

La porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec

**Vaudreuil-Soulanges, un chaînon incontournable avec
ses installations intermodales stratégiques**

Nos besoins de corrections aux infrastructures routières

Janvier 2009

SIGNATURES

Pour la Municipalité régionale de Comté de Vaudreuil-Soulanges :

Voir résolution numéro 09-01-14-23

Pour le Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges :



Guy Pilon, président



Gérald Brassard, directeur général

Extrait de la résolution numéro 09-01-14-23 de la séance ordinaire du Comité administratif de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, tenue en la salle du Comité administratif à Vaudreuil-Dorion, le 14 janvier 2009 à 14 h 00, sous la présidence de son honneur le préfet, M. Gilles Farand, à laquelle sont présents les membres suivants:

M. Michel Kandyba, maire de la Ville de Pincourt,
M. Jean Lalonde, maire de la Municipalité de Très-Saint-Rédempteur,
M. Claude Pilon, maire de la Municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac,
M. Guy Pilon, maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion;
Mme Gaëtane Legault, mairesse de la Municipalité de Saint-Zotique.

Sont également présents messieurs le directeur général et secrétaire-trésorier, Guy-Lin Beaudoin, le directeur des Services techniques, Raymond Malo, le directeur des Services administratifs, Yves Bergeron ainsi que mesdames la directrice des ressources humaines, Mylène Blais et la responsable du contentieux, Valérie Tremblay.

Est absent Monsieur Robert Sauvé, préfet suppléant.

ADOPTION DU MÉMOIRE COMMUN MRC-CLD ET AUTORISATION DE TRANSMISSION

CONSIDÉRANT la signature d'un protocole d'entente sur le développement de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec;

CONSIDÉRANT les consultations publiques en vue de l'élaboration de la stratégie d'intervention prévue en septembre 2009;

CONSIDÉRANT que les organisations ont l'opportunité de soumettre un mémoire d'ici au 16 janvier 2009;

CONSIDÉRANT la résolution numéro 08-12-10-36;

POUR CES MOTIFS,

Il est proposé par monsieur **Guy Pilon**, appuyé par monsieur **Michel Kandyba** et résolu unanimement **d'adopter** le mémoire MRC et CLD de Vaudreuil-Soulanges concernant la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec et **d'autoriser** la transmission dans le cadre des consultations publiques en vue de l'élaboration de la stratégie d'intervention.

Proposition adoptée.

Donné à Vaudreuil-Dorion, le 16 janvier 2009



GILLES FARAND,
Préfet



GUY-LIN BEAUDOIN,
Directeur général

Table des matières

1	Introduction.....	1
2	Le concept de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec.....	4
3	La géographie et les flux commerciaux	5
4	Les lieux de transfert changent	6
5	Le terminal intermodal de Vaudreuil Soulanges en développement.....	7
6	Les besoins de corriger les infrastructures de support	10
7	Conclusion	13

Liste des figures

Figure 1	Montérégie et le réseau de transport autour de Montréal.....	3
Figure 2	Parcs et zones industriels dans Vaudreuil-Soulanges	9
Figure 3-11	Complexe intermodal du CP	Voir Annexe
Figure 4-10	Parc industriel de Coteau-du-Lac.....	Voir Annexe
Figure 5	Les besoins de corrections aux infrastructures routières	Voir Annexe
Figure 6	Autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion	Voir Annexe
Figure 7	Échangeur 540 et 40.....	Voir Annexe
Figure 8	Montée Cadieux	Voir Annexe
Figure 9	Île-Perrot	Voir Annexe
Figure 12	Échangeur 20, 30 et 40.....	Voir Annexe
Figure 13	Municipalité de Rivière-Beaudette	Voir Annexe

1 Introduction

La Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRC) est une organisation inter-municipal de planification et de développement, offrant des services à 23 villes et municipalités de la région totalisant 122 000 habitants (2006).

Parmi les prérogatives de la MRC, on retrouve le développement économique dont s'acquitte le Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges (CLD). La MRC et le CLD signent conjointement ce mémoire auxquels se sont jointes toutes les municipalités du territoire.

La MRC est située dans la partie sud du Québec en Montérégie (Voir figure 1) et à l'ouest de Montréal sur le corridor de commerce reliant Toronto à Montréal par l'autoroute 401 en Ontario et la A-20 au Québec. Elle accueille également le trafic international passant par le pont des Mille-Îles en provenance du middle-ouest américain. Statistique Canada (estimation du PIB, 2005) donnait une valeur marchande 19 milliards du Québec vers l'Ontario et de 21 milliards de l'Ontario vers le Québec, aux produits transitant entre les deux provinces. Tout ce trafic passe obligatoirement par Vaudreuil-Soulanges.

Ces valeurs s'appliquent aussi aux marchandises transportées sur les voies principales (main lines) des deux compagnies de chemins de fer canadiens (CN et CP) dont le trafic approche les 6 000 wagons par jour et qui traversent, en son plein centre, la Ville de Vaudreuil-Dorion. L'Ottawa Central Railway arrivant de la région d'Ottawa pour se rendre au port de Valleyfield ou emprunter l'un des deux réseaux des grandes compagnies CN et CP, circule nord-sud dans le secteur ouest de la MRC.

Ces réseaux ont été construits principalement pour la desserte de la Communauté Métropolitaine de Montréal, l'Est du Québec et les provinces de l'Est canadien. Dans un avenir très proche, on verra arriver une autre autoroute, l'autoroute 30, qui viendra elle aussi se connecter au réseau déjà existant à la hauteur de Vaudreuil-Dorion à la A-20 et la A-40.

