

# Priorités régionales 2026-2030



## Un carrefour stratégique

La MRC de Roussillon est aujourd'hui un territoire en pleine croissance, au cœur de la dynamique métropolitaine. Avec près de 200 000 citoyens, plus de 3 500 entreprises et 50 000 emplois locaux, elle constitue un pôle économique majeur de la Rive-Sud.

Cette vitalité s'appuie sur un positionnement stratégique exceptionnel pour le développement économique métropolitain, à la jonction des autoroutes 15 et 30, à proximité immédiate de Montréal et des marchés ontariens et américains. Elle s'inscrit toutefois dans un contexte particulier : un territoire à 73 % agricole, des infrastructures majeures qui ont transformé l'occupation du sol, et des pressions croissantes liées aux changements climatiques.

## Le transport collectif

La MRC de Roussillon appuie les demandes de ses municipalités à l'égard du financement du transport collectif :

### Matériel roulant et garages d'EXO

- Accélérer l'acquisition des autobus hybrides et des garages par EXO afin de réduire les coûts d'exploitation à long terme.
- Accorder à EXO, par souci d'équité avec les autres sociétés de transport, une subvention temporaire jusqu'à la pleine mise en œuvre de ce modèle de propriété.

### Déficit d'exploitation du train de banlieue

- Soutenir financièrement les opérations du train de banlieue afin de maintenir l'offre de service.
- Mettre en place un soutien gouvernemental ciblé et récurrent pour compenser un déficit d'exploitation devenu incompatible avec la capacité de payer des municipalités desservies.

### Subvention au transport adapté

- Revoir le Programme de soutien au transport adapté afin qu'il reflète la croissance importante des déplacements afin de limiter la pression financière exercée sur les municipalités.

## Un potentiel à déployer

Dans le cadre des prochaines élections québécoises, la MRC de Roussillon met de l'avant trois priorités structurantes propres au territoire pour lesquelles des solutions concrètes sont déjà identifiées. Leur mise en œuvre permettrait de lever d'importants freins au développement de Roussillon et de lui donner les moyens de réaliser pleinement son potentiel.

MRC

ROUSSILLON **RS**

Candiac · Châteauguay · Delson · La Prairie · Léry · Mercier · Saint-Constant  
Saint-Isidore · Saint-Mathieu · Saint-Philippe · Sainte-Catherine

# Développement du corridor économique de l'autoroute 30



Le corridor de l'autoroute 30 constitue l'un des principaux axes de développement économique du Grand Montréal. Cette infrastructure, conçue pour faciliter la mobilité des personnes et des marchandises, devait également soutenir le développement des territoires qu'elle traverse.

À cet égard, l'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur s'inscrit directement dans la dynamique de développement stratégique de ce corridor. Ce projet d'envergure, dont les travaux préparatoires ont débuté en 2025, vise à accroître de façon significative la capacité logistique métropolitaine, avec l'ajout de plus de 1 million de conteneurs (EVP) par année, à terme. Il générera à lui seul près de 4 000 emplois durant la construction et plus de 10 000 emplois directs, indirects et induits à pleine capacité, tout en créant des retombées économiques majeures pour la Montérégie.

À cette dynamique s'ajoute la transformation du MET – Aéroport métropolitain de Montréal à Saint-Hubert. Dotée d'une nouvelle aérogare de 500 M\$, cette infrastructure pourra accueillir jusqu'à 4 millions de passagers par année. À court terme, l'aéroport prévoit accueillir 1 million de passagers annuellement, ce qui

## PORT DE MONTRÉAL À CONTRECŒUR

+ 1 million de conteneurs (EVP) par année

+ 4 000 emplois durant la construction

+ 10 000 emplois à pleine capacité

Renforcement du corridor logistique de l'A-30

Pression accrue sur les infrastructures routières

## MET – AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL

Nouvelle aérogare de 500 M\$

Jusqu'à 4 millions de passagers/an

2 500 emplois et 400 M\$ en retombées

Consolidation de la Rive-Sud comme pôle de mobilité et d'affaires

Hausse de l'attractivité économique du corridor de l'A-30

permettra de générer environ 2 500 emplois et 400 M\$ en retombées économiques pour la région métropolitaine. En renforçant l'offre de transport aérien domestique et la connectivité des entreprises, ce projet consolide le rôle de la Rive-Sud comme pôle stratégique de mobilité, de logistique et de développement économique.

