

218

DB1

Projet de parachèvement de l'autoroute 30
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-
Leman à Candiac et à Saint-Philippe

Montérégie

6211-06-075



MRC DE ROUSSILLON

EXTRAITS CHOISIS DU 2^{ÈME} SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
DE REMPLACEMENT (SAR-3)

TRANSMIS AU **BAPE** DANS LE CADRE DU **PROJET DE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR
JEAN-LEMAN À CANDIAC ET SAINT-PHILIPPE**

Août 2005

INDEX

Contenu SAR-3 :

- art. 3.1.1 Les objectifs généraux de développement (p. 3-3 à 3-4);
- orientation reliée à la concertation et au développement régional (p. 3-8);
- art. 3.1.3.2 Le développement industriel et tertiaire (p. 3-13 à 3-14);
- art. 3.1.3.4 Le transport (p. 3-17 à 3-19);
- art. 3.1.4 Le concept d'organisation spatiale (p. 3-30 à 3-32);
- art. 3.3.3 La zone prioritaire de réaménagement et le corridor prioritaire d'aménagement routier (p. 3-68 à 3-72);
- art. 3.6 Les équipements et infrastructures de transport (p. 3-157 à 3-163).

Plans :

- plan 11 : Concept d'organisation spatiale;
- plan 13 : Affectations du territoire et périmètres d'urbanisation;
- plan 14 : Corridor prioritaire d'aménagement routier et zone prioritaire de réaménagement;
- plan 20 : Hiérarchie du réseau routier supérieur.

Le schéma d'aménagement révisé regroupe donc ces grandes orientations sous deux thèmes:

- Concertation et développement régional (six orientations);
- Aménagement du territoire (dix orientations).

Pour chacune des orientations identifiées, des sous-orientations sont énoncées afin d'en préciser la portée et le contenu. De plus, à titre indicatif et afin de faire un lien avec les autres sections du schéma d'aménagement, les éléments des sections 3 - *Schéma d'aménagement*, 4- *Document complémentaire* et 6 - *Plan d'action*, reliées à ses sous-orientations, sont présentées sous forme de tableau. Les grandes orientations et sous-orientations font partie intégrante du présent schéma d'aménagement révisé et devront être respectées lors de la révision des plans et règlements d'urbanisme des municipalités composant la MRC de Roussillon.

3.1.1 Les objectifs généraux de développement

Toutefois, avant d'identifier les grandes orientations de l'aménagement du territoire, la MRC de Roussillon a privilégié l'identification d'objectifs généraux de développement. Ces objectifs sont les suivants:

- L'amélioration de la qualité de vie des résidents de la MRC;
- L'utilisation et la gestion rationnelle et optimale de la ressource « sol » par une consolidation des fonctions selon le potentiel des espaces;
- La croissance des activités économiques durables;
- Profiter de la localisation stratégique du territoire de la MRC par rapport à la région métropolitaine de Montréal et à la Montérégie;
- Positionner la MRC dans le contexte de planification à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le premier objectif général repose sur la notion de qualité de vie. Cette notion, à portée très générale, s'apparente à l'ensemble des grandes orientations de l'aménagement du territoire mais se précise surtout au niveau de la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel, le développement d'activités récréatives et de réseaux récréotouristiques, la protection de l'environnement et la détermination de contraintes naturelles et anthropiques.

Le second objectif vise à assurer la protection et le développement des activités agricoles durables, la consolidation des activités urbaines et l'harmonisation entre les différentes fonctions.

Le troisième objectif fait référence à un processus d'intégration des différentes activités qui prévalent sur le territoire de la MRC au dynamisme économique en considérant l'apport de chacune d'elles. Le territoire de la MRC jouit d'une diversité d'activités urbaines et agricoles qui se complètent et qui par extension, s'insèrent dans l'ensemble des activités économiques de la sous-région Rive-Sud et de la région métropolitaine de Montréal. Cet objectif vise donc à intégrer la préoccupation économique aux préoccupations sociales et à l'aménagement du territoire.

Les quatrième et cinquième objectifs généraux visent, quant à eux, à profiter de la position stratégique qu'occupe la MRC. De fait, la localisation de la MRC dans la sous-région Rive-Sud et dans la Communauté métropolitaine de Montréal, et le taux de croissance démographique observé, permettent à la MRC de compléter son urbanisation et elle doit planifier les ressources de son territoire en fonction d'une utilisation optimale. Ce développement doit pouvoir s'effectuer dans une perspective d'intégration et d'arrimage avec les territoires adjacents. De plus, tant dans les secteurs industriel, commercial que résidentiel, la MRC cible les spécificités et les axes prioritaires de son développement.