C'est donc par notre région que passent tous les réseaux de commerce importants et significatifs entre le Québec, l'Ontario et l'est du Canada. Notre territoire est névralgique et incontournable dans le Corridor de commerce Québec-Ontario puisqu'il n'existe aucune possibilité de liaison entre l'Ontario et le Québec par le sud du fleuve Saint-Laurent au-delà de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Il appert donc que le territoire de Vaudreuil-Soulanges accueille plusieurs portions des principales infrastructures de transport du Corridor de commerce Ontario-Québec identifié par le Comité conjoint Ontario-Québec. Nous supposons donc que le Comité possède déjà une analyse détaillée de ces infrastructures, mais nous allons insister, dans ce mémoire, sur plusieurs composantes de ce réseau qui sont à corriger pour améliorer la fluidité du trafic des marchandises dans le corridor de commerce Ontario-Québec.

Parmi les infrastructures stratégiques, nous retrouvons :

1. des portions du réseau principal du CN et du CP, ainsi que le nouveau centre intermodal du CP à Les Cèdres;
2. des portions des routes du réseau routier national, soit :
 - l'autoroute 20, de la frontière de l'Ontario à Rivière-du-Loup (500 km),
 - l'autoroute 40, de la frontière de l'Ontario à la Ville de Québec (343,4 km),
 - l'autoroute 540, de l'autoroute 20 à l'autoroute 40 et Ottawa.

L'intérêt de la MRC/CLD est donc manifeste et nous saisissons l'occasion qui nous est donnée pour vous informer des enjeux présents et qui nous guettent dans l'avenir en rapport aux activités intermodales, ainsi que les solutions que nous envisageons.

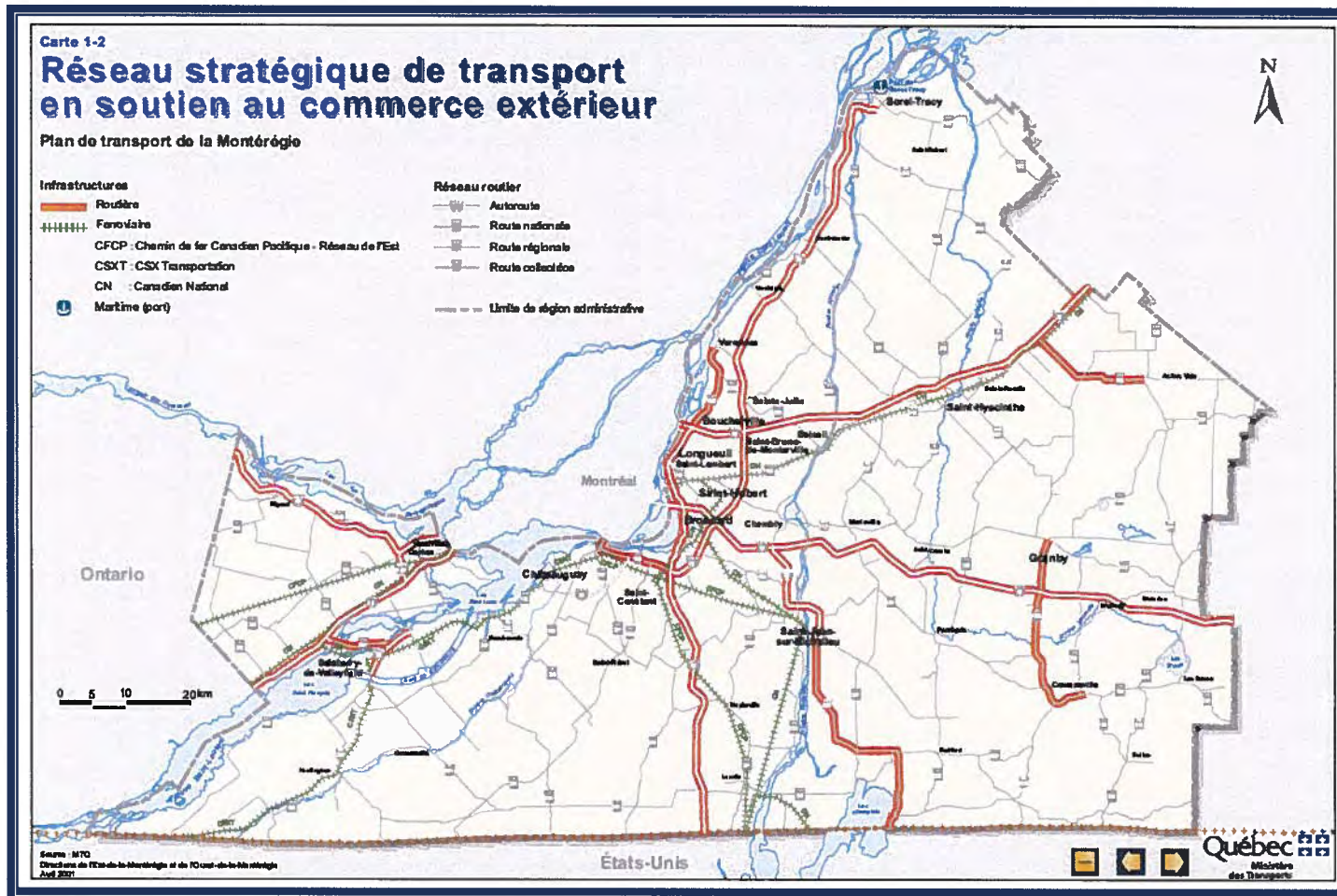


Figure 1 : Le réseau de transport autour de Montréal

2 Le concept de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec

La MRC/CLD adhère à l'idée que les fonds publics doivent être destinés prioritairement à soutenir les infrastructures publiques qui se situent dans les principaux corridors d'échange et de commerce du Canada.

