra s'arrimer avec les autres politiques et plans d'action tels que le Plan d'action du Saint-Laurent et les travaux à venir de la future Table métropolitaine sur le fleuve Saint-Laurent.

4. RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES

4.1 Une chaîne logistique multisites qui doit notamment être appuyée par un réseau routier fluide

Avantagée par l'atout exceptionnel du fleuve Saint-Laurent qui ouvre une voie d'accès jusqu'au cœur du continent, la région métropolitaine de Montréal s'est constituée en un pôle nord-américain stratégique soutenant une industrie du transport et de l'entreposage qui employait, en 2009, 170 000 personnes.

Le Grand Montréal possède un patrimoine logistique considérable constitué des réseaux et de plateformes intermodales concentrés géographiquement au centre de l'agglomération. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, parmi lesquelles le port de Montréal occupe une place prédominante, les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux du CN et du CP ainsi que des centres intermodaux. Dans cet ensemble, le port de Montréal joue un rôle de pivot stratégique en assurant la réception et le transbordement de la plus grande part des marchandises du commerce intercontinental.

La performance du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises dépend de l'efficacité des installations intermodales et de la qualité du réseau routier qui les relie qui permettent de tirer profit des forces de chacun des modes.

Plusieurs infrastructures de transport et de fonctions logistiques se retrouvent au centre de l'agglomération. Cette concentration de services logistiques et de plateformes intermodales dans le centre ouest de l'île de Montréal, au croisement des autoroutes 520 et 13, en fait le pôle principal de l'ensemble de la chaîne logistique qui dessert le corridor de commerce Québec-Ontario de la Porte continentale depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'au Midwest américain.

Depuis 2007, le gouvernement du Canada a développé et mis en œuvre son Cadre de politique national sur les portes et corridors commerciaux stratégiques. Ce cadre identifie trois « portes ou corridors stratégiques », la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, la Porte Asie-Pacifique et la Porte Atlantique. Montréal, malgré son statut de plaque tournante du commerce international, n'a que très marginalement bénéficié de ce fonds. Seulement 15,6 M\$ ont été affectés pour l'expansion d'un terminal de transbordement de conteneurs au port de Montréal. En revanche, Windsor, en Ontario, en a obtenu 1 G\$.

La stratégie maritime du gouvernement du Québec constitue une occasion pour le Québec et les partenaires de la grande région métropolitaine de Montréal, de mieux se positionner par rapport à la stratégie fédérale des portes et corridors de commerce. En complémentarité avec les autres programmes de modernisation des infrastructures du Québec, il y a lieu de s'assurer d'un meilleur arrimage avec les différents programmes du plan Chantiers Canada et d'effectuer les représentations nécessaires afin que soient effectivement relancés les travaux de la Porte continentale et du corridor de commerce Québec-Ontario (cf. axe 1).

Le maillon faible de cette zone logistique primordiale est la vétusté et la congestion endémique du réseau routier supérieur qui agissent comme cordon ombilical entre les installations du port de Montréal et les cours de triage et terminaux intermodaux du CN et du CP.

L'accélération de la remise à niveau du réseau routier supérieur du Grand Montréal et la mise en place de mesures de décongestion de ce réseau, qui relie les différents pôles logistiques actuels et projetés sur le territoire métropolitain, sont donc incontournables.