3.1.2 La concertation et le développement régional

Les grandes orientations présentées dans cette section circonscrivent celles concernant directement l'aménagement du territoire. Elles font référence aux différents rôles que la MRC doit assurer au niveau de la concertation avec les différents partenaires du milieu, les MRC voisines et les organismes publics ainsi que son rôle d'agent de développement économique et touristique, en partenariat avec le Centre local de développement de Roussillon (CLD).

Six orientations reliées au thème de la « concertation et du développement régional » sont retenues par la MRC. Pour chacune d'elles, des sous-orientations permettent d'en préciser la portée et le contenu.

Il est important de mentionner que l'ordre dans lequel sont présentées les grandes orientations ne correspond pas à un ordre prioritaire. Ainsi, les six orientations doivent être considérées avec une égale attention.

Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
Sous-orientation 5.4 Favoriser le développement de circuits touristiques (véhiculaires ou pédestres) mettant en valeur les attraits et les caractéristiques de la région.	3.1.5 Le concept du Réseau Récréatif Régional (3R)		Action 14 Comité récréo-touristique régional
	3.2.4 L'affectation «Récréative»		
	3.5.1 Les territoires d'intérêt historique et archéologique		
	3.5.2 Les territoires d'intérêt culturel et touristique		
	3.5.3 Les territoires d'intérêt esthétique et écologique		
	3.6.3 Le réseau cyclable régional Plan 22 Le réseau cyclable local et régional		

Orientation 6

Renforcer l'importance et la valeur du «Schéma d'aménagement» comme outil de gestion, de promotion et de contrôle du développement et de l'aménagement.

Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
Sous-orientation 6.1 De façon permanente, le schéma est le lieu d'un « forum » permettant: <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'identifier, avec tous les partenaires concernés, les grandes préoccupations régionales; ▪ de dégager une vision partagée du développement économique et social de la MRC; ▪ d'articuler une stratégie éclairée d'intervention en matière de gestion et de contrôle du développement, du redéveloppement et de l'aménagement du territoire. 			Action 29 Communauté métropolitaine de Montréal
Sous-orientation 6.2 Assurer la mise en oeuvre du plan d'action.			

3.1.3.2 Le développement industriel et tertiaire

Les activités industrielles et tertiaires du territoire de la MRC et de la sous-région Rive-Sud sont avantagement desservies par la proximité du centre économique de l'île de Montréal et par la présence du réseau de transport.

Le secteur industriel de la MRC se caractérise par la diversité et le dynamisme des entreprises établies dans la région. La structure d'accueil aux investissements en matière industrielle est soutenue par la présence de six parcs industriels dont cinq avec superficie vacante. Aussi, mentionnons que depuis quelques années certaines industries dont les installations et les bâtiments occupaient de grands espaces, ont cessé leurs opérations, laissant vacants certains espaces à redévelopper.

Stratégiquement localisés, les espaces industriels de la MRC bénéficient de terrains à des prix très compétitifs qui répondent aux différents besoins industriels courants. C'est donc par la présence de ses parcs industriels que la MRC de Roussillon peut être considérée comme un choix judicieux pour les investisseurs désireux de s'implanter dans un territoire où le potentiel de croissance s'affirme comme un élément de premier plan qualifiant sa structure industrielle.

Mentionnons également que dans le souci d'assurer une plus grande autonomie du territoire, la MRC de Roussillon s'est impliquée en matière de développement économique en contribuant à la formation du Centre local de développement (CLD). Cet organisme travaille activement à la promotion et au développement économique du territoire. Le CLD, en collaboration avec la MRC, a réalisé une *Étude de positionnement industriel, bioalimentaire et commercial* pour l'ensemble du territoire. Les recommandations de ce document relatives au développement et à l'aménagement des espaces industriels sont reprises dans le tableau suivant.

Orientation 2 - Développement industriel et tertiaire			
Favoriser le maintien et le développement des secteurs d'activités industrielles et tertiaires présents sur le territoire.			
Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
Sous-orientation 2.1 Positionner la MRC comme porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal.	3.2.3 Les affectations industrielles		Action 1 Plan stratégique de développement économique
	Plan 11 Concept d'organisation spatiale		
	Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation		

Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
Sous-orientation 2.2 Positionner la MRC comme étant une destination industrielle de choix dans la région métropolitaine de Montréal par le biais du développement d'un chapelet de parcs industriels à vocation déterminée.	3.2.3 Les affectations Industrielles Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation	-	-
Sous-orientation 2.3 Faire de la MRC la plaque tournante des services de transport de marchandises en direction des États-Unis et de l'Ontario.	3.2.3.3 L'affectation «Industrielle de transport» Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation	-	-
Sous-orientation 2.4 Privilégier une diversification industrielle qui met l'emphase sur des activités de production et accorder une attention particulière aux secteurs de l'environnement, de l'agroalimentaire, du bois, des produits métalliques ainsi que des produits non métalliques.	3.2.3 Les affectations Industrielles Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation	-	-
Sous-orientation 2.5 Favoriser le redéveloppement et la réutilisation des installations et bâtiments industriels vétustes ou vacants.	3.2.3 Les affectations industrielles Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation	-	-
Sous-orientation 2.6 Développer une qualité d'aménagement des sites industriels et tertiaires dans les secteurs les plus visibles.	-	4.5.6 Les dispositions normatives applicables aux alres d'affectation «Industrielle légère» et «Industrielle de transport» situées en bordure des autoroutes 15 et 30 et de la route 132	Action 4 Exercice de design des grands axes routiers
Sous-orientation 2.7 Développer des règles d'intégration industrielle pour réduire l'impact de ces activités par rapport aux autres fonctions.	3.2.3 Les affectations industrielles Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 périmètres d'urbanisation	4.5.5 Les dispositions normatives applicables aux zones affectées à des fins industrielles ou de commerce lourd	-

Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
Sous-orientation 3.3 Intégrer certaines activités récréatives extensives de type «réseau linéaire» sur certaines routes et axes linéaires existants (voir concept récréotouristique) afin de permettre les liaisons.	3.1.5 Le concept du Réseau Récréatif Régional (3R) 3.2.6 Les affectations agricoles 3.6.3 Le réseau cyclable régional Plan 12 Concept de réseau récréotouristique	4.4.6 Les dispositions normatives applicables à la gestion des odeurs en zone agricole	Action 14 Comité récréotouristique régional
Sous-orientation 3.4 Tirer profit du potentiel récréotouristique de la cueillette et de l'approvisionnement direct chez le producteur.	3.5.2 Les territoires d'intérêt culturel et touristique Plan 18 Territoires d'intérêt culturel et touristique	-	Action 14 Comité récréotouristique régional
Sous-orientation 3.5 Planifier les corridors d'infrastructures d'utilités publiques en fonction d'une utilisation multiple afin d'éviter le morcellement des terres.	3.6.6 Les équipements et infrastructures ferroviaires 3.7.4 Les équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication	4.5.19 Les dispositions normatives applicables aux réseaux majeurs d'infrastructure	-

3.1.3.4 Le transport

Le réseau de transport routier est relativement bien développé quoiqu'une importante discontinuité peut être observée à l'échelle régionale. Le réseau autoroutier de l'autoroute 30 n'est pas complété et ne permet pas de bien structurer les déplacements régionaux à l'intérieur même du territoire de la MRC. De plus, on observe plusieurs problèmes relatifs à la circulation, au transport, à l'aménagement et au développement sur l'actuelle route 132.

La viabilité fonctionnelle du réseau de routes nationales et régionales est à assurer compte tenu des nombreuses occupations riveraines qui, dans certains cas, créent un milieu urbain riverain dense et affectent la capacité fonctionnelle du réseau. De plus, la circulation effectuée par véhicules lourds ne transite pas nécessairement par les voies les plus appropriées.

Le territoire de la MRC est relativement bien desservi par les réseaux cyclables locaux. Par contre, l'identification et la mise en place d'un réseau cyclable régional est souhaité afin de relier entre eux les principaux attraits et sites d'intérêt régionaux. Le développement de ce réseau permettra également de relier les deux principales agglomérations de la MRC.

Le transport en commun est assuré par plusieurs transporteurs qui se partagent des portions différentes du territoire de la MRC. La fragmentation de services, de circuits et de tarifs ainsi que la présence de points de transferts ne tendent pas à favoriser l'utilisation de ce mode de transport par la population.