On conviendra toutefois que ce sont d'abord les marchés, (les offreurs et les demandeurs de produits) et les flux commerciaux qui dictent les routes commerciales à privilégier. L'industrie des transports et de la logistique s'adapte donc aux exigences des marchés du commerce des biens, bien qu'elle puisse elle-même l'influencer à l'occasion. La région de Vaudreuil-Soulanges a été justement ciblée par le marché et de grands projets de transport multi-modal et de logistique y sont en cours.

Dans cette perspective, les défis du système de transport du Canada sont :

- ◆ De s'ajuster rapidement aux modèles commerciaux émergents dont la MRC/CLD profite;
- ◆ D'améliorer la fluidité du trafic des marchandises (entre les deux plus grandes provinces canadiennes);
- ◆ D'améliorer la productivité (rendement entre la production et la combinaison des facteurs de production);
- ◆ De s'adapter à l'urbanisation changeante;
- ◆ De respecter l'environnement et les milieux d'accueil;
- ◆ De se donner et de corriger les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement des activités commerciales interprovinciales.

Un réseau de transport multimodes efficace contribue pour beaucoup à la productivité et à la prospérité économique en assurant la compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux.

Le protocole d'entente entre les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec stipule comme objectif :

« d'établir la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec en tant que système de transport stratégique intégré et concurrentiel à l'échelle mondiale qui favorise les mouvements à l'appui du commerce international, ainsi que les échanges intérieurs à l'appui du commerce extérieur. »

Nous sommes tout à fait d'accord avec cet objectif.

3 La géographie et les flux commerciaux

La géographie a toujours favorisé la grande région de Montréal comme lieu d'échange et comme plaque tournante des transports intermodaux. Bien que les grands courants commerciaux se soient déplacés au plan mondial, l'axe Québec-Ontario demeurera un corridor reconnu, fréquenté et commercialement important. L'Ontario et le Québec contribuent à près de 60% des exportations et du produit intérieur brut du Canada.

Au cours des dernières années, les États-Unis et le Canada ont revu, pour mieux les consolider, leurs principaux corridors de commerce et ont convenu d'y injecter les fonds nécessaires afin de soutenir l'économie canadienne, dans une perspective de développement durable. Au Canada, trois corridors ont ainsi été définis :

- ◆ la Porte et le corridor de l'Asie Pacifique;
- ◆ la Porte canadienne de l'Atlantique;
- ◆ La Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec.

Ce dernier faisant le lien avec la région des Grands-Lacs, celle de New York , le port de Vancouver et la région Atlantique.

Le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges loge dans le corridor de commerce Ontario-Québec et s'est positionnée depuis plusieurs années afin d'encourager la venue d'entreprises oeuvrant dans le secteur du transport intermodal et de la logistique. Ce sont d'ailleurs ces mêmes entreprises qui manifestent concrètement leur intérêt pour notre région. L'objectif avoué de notre planification stratégique vise à devenir un centre d'excellence en transport logistique à valeur ajoutée de niveau canadien.

Durant la période 2005-2025, il est prévu ¹, que la demande de transport produite et passant par le Québec augmentera de :

- ◆ 26% en mode maritime,
- ◆ 15% en mode ferroviaire,
- ◆ 50% en mode routier.

Ceci représente quelques 90 millions de tonnes de plus par rapport à 2005 dont plus de 70% transitent par notre région en créant tous les impacts positifs et négatifs qui accompagnent ce genre d'activités.

¹Transportation Situation & Outlook – Report 2007, October 2007 CILT North America Sixth Transportation Situation & Outlook Conference.

4 Les lieux de transfert changent

On constate, au cours des dernières années et tout particulièrement dans les grandes agglomérations urbaines, un déplacement des lieux de transfert internationaux majeurs. Les gares de triage, les grandes plateformes logistiques, les grandes entreprises de transport, les ports, ont tendance à se délocaliser des centres-villes au profit d'activités urbaines.

Cette délocalisation s'explique aussi par le souci de mieux répondre aux exigences des chaînes logistiques (rapidité, fiabilité, réduction des frais fixes, accessibilité, non-congestion).

Encore une fois, la délocalisation s'explique par les besoins du marché et de l'industrie. En effet, les facteurs de localisation des centres logistiques sont :

- ◆ La présence et la proximité d'infrastructures majeures et diversifiées de transport;
- ◆ La meilleure intermodalité possible de transport sur le site;
- ◆ La disponibilité de grands espaces polyvalents et de grande superficie;
- ◆ La localisation la plus près possible des marchés importants;
- ◆ Le faible coût du terrain à l'achat;
- ◆ Le faible coût d'opération, notamment au chapitre des taxes foncières;
- ◆ Le coût des intrants (main-d'œuvre, terrain, énergie).
- ◆ La concentration d'une masse critique composée d'entreprises similaires, spécialisées et complémentaires.

Toutes ces caractéristiques se retrouvent dans notre MRC.

Il existe, bien entendu, des défis d'insertion de ces centres logistiques dans la trame urbaine, mais cette insertion est facilitée dans les milieux péri-urbains, comparativement aux milieux urbains pourvu qu'elle se conforme au schéma d'aménagement régional, au zonage municipal, aux règles environnementales et de bon voisinage avec le monde rural.

Les implantations de centres de logistiques à valeur ajoutée, observées à travers le monde, sont majoritairement dans les zones péri-urbaines. L'industrie a besoin d'espace et d'accessibilité aux réseaux supérieurs de transport (routes, chemin de fer de catégorie 1, ports et aéroports).

Faire fi de cette réalité, c'est dire non aux plateformes logistiques modernes et efficaces.