En complément de ces deux projets majeurs, l'autoroute 30 agit comme une véritable colonne vertébrale économique, reliant les principaux pôles industriels, logistiques, portuaires et aéroportuaires de la grande région métropolitaine.

En renforçant les connexions ferroviaires et routières, notamment via l'autoroute 30 et la route 132, ce projet agira comme un catalyseur pour les pôles logistiques de la Rive-Sud, dont la MRC de Roussillon, en stimulant la demande pour des espaces d'entreposage, de distribution et de transport intermodal. Il accentuera toutefois les pressions sur les infrastructures existantes, déjà fortement sollicitées.

Dans Roussillon, le potentiel est réel, mais demeure aujourd'hui partiellement bloqué. Le tracé de l'autoroute a en effet généré des effets territoriaux importants : fragmentation du territoire agricole, enclavement de certaines parcelles, difficultés d'accès et décalage entre le tracé autoroutier et les limites actuelles du périmètre d'urbanisation.

Concrètement, certains terrains ne sont plus réellement exploitables à des fins agricoles, sans être pour autant mobilisables pour du développement économique.

L'enjeu n'est donc pas d'étendre l'urbanisation, mais de corriger une incohérence territoriale créée par une infrastructure publique majeure.

La MRC propose une approche ciblée, fondée sur la requalification de secteurs déstructurés et sur une meilleure cohérence entre les infrastructures, la planification territoriale et l'occupation du sol. Cette approche permet à la fois de protéger les terres agricoles performantes et de libérer du potentiel économique actuellement inutilisé.

Il s'agit d'un rattrapage territorial, nécessaire pour maximiser les investissements publics déjà réalisés et permettre au corridor de jouer pleinement son rôle de levier économique.

### **Demandes au gouvernement du Québec**



- **Reconnaître le corridor de l'A-30 comme zone d'intérêt économique stratégique**
- **Permettre la requalification ciblée de secteurs déstructurés en fonction de leur potentiel réel**
- **Ajuster les périmètres d'urbanisation en cohérence avec le PMAD et le SAD**
- **Mettre en place des mécanismes facilitant la mobilisation de terrains stratégiques**
- **Accélérer les processus d'autorisation pour les projets situés dans ce corridor**

Bombardier produits récréatifs (BRP), Saint-Philippe



# Gestion intégrée des bassins versants et protection des bandes riveraines

Les risques d'inondation de plus en plus grands dans le bassin versant de la rivière Saint-Régis, notamment à Sainte-Catherine, mettent en lumière une limite importante des approches actuelles. Les interventions d'atténuation en milieu urbain, souvent ponctuelles et localisées, ne suffisent plus à contenir les impacts des changements climatiques.

Les problématiques observées en aval prennent souvent naissance en amont. Dans ce contexte, les bandes riveraines agricoles jouent un rôle central. Elles ralentissent les écoulements de surface, favorisent l'infiltration de l'eau, contribuent à l'écrêtage des crues et réduisent la pression sur les infrastructures urbaines et la population : elles agissent comme une infrastructure naturelle d'atténuation des risques en milieux urbanisés.

Agir en amont en maintenant et renforçant les bandes riveraines agricoles, en reconnaissant le rôle des instances locales, en soutenant une gestion intégrée des bassins versants et en assurant un financement structurant demeurent les conditions essentielles pour protéger durablement les milieux urbains et leurs infrastructures ainsi que les populations.

Le projet de réhabilitation du bassin versant de la rivière Saint-Régis s'inscrit directement dans cette logique. Estimé à près de 50 M\$, il vise à intervenir à l'échelle du bassin versant pour améliorer la gestion de l'eau, réduire les risques d'inondation et renforcer la résilience du territoire : un projet qui fera vitrine pour l'ensemble de la gestion par bassin versant.

Le projet bénéficie déjà d'un engagement financier du gouvernement fédéral de 20 M\$. Pour compléter le montage financier, la MRC doit compter sur une contribution équivalente du gouvernement du Québec. La prochaine étape, urgente et essentielle, consiste à mettre à jour les plans et devis afin de permettre sa réalisation.

Enfin, la capacité d'action des MRC et des municipalités repose sur un cadre réglementaire clair et cohérent. Affaiblir leur rôle en matière de protection des bandes riveraines fragilise l'ensemble de la chaîne de prévention des inondations et transfère ultimement les risques vers les citoyens.