Orientation 4 - Transport			
Compléter et optimiser la gestion du réseau de transport terrestre sur l'ensemble du territoire de la MRC afin de desservir adéquatement et de façon sécuritaire l'ensemble des usagers.			
Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
<p>Sous-orientation 4.1 Assurer une desserte adéquate du territoire par une complémentarité des modes de transport.</p>	<p>3.6 Les équipements et infrastructures de transport</p> <p>Plan 20 Hiérarchie du réseau routier</p> <p>Plan 22 Réseau cyclable local et régional</p> <p>Plan 23 Équipements et infrastructures de transport collectif</p>	-	<p>Action 18 Plan de transport routier</p> <p>Action 19 Étude de circulation du réseau routier collecteur intermunicipal</p> <p>Action 23 Plan de transport collectif et adapté</p> <p>Action 24 Représentations transport collectif</p>
<p>Sous-orientation 4.2 Puisque dans sa lettre du 22 décembre 2004, le ministre des Transports affirme que « ...le péage est envisagé pour le tronçon ouest seulement, soit entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion »¹, la MRC vise à assurer la réalisation de l'autoroute 30, en permettant les déplacements internes par l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC sans frais de péage, notamment afin d'accéder au Centre hospitalier Anna-Laberge et à prévoir une desserte adéquate du pôle industriel régional et des mesures de mitigation pour protéger les zones résidentielles adjacentes, tout en minimisant les impacts sur la zone agricole.</p>	<p>3.3.3 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement</p> <p>3.6.1 Les infrastructures routières</p> <p>Plan 14 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement</p> <p>Plan 16 Zone de contraintes anthropiques</p> <p>Plan 20 Hiérarchie du réseau routier</p>	<p>4.5.10 Les dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé</p> <p>4.5.15 Les dispositions normatives applicables au tracé ouest de l'autoroute 30</p> <p>Plan 30a Emprise de l'autoroute 30- Tronçon ouest</p> <p>Plan 30b</p>	<p>Action 20 Représentations autoroute 30</p> <p>Action 21 Comité technique de l'autoroute 30 et de la route 132</p>
<p>Sous-orientation 4.3 La MRC souhaite que le réaménagement de la route 132 se réalise simultanément aux travaux de construction de l'autoroute 30, tel qu'exprimé par le BAPE dans son rapport rendu public en juin 2002². Par contre, compte tenu des commentaires du ministre des Transports exprimés dans une lettre datée du 22 décembre 2004, la MRC demande que les travaux</p>	<p>3.3.3 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement</p> <p>3.6.1 Les infrastructures routières</p> <p>Plan 14 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement</p>	<p>4.5.10 Les dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé</p>	<p>Action 22 Étude de réaménagement de la route 132</p>

1 Extrait de la lettre du 22 décembre 2004 du ministre des Transports, M. Yvon Marcoux à la préfète de la MRC, Mme Bates.

2 BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, No 164, p.63.

Sous-orientation	Schéma d'aménagement	Document complémentaire	Plan d'action
de réaménagement de la route 132 soient entrepris dès que le tronçon de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et Saint-Constant, sera ouvert à la circulation en assurant l'intégration des composantes reliées à la circulation, au transport, à la sécurité, à l'aménagement et au développement. Par ailleurs, des travaux préparatoires n'entravant pas la circulation doivent avoir lieu aussitôt que possible (selon les déclarations du ministre des Transports certains travaux devraient être complétés pour la fin de 2007) ³ . Dans ce contexte, un programme de réaménagement de la route 132, préparé conjointement avec le ministère des Transports, doit être déposé et approuvé par la MRC simultanément au projet de construction de l'autoroute 30. »	Plan 16 Zone de contraintes anthropiques Plan 20 Hiérarchie du réseau routier		
Sous-orientation 4.4 S'assurer que le tronçon autoroutier construit sur la route 132, entre l'autoroute 15 à l'est et la rue Principale à l'ouest soit fonctionnel, sécuritaire et permette l'accès à tous les secteurs adjacents.	3.3.3 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement 3.6.1 Les infrastructures routières Plan 14 Le corridor prioritaire d'aménagement routier et la zone prioritaire de réaménagement Plan 16 Zone de contraintes anthropiques Plan 20 Hiérarchie du réseau routier	4.5.10 Les dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé	Action 20 Représentations autoroute 30
Sous-orientation 4.5 Assurer un contrôle adéquat des occupations du sol en bordure des réseaux routiers supérieur et collecteur afin d'assurer leur fonctionnalité et leur fluidité.	3.2 Les grandes affectations du territoire 3.6.1 Les infrastructures routières Plan 13 Affectations du territoire et Plan 26 Périmètres d'urbanisation Plan 20 Hiérarchie du réseau routier	4.5.16 Les dispositions normatives applicables à la gestion des corridors routiers 4.5.17 Les dispositions spécifiques applicables en bordure des routes nationales et régionales l'extérieur des périmètres d'urbanisation	Action 18 Plan de transport routier Action 19 Étude de circulation du réseau routier collecteur intermunicipal

³ Date de référence citée dans la lettre du 22 décembre 2004 du ministre des Transports, M. Yvon Marcoux.

3.1.4 Le concept d'organisation spatiale

Tel que présenté au *plan 11 - Concept d'organisation spatiale* joint ci-après, la MRC de Roussillon propose un concept d'organisation spatiale de son territoire en faisant ressortir les différentes particularités caractérisant fortement chacune des parties.