5 Le terminal intermodal de Vaudreuil Soulanges en développement

La MRC attire déjà sur son territoire, et veut attirer davantage, des entreprises du domaine de la logistique. Le CLD (son bras économique) en a fait une priorité.

Ses actions se concrétisent présentement par la mise sur pied de plateformes logistiques (port intérieur, logistique HUB, centre logistique), sorte de parcs industriels où prennent place des activités intermodales et autres activités liées à la logistique et à l’approvisionnement.

Les forces de notre région sont reconnues et sont :

- ◆ Un réseau de 26 parcs industriels privés (totalisant plus de 1 500 hectares (Voir figure 2))
- ◆ Un centre industriel majeur dédié au transport logistique à valeur ajoutée situé à Coteau-du-Lac (totalisant initialement 310 hectares)
- ◆ Sa localisation dans les corridors de commerce
 - ❖ Ontario, Québec Maritimes
 - ❖ Ouest canadien et est du Canada
- ◆ Ses infrastructures et l’accessibilité à d’autres réseaux stratégiques
 - ❖ les autoroutes 20, 40, 540 et la 30 prévue en 2012;
 - ❖ les réseaux de chemins de fer CN, CP, OCR et un lien avec CSXT vers les États-Unis;
 - ❖ le Port de Valleyfield et la Voie maritime du Saint-Laurent;
 - ❖ l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau à 20 minutes;
 - ❖ le gazoduc de Gaz Métropolitain;
 - ❖ le réseau électrique (centrales, lignes de transport, réseau de distribution);
 - ❖ le réseau de communication (téléphonie, Internet, fibre optique, etc.).
- ◆ La présence déjà, de nombreuses compagnies de transport et de centres de distribution
 - ❖ 83 entreprises;
 - ❖ 1 670 emplois;
- ◆ L’existence d’une concentration en transport intermodal et l’intérêt de très grands joueurs industriels pour notre région
 - ❖ Une cour de triage et d’assemblage de trains du CN aux Coteaux (Coteau-Landing);
 - ❖ Une concentration importante à Vaudreuil-Dorion d’entreprises de transport et d’entrepôts;

- ❖ Et un centre multimodal en développement aux Cèdres (300 hectares);
- ◆ Ce projet, connu sous le nom de complexe intermodal des Cèdres, est un véritable port intérieur et constitue un nœud très important d'un système de transport intermodal que le CP bâtit depuis un certain temps. Le complexe intermodal Les Cèdres concentrera en un seul lieu de nouvelles installations de transbordement, de manutention, d'entreposage et de distribution. Le complexe intègre trois grandes fonctions essentielles à son fonctionnement sur une superficie actuelle de 159 hectares :
 - ❖ le terminal rail-route conçu pour manutentionner près de 500 000 conteneurs par année;
 - ❖ le centre de distribution de Fastfrate Consolidée assurera sur place une part importante des besoins d'entreposage, de manutention et de chargements, arrivant par rail, et qui doivent être fragmentés et reconsolidés avant d'être expédiés par camion;
 - ❖ des centres de distribution.
- ◆ Le Parc Industriel Coteau-du-Lac, qui accueille Canadian Tire est situé à Coteau-du-Lac, existe depuis 1984 et accueille de grandes entreprises de transport et de distribution. Tout récemment d'ailleurs, s'y implantait la compagnie Canadian Tire qui y a construit un édifice de 1 750 000 p.c. Les opérations de distribution sont actives depuis octobre 2008. Au début de l'opération, le centre déplacera 25 000 conteneurs par année ce qui nécessitera l'embauche de 600 employés permanents et 300 autres surnuméraires (Voir figure 4).

Existe-t-il vraiment des besoins, dans le domaine du transport des marchandises et de la logistique, qui requièrent la création de grands espaces dédiés à ces activités? Selon nous, la réponse est donnée par l'intérêt de grands groupes industriels pour des espaces dans Vaudreuil-Soulanges.