## Demandes au gouvernement du Québec



- Financer la mise à jour des plans et devis du projet, dont le mandat de la phase 1 est estimé à 1,3 M\$.
- Prévoir une enveloppe minimale de 20 M\$, équivalente à l'engagement fédéral pour ce projet vitrine à l'échelle du bassin versant.
- Maintenir un rôle actif des MRC et des municipalités dans la gestion des bandes riveraines
- Assurer une gouvernance cohérente et partagée entre les différents niveaux d'intervention



Rivière Saint-Régis, Sainte-Catherine



2017

# Des projets structurants prêts à décoller

La MRC de Roussillon porte plusieurs projets structurants qui sont aujourd'hui prêts à être réalisés, mais dont la mise en œuvre est freinée par des enjeux de financement ou par des programmes mal adaptés à leur réalité.

Ces projets répondent à des besoins concrets en matière de culture, de mobilité, de développement économique et d'autonomie alimentaire, tout en contribuant directement à l'attractivité et à la résilience du territoire.



## Dernière phase de parachèvement de la Route verte

Du côté de la mobilité, le parachèvement de la Route verte par la réalisation d'une passerelle multifonctionnelle constitue un maillon essentiel pour assurer la continuité du réseau cyclable et compléter un lien structurant à l'échelle métropolitaine. Cette discontinuité actuelle limite les usages et réduit les retombées économiques associées au cyclotourisme. L'achèvement de ce lien structurant permettrait non seulement de sécuriser les déplacements actifs, mais aussi de renforcer l'attractivité touristique du territoire et de maximiser les investissements déjà réalisés dans le réseau. Ainsi, le gouvernement doit bonifier le programme de la Trame verte et bleue pour soutenir les projets municipaux et régionaux.

## Centre de conservation et de recherche en archéologie de la Montérégie

Parmi ceux-ci, le Centre de conservation et de recherche en archéologie de la Montérégie vise à combler un manque d'infrastructures pour la conservation, la recherche et la mise en valeur des collections. Aujourd'hui, une part importante des artefacts est envoyée à la réserve nationale à Québec (LRAQ), une infrastructure saturée qui en limite l'accès, l'étude et la diffusion. Le projet permettra de rapatrier cette expertise en région, de soutenir la recherche en collaboration avec le milieu universitaire et d'offrir des services en gestion

des collections. Appuyé par la Table de concertation régionale de la Montérégie (TCRM), il s'inscrit comme un projet structurant à l'échelle régionale.

Sa réalisation est toutefois conditionnelle à la décontamination du terrain identifié, Rose et Laflamme, situé dans le secteur du Vieux-La Prairie, un site patrimonial déclaré par le gouvernement du Québec. Sans soutien financier dédié, ce terrain demeure inutilisable, freinant sa requalification et la mise en valeur du secteur. Les coûts de décontamination et de fouilles archéologiques sont estimés à plus de 3,2 M\$.

## Hub agroalimentaire de la Montérégie-Ouest

Enfin, le développement du Hub agroalimentaire de la Montérégie-Ouest représente un levier majeur dans le contexte actuel de recherche d'autonomie alimentaire. Dans un territoire où l'agriculture occupe une place centrale et où cohabitent production, transformation et consommation, le potentiel de structurer un véritable système alimentaire territorial est réel.

Déployé en collaboration avec les MRC voisines, le Hub vise à répondre à des enjeux concrets auxquels font face les producteurs et les entreprises du secteur : accès aux infrastructures, logistique de distribution, transformation et mise en marché. Il permettra de mutualiser certaines fonctions, de réduire les pertes, d'améliorer l'accès aux marchés et de renforcer les circuits courts.

## Demandes au gouvernement du Québec



- **Reconduire et bonifier le programme de la Trame verte et bleue en soutien à la mobilité active pour permettre le financement de 5 M\$ nécessaire au parachèvement de la Route verte**
- **Soutenir financièrement les coûts de décontamination et de fouilles archéologiques de 3,2 M\$ du terrain Rose et Laflamme dans le Vieux-La Prairie, condition préalable à la réalisation du centre de conservation, et financer les fouilles archéologiques**
- **Mettre en place des programmes adaptés aux projets structurants territoriaux afin de soutenir financièrement la réalisation de projets prêts à être déployés, notamment le Hub agroalimentaire et le centre de conservation**