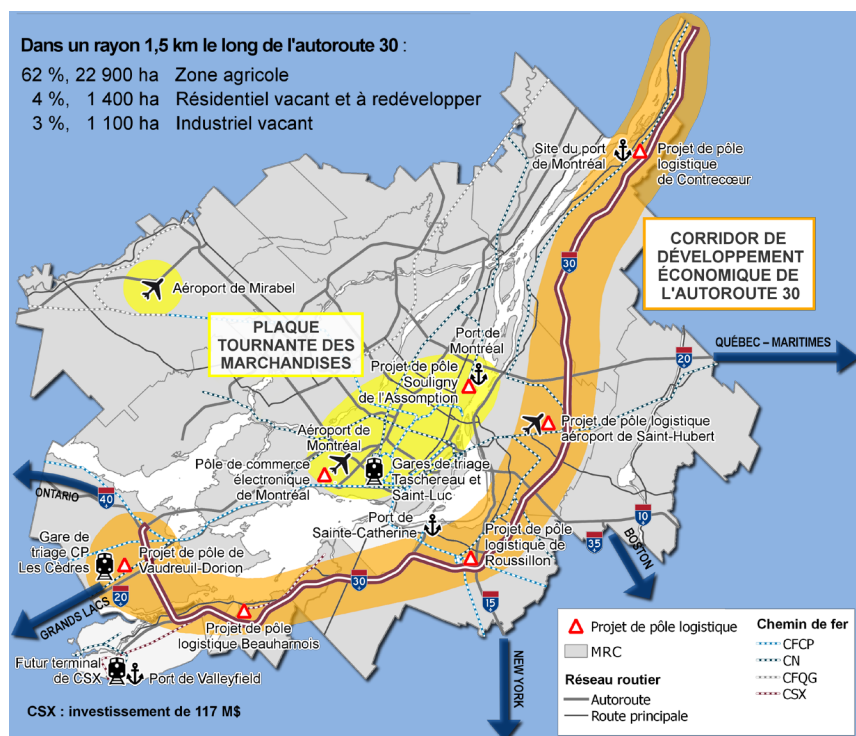
Actuellement, plusieurs projets de pôles logistiques, complémentaires aux pôles logistiques existants, sont considérés pour renforcer le Grand Montréal comme plaque tournante des marchandises. Ces projets se situent au centre de l'agglomération de Montréal et le long de l'autoroute 30, plus particulièrement dans les municipalités de Contrecoeur, Longueuil, Candiac, Beauharnois et Vaudeuil-Dorion.

Le projet de complexe intermodal Les Cèdres et le parc industriel Alta à Coteau-du-Lac, en Montérégie, constituent de bons exemples de pôles logistiques complémentaires. Il s'inscrit dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie via les ports de la côte Ouest. Mentionnons également la présence d'un centre de transport intermodal à Salaberry-de-Valleyfield opéré par l'entreprise CSX. L'expansion des activités du port de Montréal sur le site de Contrecoeur devrait également faire l'objet d'une installation intermodale.

En complémentarité des activités portuaires présentes sur son territoire, la Ville de Montréal souhaite également explorer la possibilité de développer des zones d'activités logistiques avancées dans le secteur L'Assomption/Notre-Dame et à Montréal-Est, dans le secteur des anciennes raffineries. La proximité immédiate du port de Montréal, du réseau routier supérieur et des réseaux ferroviaires fait de ces sites des localisations toutes désignées pour le développement d'activités de logistique avancée

La carte suivante illustre les principaux projets de pôles logistiques, dont plusieurs sont situés le long de l'autoroute 30. Au moins cinq projets de pôle sont actuellement soutenus par les partenaires de la Communauté.

Carte 1. Pôles logistiques actuels et projets de pôles logistiques dans le Grand Montréal



Le développement de ces différents pôles et la planification de nouveaux pôles nécessitent une vision d'ensemble.

Récemment, la grappe industrielle de la logistique et du transport, CargoM, soutenue par le gouvernement du Québec et la CMM, a mis en place un chantier de travail portant sur les opportunités en lien avec l'implantation de pôles logistiques dans la région métropolitaine. La mission de ce chantier est d'assurer une bonne communication entre les acteurs afin de permettre la mise en réseau des pôles logistiques qui deviendront un levier pour le développement économique du Grand Montréal.

Pour la Communauté, le développement de nouvelles infrastructures industrielles sur son territoire amène plusieurs enjeux. Parmi ceux-ci, notons le nombre limité de terrains industriels vacants pouvant accueillir ce type de développement, les investissements privés requis afin d'assurer le succès des projets, le modèle de gouvernance choisi pour la gestion des sites et leur développement, et l'intégration des préoccupations exprimées par les intervenants privés et institutionnels autour de CargoM.

Les enjeux pour la Communauté, en lien avec le développement de pôles logistiques, sont la mise en valeur des espaces industriels, la promotion de la plaque tournante des transports et de la logistique et la gouvernance. Toutefois, le maillon faible que constitue le réseau routier supérieur affecte la fluidité de la chaîne logistique.