Le territoire de la MRC se distingue par une double présence des milieux urbain et agricole. La complémentarité entre le milieu agricole et le milieu urbain est fort appréciable et contribue à la structuration spatiale du développement de la MRC. Ainsi, les besoins de l'urbanisation ont permis l'identification de périmètres d'urbanisation et le fort dynamisme agricole qui caractérise la majeure partie du territoire, favorise le maintien des activités agricoles dynamiques.

La consolidation des équipements structurants régionaux dans des pôles et axes prioritaires en relation étroite avec les réseaux autoroutier et routier permet de concentrer ces équipements dans des axes stratégiques, compte tenu de leur accessibilité et de leur visibilité.

Le maintien et la structuration des secteurs industriels permettent d'assurer la poursuite de leur développement dans les secteurs les plus prometteurs.

Le concept met aussi en relation la présence des pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la MRC, soit :

- les pôles et axes de commerces et services structurants;
- les pôles industriels;
- les centres-villes;
- les pôles et axes récréatifs;
- les secteurs de conservation;
- les secteurs agricoles dynamiques, viables et mixtes;
- le réseau routier supérieur.

3.1.4.1 Les pôles et axes de commerces et services structurants

Situés à l'intersection ou en bordure d'importants axes de transport, ces pôles et axes ont pour principale vocation d'accueillir les commerces et services structurants sans aucune limite au niveau de leur superficie de plancher. Dans le secteur est de la MRC, la route 132 constitue le principal axe commercial. On retrouve également deux autres concentrations de commerces et

services, un à La Prairie et l'autre à Candiac. Un quatrième secteur, situé en bordure de l'autoroute 30 à La Prairie, pourrait éventuellement accueillir ce type de commerces et services. Dans la partie ouest de la MRC, les commerces et services structurants sont concentrés le long des boulevards Saint-Jean-Baptiste et d'Anjou à Châteauguay. De plus, le secteur du Centre hospitalier Anna-Laberge à Châteauguay, situé en bordure du tracé projeté de l'autoroute 30, pourra également accueillir des commerces et services de grandes surfaces.

3.1.4.2 Les pôles industriels

Les autoroutes 15 et 30 constituent l'épine dorsale du développement industriel de la MRC. À l'intersection de ces deux autoroutes, on retrouve le plus important pôle industriel qui regroupe le parc industriel de Delson, le parc industriel Champlain à Candiac ainsi que des secteurs vacants à Saint-Constant et à Candiac qui pourraient éventuellement accueillir de nouvelles industries. Le pôle est actuellement occupé par quelques industries lourdes et des industries légères. Sa situation géographique privilégiée en fait une des portes d'entrée économique de la région métropolitaine de Montréal.

Ailleurs sur le territoire, on dénombre six pôles industriels. Les parcs industriels de La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Isidore et la partie nord du parc industriel de Châteauguay accueillent principalement des industries lourdes. D'autre part, le parc industriel Montcalm à Candiac est composé d'industries légères œuvrant dans les secteurs de pointe et de haute technologie. Des espaces vacants, situés en bordure de l'autoroute 30, sur les territoires des villes de La Prairie et de Châteauguay sont destinés à un développement industriel léger.

3.1.4.3 Les centres-villes

La MRC compte quatre secteurs caractéristiques qui peuvent être désignés comme des centres-villes. Ils sont situés sur le territoire des municipalités de La Prairie, Saint-Constant, Châteauguay et Mercier. L'identification de ces centres-villes vise à consolider et diversifier les activités et à offrir des milieux de vie attrayants.

3.1.4.4 Les pôles et axes récréatifs

Sur le territoire de la MRC, trois sites sont considérés comme des pôles récréatifs régionaux : le Récréo-parc de Sainte-Catherine, le Centre nautique et le Centre écologique Fernand-Seguin à Châteauguay. Plusieurs activités récréatives peuvent être pratiquées sur ces trois sites telles que la randonnée, le vélo, l'observation de la nature, la baignade, la voile, etc.

Un quatrième pôle a été inscrit au plan concept soit le petit bassin de La Prairie de même que l'axe de la rivière Saint-Jacques dans le prolongement de la promenade riveraine et du parc boisé de l'arrondissement de Brossard. La MRC referme d'autres sites et équipements récréatifs d'intérêt. Ils sont présentés à la section suivante *Concept du Réseau Récréatif Régional (3R)*.

Les axes récréatifs identifiés au plan concept d'organisation spatiale correspondent essentiellement au réseau cyclable régional décrit plus précisément à la section 3.6.3 qui longe, dans la mesure du possible, les grands cours d'eau ainsi que les territoires d'intérêt. Mentionnons que le tracé de ces axes récréatifs demeure préliminaire et qu'il doit être précisé dans le cadre d'un exercice de concertation régional futur (voir *section 6 – Plan d'action*).