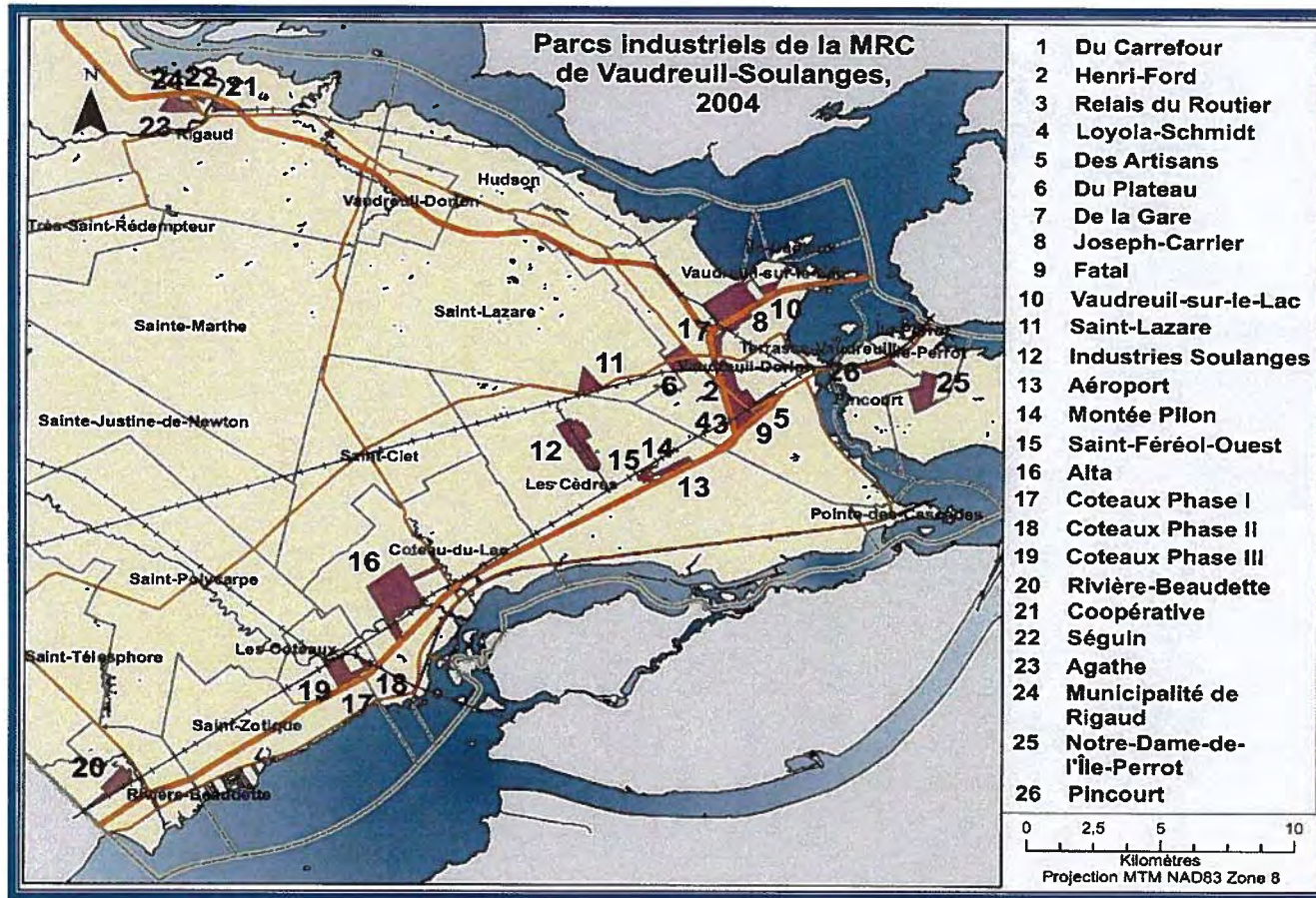


Figure 2 : Parcs et zones industriels dans Vaudreuil-Soulanges

6 Les besoins de corriger les infrastructures de support

La MRC/CLD s’est donné un plan stratégique en 2008 dans lequel des actions sont nécessaires au niveau des services publics, notamment au niveau des infrastructures.

Nous précisons ci-après quelles infrastructures ou portions d’infrastructures font obstacle à la fluidité du trafic des marchandises et des passagers nécessitant des modifications:

Vaudreuil-Dorion

Plusieurs éléments du corridor de commerce font obstacle à la fluidité du trafic autour et dans la Ville de Vaudreuil-Dorion, le plus important étant la non construction de la A-20 sur son parcours urbain (goulot de Vaudreuil-Dorion).

- ◆ Sur l’autoroute A-20 à Vaudreuil-Dorion, le segment A-20-Dorion se transforme en un boulevard urbain peu efficace et devenu dangereux avec l’augmentation du trafic. Une emprise à proximité est déjà propriété du Ministère des Transports du Québec et les plans de réaménagement sont en révision. Il ne reste qu’à régler le financement et la construction.(Voir figure 6).

Par contre, l’achèvement de l’autoroute aura certaines conséquences négatives sur la population et les commerces. L’autoroute va évidemment séparer le secteur du Vieux-Dorion et le secteur commercial de Dorion sur le boulevard Harwood. Cette séparation affectera aussi les résidants du secteur Dorion-Gardens et le boulevard Harwood. Pour faciliter les déplacements entre les secteurs de la Ville de Vaudreuil-Dorion, il faudra créer un nouvel axe routier reliant le secteur Vaudreuil à celui de Dorion.

- ◆ L’échangeur qui fait le lien entre la A-540 et la A-40 devrait faire l’objet d’une augmentation de sa capacité (passage d’une à deux voies) afin d’éviter l’actuel goulot d’étranglement (voir figure 7).
- ◆ Le développement de la rue André Chartrand doit être priorisé afin d’aider la circulation entre les secteurs et permettre aux commerces du boulevard Harwood de respirer. De plus, la densité du trafic routier va augmenter considérablement lorsque l’autoroute 30 sera en service en 2012. Il faudra sans aucun doute ériger des murs acoustiques sur un tronçon de plus de 2,5 km. Cette demande est d’autant plus justifiée qu’elle permet de répartir plus équitablement le trafic routier interprovincial entre l’autoroute 40 et l’autoroute 20, celle-ci étant sous utilisée en raison de son passage dans Vaudreuil-Dorion et surcharge d’autant le boulevard Métropolitain (A-40).
- ◆ Une sortie doit être aménagée sur l’A-540 à la hauteur de la Montée Cadieux à Vaudreuil-Dorion, pour donner accès au parc industriel Joseph-Carrier où 3000 emplois manufacturiers s’y

concentrent. La sortie actuelle par Saint-Joseph est sans cesse congestionnée et le trafic reflux sur la seule rue nord-sud de la Ville de Vaudreuil-Dorion (voir figure 8)

L'Île-Perrot

- ◆ Les tronçons de l'A-20 passant sur l'Île Perrot doivent être relevés selon un standard autoroutier. Ceci implique de construire dans la municipalité de l'Île-Perrot un viaduc d'accès au Grand Boulevard, un échangeur complet à la hauteur du Boulevard Don-Quichotte et un viaduc d'accès à la hauteur du Boulevard de l'Île dans la municipalité de Pincourt : les municipalités pourront ainsi construire des voies de service parallèles à l'autoroute, permettant ainsi aux résidents de ne pas avoir à emprunter l'autoroute pour des déplacements locaux. (Voir figure 9).
- ◆ Réaliser, au profit des municipalités affectées, une étude de circulation globale sur l'effet des autoroutes sur les réseaux routiers secondaires (local et régional).