De l'avis des intervenants métropolitains du secteur, dont CargoM et le port de Montréal, la position géographique avantageuse du Grand Montréal en Amérique du Nord présente plusieurs opportunités qui permettent d'augmenter la performance du secteur de la logistique et des transports à Montréal, notamment pour profiter du nouvel accord Canada-Europe. Plusieurs objectifs de la stratégie maritime sont d'ailleurs centrés sur le corridor de commerce Québec-Ontario.

C'est dans ce contexte que la Communauté recommande d'ajouter aux axes 1 et 2 de la stratégie maritime du gouvernement du Québec les objectifs suivants :

- Accélérer la remise à niveau du réseau routier supérieur du Grand Montréal.
- Continuer à assurer la mise en place de mesures de décongestion de ce réseau.
- Adopter une approche multisites pour le développement intégré d'une chaîne logistique efficace au bénéfice des marchés nord-américain, européen et asiatique qui transitent par la Porte continentale Québec-Ontario.
- Appuyer les différents projets de cette chaîne logistique en fonction des besoins identifiés par l'industrie représentée par CargoM, notamment en relançant les programmes fédéraux portant sur la Porte continentale Québec-Ontario.
- Mettre en place, en collaboration avec CargoM et la CMM, une société de promotion de la plaque tournante des marchandises du Grand Montréal afin de mettre en valeur l'offre du Grand Montréal en matière logistique.
- Confier à la grappe de la logistique et du transport CargoM, qui s'adjoindra un comité de concertation où siégeront des représentants des municipalités, le mandat de la promotion de la plaque tournante des marchandises du Grand Montréal afin de mettre en valeur l'offre du Grand Montréal en matière logistique.

4.2 Accroître la sécurité du transport maritime des produits pétroliers

Malgré le fait que le transport maritime soit sécuritaire et peu néfaste pour l'environnement, cela demeure un générateur de risque. L'industrie devra avoir les plus hauts standards en termes de gestion

des risques et être en communication avec les municipalités (plan d'urgence et sécurité civile). Toutes les mesures de prévention devront être prises pour protéger l'écosystème marin.

Le développement de l'activité maritime peut avoir plusieurs impacts négatifs sur l'environnement. Il est primordial que ce développement se fasse en respectant des normes sévères de protection de l'environnement, afin d'éviter de dégrader un milieu déjà fragilisé par la pollution et les changements climatiques. Pour cela, il est important de maintenir une cohérence avec les divers engagements et plans environnementaux des gouvernements, de préserver les acquis environnementaux et de continuer à améliorer la protection des milieux aquatiques.

Plusieurs plans et politiques adoptés par la Communauté métropolitaine de Montréal visent également certains des objectifs de l'axe 3, soit de prévenir et de protéger les zones côtières et les berges et de créer des aires protégées dans le fleuve.

La mise en œuvre de la stratégie maritime doit respecter les principes mis de l'avant dans le Traité relatif aux eaux limitrophes de 1909 et réitérés dans le Plan 2014 de régularisation des eaux du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent adopté par la Commission mixte internationale, qui vise à corriger les dommages causés aux écosystèmes côtiers et riverains par les plans précédents tout en maintenant les intérêts des utilisateurs.

En plus des différents plans adoptés par la Ville ou par la Communauté, il faut préserver les acquis environnementaux, continuer à améliorer la qualité des eaux limitrophes par les actions d'assainissement des eaux, prendre les moyens pour continuer à améliorer la qualité des rejets au fleuve et notamment en s'assurant que les rejets provenant des navires ne causeront pas d'ajouts de polluants en quantité supplémentaire. Des règles sévères sur les eaux de ballast doivent être incorporées à la stratégie maritime.

Bien que les émissions de gaz à effet de serre d'un navire puissent être moindres que celles de plusieurs centaines de trains ou de camions, un seul événement accidentel impliquant un navire peut causer beaucoup plus d'impacts négatifs et de dommages environnementaux qu'un seul train ou camion. Les projets de pipeline actuellement à l'étude comportent certains risques pour le fleuve Saint-Laurent puisque leur trajet doit traverser sous le fleuve. De plus, une partie des produits pétroliers seront transbordés à bord de bateaux pour être livrés à leur destination finale.

4.3 Des navettes fluviales, des bateaux taxis et des traversiers métropolitains

La *Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020* du gouvernement du Québec identifie le Grand Montréal comme l'un des pôles à développer. Dans le cadre de cette stratégie, la zone incluant la région métropolitaine se distingue notamment comme étant une importante escale d'embarquement et de débarquement des navires de croisières, par un nombre important de croisières-excursions et d'installations de plaisance ainsi que par la présence du parc national des Îles-de-Boucherville.