3.1.4.5 Les secteurs de conservation

La MRC compte cinq secteurs de conservation possédant d'importants potentiels fauniques et floristiques : le petit bassin de La Prairie de La Prairie à Sainte-Catherine, l'île Saint-Bernard et le secteur du ruisseau Saint-Jean à Châteauguay et à Léry, le Centre écologique Fernand-Seguin à Châteauguay, la réserve faunique des îles-de-la-Paix à Léry et le refuge faunique des Rapides de Lachine.

3.1.4.6 Les secteurs agricoles

La plus importante portion du territoire de la MRC est vouée aux activités agricoles. On retrouve quelques établissements d'élevage mais les cultures céréalières et maraîchères occupent la plus grande part de la zone agricole permanente. Mentionnons que certains secteurs de la zone agricole sont occupés par des activités autres qu'agricoles : résidences, commerces, industries, carrières et sablières, etc. Ces activités étaient en place avant l'adoption de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* ou elles occupent des secteurs moins propices à l'agriculture. Les plus importants secteurs ont été circonscrits dans des îlots déstructurés et correspondent, au plan concept, aux secteurs agricoles mixtes ou déstructurés.

3.1.4.7 Le réseau routier supérieur

Le territoire de la MRC est traversé par les autoroutes 15 et 30. Toutefois, deux tronçons de l'autoroute 30 demeurent inachevés. Leurs parachèvements sont essentiels au plein essor économique de la région. Le réseau routier supérieur compte également quatre routes nationales (104, 132, 134 et 138) et quatre routes régionales ou collectrices (207, 209, 217 et 221). La hiérarchie du réseau routier supérieur est précisée au plan 20.

4.2 - Secteurs résidentiels à développer à l'intérieur des périmètres d'urbanisation doivent être développés prioritairement;

- Les secteurs priorités doivent être situés dans le prolongement des secteurs actuellement développés et par conséquent, dans le prolongement des réseaux collecteurs des services d'aqueduc et d'égout existants et cartographiés aux plans 4.1 et 4.2 - Secteurs résidentiels à développer à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Une densité brute moyenne minimale de 14 logements à l'hectare doit être prescrite à l'intérieur des plans d'urbanisme, pour l'ensemble des secteurs à développer. Pour les secteurs situés à proximité des gares existantes et projetées du train de banlieue, la densité prescrite doit s'élever à 20 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle.

3.3.3 La zone prioritaire de réaménagement et le corridor prioritaire d'aménagement routier

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le schéma d'aménagement peut «déterminer toute zone susceptible de faire l'objet, de façon prioritaire, d'un aménagement ou d'un réaménagement» (L.A.U., art. 6, par. 1). L'identification des zones prioritaires de réaménagement fournit l'occasion d'indiquer le type de consolidation ou de mutation de l'occupation actuelle du sol que le réaménagement vise à concrétiser.

Le schéma d'aménagement révisé identifie le corridor de la route 132 Est, sur les territoires des villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, comme zone prioritaire de réaménagement et le corridor où la construction de l'autoroute 30 Est est prévue par le gouvernement comme corridor prioritaire d'aménagement routier. Le *plan 14 – Zone prioritaire de réaménagement et corridor prioritaire d'aménagement routier* illustre ces deux secteurs.

3.3.3.1 Le corridor de la route 132 Est

Puisque le tronçon Est de l'autoroute 30 sera construit au sud des périmètres urbains des villes de Candiac, Delson et Saint-Constant, la route 132 doit faire l'objet d'un réaménagement notamment afin de répondre aux besoins en terme de circulation. À l'heure actuelle, la route 132 est congestionnée aux heures de pointe. Vers 2016, même avec la construction du projet de l'autoroute 30 au sud, la croissance de la circulation fera en sorte que le niveau de service sur la route 132 redeviendra semblable à celui d'aujourd'hui et des travaux majeurs devront alors être entrepris afin de donner un niveau de service acceptable aux usagers. Dans cette perspective, la MRC recherche la diminution de la circulation automobile et du camionnage lourd sur la route 132.

Le ministère des Transports prévoit donc reconstruire la route 132 en boulevard urbain sur cinq kilomètres entre l'intersection avec l'autoroute 30 à l'ouest et la rue Principale à l'est. Ensuite, sur deux kilomètres vers l'est, jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute 15, la route 132 sera reconstruite en autoroute, afin d'accommoder des volumes plus importants de circulation.