Coteau-du-Lac

- ◆ La fermeture de l'usine de Dupont Canada dans les années 80 a laissé une superficie de 40 millions de pieds carrés ouvert au développement. Racheté par un promoteur industriel efficace, 50% du terrain a été dézonné et totalement développé. Une procédure de dézoning est actuellement en cours pour l'autre 50% sur lequel le marché exerce une pression très forte suite notamment à l'arrivée de Canadian Tire et de son centre de distribution de 1,5 millions de pieds carrés. Ce centre va produire 1200 mouvements de camions environ chaque jours et jusqu'à 900 mouvements de véhicules légers pour les employés et les activités administratives.
- ◆ L'échangeur à cet endroit (Voir figure 10) doit être complètement refait pour faciliter l'accès des trains routiers obligés de prendre actuellement deux courbes à 90 degrés sur quelques centaines de mètres avant de se retrouver sur la voie principale du CN ou circulent environ 3 000 wagons par jour. Le viaduc doit être reconstruit et une voie de décélération doit être prévue pour ne pas limiter la fluidité du trafic sur l'A-20 et assurer la sécurité des voyageurs. Différentes alternatives sont envisagées et une décision doit être prise relativement à l'entrée, soit par la 201, soit par le prolongement de la voie qui conduit à Valleyfield et à son port par le pont Mgr Langlois.

Les Cèdres

- ◆ L'implantation du Centre multimodal du CP doit retenir votre attention, en raison de la nécessité de lui fournir un accès à l'autoroute 20. Or, le projet du CP qui vise, entre autres, la réorganisation du centre intermodal de Lachine, libérera une plage horaire pour d'autres types de trafic vers Montréal (comme la desserte pour passagers vers l'aéroport Trudeau), va aussi impliquer la circulation de 1200 camions par jour en plus des 600 véhicules légers des employés, à une distance relativement courte du centre industriel de Côteau-du-Lac. Il faut donc réaménager la sortie de Saint-Dominique, pour désenclaver ce secteur industriel. Toutes les demandes en ce sens ont été acheminées par le CP aux instances appropriées (Voir figure 11).
- ◆ Il faut prévoir dès maintenant une voie de service à la hauteur de la municipalité des Cèdres pour accéder à l'A-30, entre le fleuve et l'Échangeur principal de Vaudreuil-Dorion, pour ne pas répéter l'erreur commise sur L'Île Perrot et le long de la 540 (Voir figure 12).

Rivière Beaudette

- ◆ Augmenter le gabarit de la voie d'accès du parc industriel de Rivière Beaudette à l'autoroute 20 (Voir figure 13).

7 Conclusion

La position géographique de la MRC Vaudreuil-Soulanges entre Montréal, Ottawa et Toronto impose un passage obligé à des activités commerciales importantes par notre territoire.

Or, nous voulons saisir les opportunités engendrées par ce commerce, mais aussi contrer les inconvénients que cela apporte.

En provenance de Toronto, l'arrivée dans la Communauté Métropolitaine de Montréal se fait par un choix d'autoroutes soit la A-20 soit la A-40 ou d'un chemin de fer, le CN ou le CP. Bientôt on ajoutera à ces infrastructures la A-30, voie de contournement de l'agglomération de Montréal. C'est en quelque sorte la carte de visite de la CMM. Pourtant quand on arrive dans Vaudreuil-Soulanges, le portique au lieu de s'élargir, se rétrécit et conduit à des goulots d'étranglement. La porte continentale en arrivant au Québec ne s'ouvre pas, elle se referme.

On construira très bientôt un échangeur (Voir figure 12) qui, sans être aussi important que l'échangeur Turcot, mettra en relation tout le réseau autoroutier de l'Est canadien. Des accommodements sont nécessaires pour aider la MRC à absorber ce trafic et à présenter une image dynamique de l'entrée sur le territoire de la CMM. Les corrections aux infrastructures évoquées précédemment, sont essentielles, mais il faut aussi corriger les effets de déstructuration du milieu urbain consécutif au passage en nos murs de toutes ces infrastructures autoroutières, ferroviaires et de la circulation qu'elles vont engendrer.

Le développement de la porte continentale et du corridor de commerce Québec-Ontario, exige des corrections majeures principalement aux réseaux routiers du territoire de Vaudreuil-Soulanges et les impacts sur le milieu de ces infrastructures de transports et de ses diverses composantes doivent être pris en considération afin d'assurer un développement régional dans une perspective de développement durable.