La région métropolitaine compte huit services de navettes sur le Saint-Laurent et le lac Saint-Louis. Ces services relient des municipalités à des attraits récréotouristiques tels, le Vieux-Port de Montréal, le parc Jean-Drapeau, le parc national des Îles-de-Boucherville, l'île Saint-Bernard. Les quais et les infrastructures d'embarquement sont accessibles par les réseaux cyclables de la Route verte. Plusieurs municipalités assument les frais d'exploitation qui se situent entre 88 000 \$ et 110 000 \$ par année par liaison. Ces frais n'incluent pas l'achat des bateaux ni l'aménagement des infrastructures riveraines.

TABLEAU – NAVETTES FLUVIALES EXISTANTES DANS LE GRAND MONTRÉAL

NAVETTES FLUVIALES EXISTANTES	PARTENAIRES	CAPACITÉ
Longueuil – Île Charron	Longueuil	60 passagers 44 vélos
Promenade Bellerive – Île Charron	Montréal (Centre) -Longueuil	12 passagers 12 vélos
Boucherville – Île Grosbois	Boucherville	12 passagers 12 vélos
Lachine – Châteauguay	Châteauguay-Arr. Lachine	48 passagers 20 vélos
Vieux-Port – Parc Jean-Drapeau – Longueuil	Montréal (Centre) – Longueuil	150 passagers 70 vélos
Les Cèdres – Salaberry-de-Valleyfield	Valleyfield - Les Cèdres – MRC de Beauharnois-Salaberry	12 passagers 12 vélos
Contrecoeur – Lavaltrie	Projet pilote (été 2014)	12 passagers (avec naturaliste)
Varennnes – Montréal (Arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles) – Repentigny	Projet pilote (3 semaines été 2014)	48 passagers 25 vélos

Plusieurs projets complétant l’offre de services des croisières-excursion sont à la phase de planification et de développement de projets tels : liaison plage de l’Est et île Sainte-Thérèse, liaison Récréo-Parc et Verdun, liaison Otterburn Park et McMasterville (Richelieu). En parallèle, des projets de liaisons Centre-ville et Pointe-aux-Trembles et liaison Montréal Rive-Sud sont à l’étude afin d’ajouter à l’offre de transport en commun.

Une coordination en termes d’utilisation des rives, des quais, etc. est nécessaire afin d’assurer à la fois la protection des berges, la sécurité de la navigation et une harmonie entre les activités commerciales et récréotouristiques. En outre, un service de navettes et de bateaux taxis s’avérerait utile pour alléger les problèmes de congestion causés par les travaux de mise à niveau des infrastructures routières au cours des prochaines années.

C’est dans ce contexte que la Communauté recommande d’ajouter à l’axe 7 de la stratégie maritime du gouvernement du Québec l’objectif suivant :

- Appuyer la mise en place, par la CMM, d’un réseau de navettes fluviales dans l’archipel de Montréal ainsi qu’un système de bateaux taxis et de traversiers comme mesures additionnelles de décongestion.

4.4 Renforcer la présence du fleuve Saint-Laurent dans la Trame verte et bleue du Grand Montréal

Le Plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD) reconnaît l’importance de protéger la diversité biologique et cible un objectif de protection des milieux naturels de 17 % du territoire. Pour ce faire, le PMAD identifie un potentiel de protection composé principalement des bois d’intérêt métropolitain, des corridors forestiers, des cours d’eau et des milieux humides. La stratégie maritime du Québec axée sur la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent offre l’opportunité de renforcer la présence du fleuve dans la mise en œuvre du réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d’une Trame verte et bleue.

Basée sur les grands cours d’eau ainsi que sur les grands espaces verts que sont les Montérégiennes et les parcs nationaux, la Trame verte et bleue multiplie les sites accessibles puis les relie pour en faciliter la

connectivité. La Trame verte et bleue propose donc la mise en place de projets de mise en valeur des milieux naturels du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques tout en contribuant aux objectifs de protection de 17 % du territoire.