Les aménagements de la route 132 doivent également permettre d'optimiser le potentiel de développement et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation, le transport en commun que pour la diversité des usages à proximité. Elle doit également permettre de consolider ce pôle commercial et de services structurant pour le secteur Est de la MRC.

En identifiant le corridor Est de la route 132 comme zone prioritaire de réaménagement, la MRC souhaite que l'aménagement de la route 132 soit planifié simultanément au projet de l'autoroute 30 et que les travaux soient réalisés de manière prioritaire au même titre que ceux de l'Autoroute 30, c'est-à-dire que les travaux débutent immédiatement après la mise en service de l'autoroute 30 au sud.

Par ailleurs, dans le présent cas, la MRC considère essentiel de mettre en œuvre un projet intégré considérant à la fois les composantes reliées à la circulation, au transport, à l'aménagement et au développement. La MRC privilégie les balises d'aménagement suivantes dans le cadre du réaménagement du tronçon Est de la route 132 :

Sur le domaine privé :

- Identification du positionnement stratégique et évaluation du potentiel de développement de la route (potentiel de superficie de plancher, usages à favoriser, densité, besoins et exigences en stationnement hors rue, etc.);
- Définition d'un concept de développement et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (implantation du cadre bâti, marge avant, entrée charretière, aménagement des stationnements, aménagement des marges avant, critères architecturaux, critères d'affichage, etc.);

Sur le domaine public :

- Adoption d'un scénario d'emprise, de chaussée et de géométrie des intersections assurant à court et à long termes l'intégration des composantes suivantes :
 - fonctionnalité de la circulation,
 - mesures préférentielles de transport en commun,
 - intégration au réseau cyclable,

- aménagements et mesures assurant le confort et la sécurité des piétons;
- Élaboration d'un concept d'aménagement paysager et de mobilier urbain;
- Définition d'un traitement architectural des ouvrages d'art, s'il y a lieu;

Autres considérations :

- Adoption de mesures d'insertion du réseau cyclable et des accès piétons sur les axes nord-sud;
- Aménagement d'accès piétons et cyclables aux ouvrages d'art;
- Prolongement des axes nord-sud associés au projet;
- Définition de mesures de mitigation relatives au bruit;
- Maintien de l'accessibilité aux commerces;
- Maintien de la route 132 comme route nationale de responsabilité provinciale;
- Évaluation de scénarios d'utilisation de l'emprise excédentaire, s'il y a lieu, à des fins privées et publiques.

3.3.3.2 Le corridor de l'autoroute 30 Est

Le corridor de l'autoroute 30 Est comprend deux tronçons distincts, soit le tronçon situé entre l'autoroute 30 actuelle contournant la réserve de Kahnawake et l'autoroute 15 (ci-après nommé « *tronçon au sud des périmètres urbains* ») et le tronçon situé à l'est de l'autoroute 15, également appelé « *tronçon Jean-Leman* ». La MRC de Roussillon n'est pas favorable à l'établissement d'un poste de péage sur l'autoroute 30 sur son territoire car elle souhaite favoriser les déplacements internes par cette autoroute sur le territoire de la MRC sans frais de péage. Par contre, la question du péage demeure une prérogative du gouvernement.

Tronçon au sud des périmètres urbains

Le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur le projet de construction de l'autoroute 30, entre l'autoroute 30 actuelle contournant la réserve de Kahnawake et l'autoroute 15, rendu public en juin 2002, indique qu'il est préférable de construire ce tronçon autoroutier au sud des périmètres urbains des villes de Candiac, Delson

et de Saint-Constant plutôt que de transformer la route 132 en autoroute.

Le tronçon privilégié traversera la zone agricole permanente entraînant ainsi la perte, la déstructuration et l'enclavement de secteurs agricoles en exploitation. Certains secteurs résidentiels actuels et projetés seront situés à proximité de l'autoroute. Des impacts relatifs au bruit, à la qualité de l'air et au paysage risquent d'affecter ces secteurs. Le tracé privilégié traverse les rivières de La Tortue, Saint-Pierre et Saint-Régis.

Le tronçon privilégié visera à faciliter la circulation de transit pour le territoire de la MRC ainsi que pour la région métropolitaine et également à diminuer la circulation sur la route 132.