ANNEXES

Figure 3-11

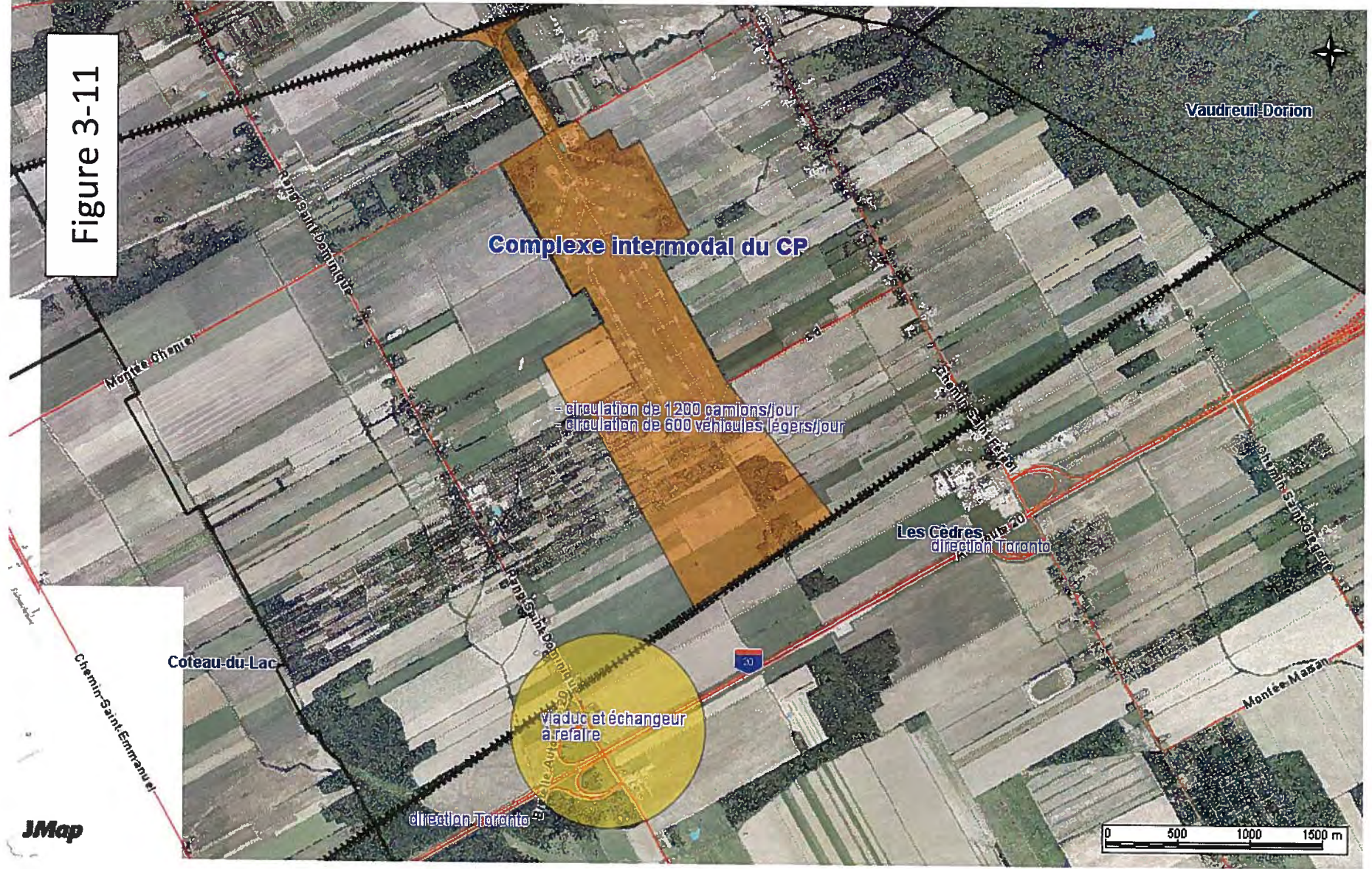


Figure 4-10

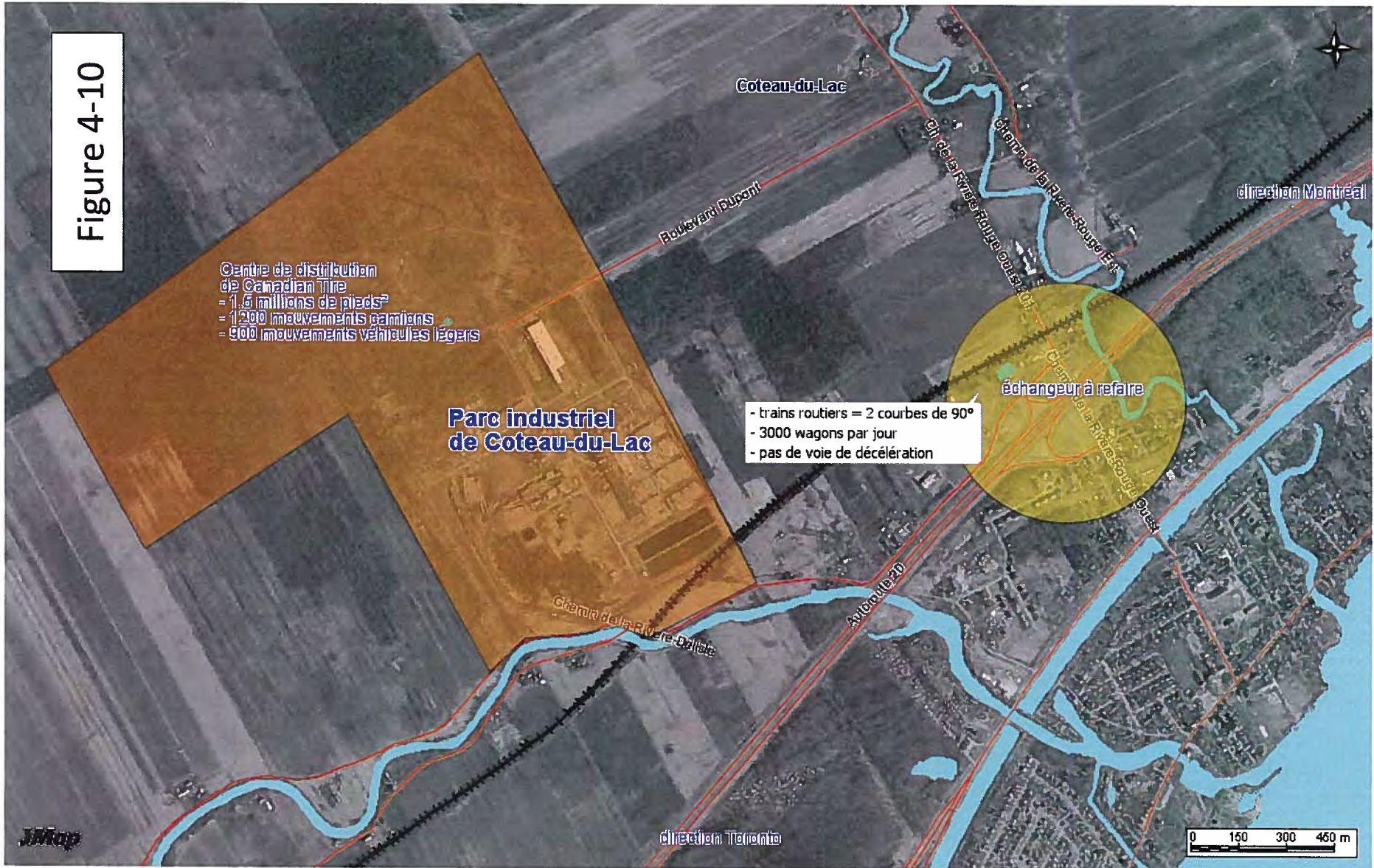


Figure 5

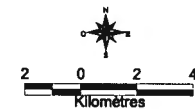
**La porte continentale et le corridor
de commerce Ontario-Québec**

**Les besoins de corrections aux
infrastructures routières**

Légende

- Localisation des modifications demandées

- Limite municipale
- Autoute