Déjà, le gouvernement du Québec apporte son soutien financier pour la protection et la mise en valeur de certains secteurs de la Trame verte et bleue : le corridor forestier du mont Saint-Bruno, le corridor forestier Châteauguay-Léry, le parc de la rivière des Mille-Îles et le parc-plage de la digue du fleuve Saint-Laurent. Plusieurs autres projets de protection et de mise en valeur récréotouristique des îles de l'archipel sont en développement par des municipalités dont le Montréal vert et bleu, la protection de certaines îles sur le fleuve et la rivière des Mille-Îles, l'île Saint-Bernard à Châteauguay et l'île Sainte-Thérèse située sur le territoire de Varennes. Pour sa part, l'agglomération de Longueuil propose un projet de développement riverain et des espaces verts du Saint-Laurent. L'ensemble de ces projets municipaux fera partie de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.

Réalisés sous leadership des municipalités, ces projets engendrent une dynamique de réappropriation du fleuve dont la population du Grand Montréal et les visiteurs bénéficient. L'accès au fleuve, aux îles et aux berges est rendu possible grâce à l'aménagement de plages, de parcs riverains, de belvédères et de sites d'observation, d'infrastructures nautiques, de promenades riveraines, de sentiers cyclables et pédestres, de quais et de rampes de mises à l'eau. Un réseau de navettes fluviales et d'infrastructures d'accueil, garantissant une plus grande accessibilité, facilitera éventuellement l'observation et la découverte de ce patrimoine naturel.

La Trame bleue et verte de la communauté métropolitaine de Montréal contribuerait à la mise en place d'un réseau desservant l'ensemble des villes riveraines du fleuve.

La prévention de l'érosion et la protection des berges sont également une préoccupation importante des municipalités.

Également, plusieurs quais de la région métropolitaine autrefois utilisés à des fins commerciales ont peu à peu été transformés en des lieux à vocation récréotouristique. Les investissements requis pour assurer l'entretien des quais sont importants. L'impact financier de la cession aux municipalités de certains quais fédéraux est donc un enjeu qui doit être pris en compte par la stratégie maritime étant donné l'importance de ces infrastructures pour assurer aux plaisanciers l'accès aux plans d'eau.

Le marché des croisières à Montréal est en progression continue et compte plusieurs lignes de croisières développant déjà de nouvelles activités sur Montréal. Ainsi, le nombre de croisiéristes a augmenté de près de 50 % durant les trois dernières années et devrait atteindre 71 000 d'ici 2018. Ceci représente des retombées économiques de plus de 12 millions de dollars annuellement et 14 millions de dollars d'ici 2018.

Le soutien aux infrastructures est essentiel pour accompagner l'industrie des croisières dans son expansion et sa modernisation. Le projet de la jetée Alexandra et de sa gare maritime, portée par l'Administration portuaire de Montréal, s'inscrit dans l'esprit de cette priorité. Le projet consiste à réhabiliter la jetée Alexandra et ses bâtiments et y aménager une tour d'observation afin de conserver les avantages concurrentiels du marché des croisières à Montréal et sur le Saint-Laurent.

Malgré les efforts financiers déjà consentis par le gouvernement du Québec, la Communauté et les municipalités, le financement de tous les projets en développement n'est pas entièrement assuré.

C'est dans ce contexte que la Communauté recommande d'ajouter à l'axe 8 de la stratégie maritime du gouvernement du Québec l'objectif suivant :

- Appuyer la réalisation de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.
- Appuyer les projets de Gare maritime de Montréal et les projets touristiques du port de Montréal (exemple : observatoire du port de Montréal)

La Communauté recommande également d'ajouter à l'axe 8 de la stratégie maritime du gouvernement du Québec les mesures suivantes :

- Apporter des modifications au programme Chantiers Canada Québec par l'ajout de critères visant l'acquisition, la protection et la mise en valeur des rives et des plans d'eau à des fins récréotouristiques.
- Augmenter le soutien financier aux municipalités ayant acquis ou souhaitant acquérir un quai fédéral, afin de le rénover et l'exploiter, entre autres le Vieux-Port de Montréal.
- Porter une attention particulière à la sécurité du transport maritime des produits pétroliers dans le contexte de croissance accélérée du trafic.
- S'assurer de l'arrimage entre la stratégie maritime avec les autres politiques et plans d'action tel que le Plan d'action du Saint-Laurent.