- - - Autoute projetée
- Route nationale et régionale
- Route collectrice et locale
- Chemin de fer
- Train de banlieue (AMT)
- Traversier
- Pont de glace
- Gare existante



Source topographique:
Ministère des Ressources
naturelles du Québec

Production:
M.R.C. Vaudreuil-Soulanges
Cédric Marceau
14 janvier 2009

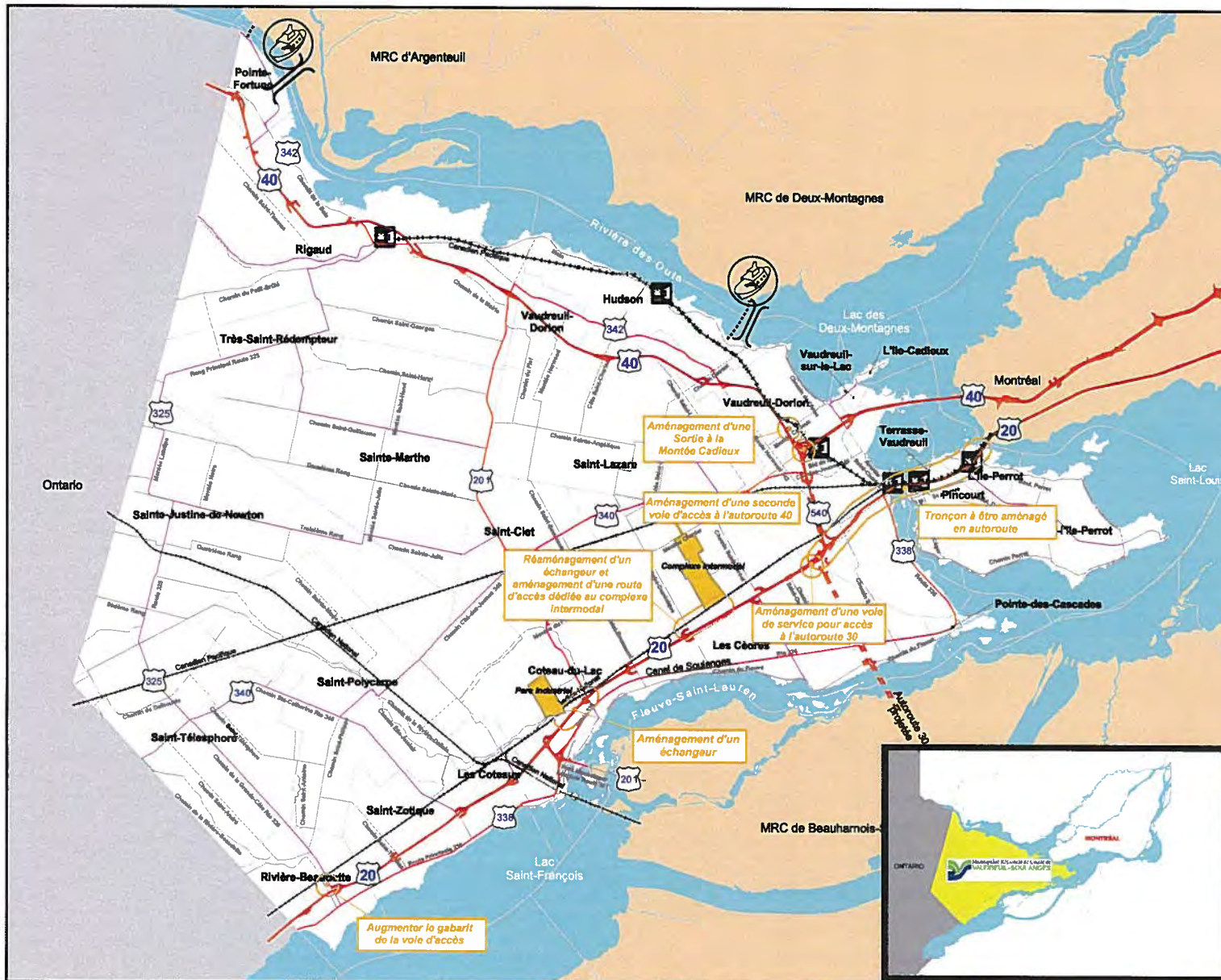


Figure 6



Figure 9



Figure 13