En identifiant le tronçon de l'autoroute 30, entre l'autoroute 30 actuelle contournant la réserve de Kahanwake et l'autoroute 15, à titre de « corridor prioritaire d'aménagement routier » et ce, en réponse à une demande du gouvernement, la MRC souhaite que le parachèvement de cette autoroute, et son raccordement aux tronçons existants, soit réalisé à court terme. Toutefois, avant sa réalisation, la MRC souhaite que le gouvernement s'entende avec les municipalités touchées par ce tronçon sur les divers aspects traités dans les Décrets de construction de cette autoroute (Décret numéro 108-2003 du 6 février 2003 et Décret numéro 482-2004 du 19 mai 2004), dont notamment à l'égard des aspects suivants :

- La localisation exacte du tracé et des terrains expropriés de sorte à minimiser les impacts sur la zone agricole et sur les secteurs résidentiels limitrophes;
- L'application de mesures de mitigation relatives au bruit, à la qualité de l'air, à l'aspect visuel et aux accès aux propriétés agricoles;
- L'intégration des réseaux récréatifs régionaux.

Tronçon Jean-Leman

Ce tronçon n'est pas visé par le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) rendu public en juin 2002. Il fera possiblement l'objet d'un prochain mandat de consultation du BAPE. Dans ce contexte, la MRC souhaite que les aspects suivants soient précisés avant sa réalisation :

- Ajustement de ce tronçon afin de valoriser les secteurs adjacents en fonction de leurs potentiels de développement de façon à concrétiser des projets de développement ayant des retombées régionales;

- Application de mesures de mitigation relatives au bruit, à la qualité de l'air, à l'aspect visuel et aux accès aux propriétés agricoles;
- Aménagement d'un accès au pôle industriel régional via les autoroutes 15 ou 30;
- Intégration des réseaux récréatifs régionaux;
- Mise en place des mesures requises visant la diminution de la circulation automobile et du camionnage lourd sur la route 132;
- Évaluation des opportunités d'aménager des accès pour les secteurs bâtis.

En identifiant le tronçon Jean-Leman à titre de « corridor prioritaire d'aménagement routier » et ce, en réponse à une demande du gouvernement, la MRC souhaite que la construction de ce tronçon d'autoroute soit réalisée dans les meilleurs délais.

3.3.4 Les secteurs anciens

Enfin, tel que mentionné à la *section 2 – Contexte de planification*, des secteurs anciens sont présents dans quelques municipalités. Afin d'assurer le redéveloppement des secteurs présentant des problématiques particulières d'aménagement, les municipalités devront les identifier et introduire des dispositions visant à résoudre ces problématiques tel qu'exigé à la *section 4 – Document complémentaire*.

3.6 Les équipements et infrastructures de transport

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » à l'intérieur de son schéma d'aménagement. Elle doit d'abord « indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés. »

La Loi mentionne également que « compte tenu du caractère adéquat ou non de ces infrastructures et équipements, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes », la MRC doit « indiquer les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et équipements et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés. »

Ce schéma d'aménagement révisé présente une mise à jour de l'ensemble des équipements et infrastructures de transport actuellement en place sur le territoire de la MRC de Roussillon. Une description des nouveaux équipements et des nouvelles infrastructures qui seront mis en place par le gouvernement ou ses mandataires est également présentée.

Par ailleurs, une planification détaillée de l'organisation du transport terrestre, en fonction des besoins actuels et de la demande anticipée, sera intégrée à la prochaine version du schéma d'aménagement révisé, suite à la réalisation de trois actions prioritaires inscrites à la *section 6 - Plan d'action* de la présente version du schéma d'aménagement révisé, soit:

- Réaliser un plan de transport routier, incluant une révision de la hiérarchie routière et une cartographie complète du réseau routier, afin d'approfondir les problématiques existantes et de mieux soutenir les améliorations souhaitées par rapport aux besoins et à la demande prévisible;
- Réaliser une étude de circulation visant à identifier les faiblesses et les opportunités du réseau routier collecteur intermunicipal afin d'assurer et d'améliorer sa fonctionnalité;
- Collaborer à la réalisation d'un plan de transport collectif et adapté visant à harmoniser les tracés, les horaires et les tarifs sur l'ensemble du territoire de la MRC.

À l'intérieur de cette section, les équipements et infrastructures de transport sont regroupés en sept grandes catégories:

- Infrastructures routières;
- Réseau de camionnage lourd de transit;
- Réseau cyclable régional;
- Équipements et infrastructures de transport collectif et adapté;
- Transport scolaire;
- Équipements et infrastructures ferroviaires;
- Équipements et infrastructures de transport maritime.

3.6.1 Les infrastructures routières

Les divers types de routes sillonnant un territoire possèdent des vocations spécifiques ainsi que des caractéristiques techniques qui leur sont propres. La vocation des routes sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec est exprimée à travers la *Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur*. Les différentes composantes de cette classification fonctionnelle correspondent aux descriptions suivantes:

1. Autoroutes

Les autoroutes ont pour fonction première de relier les grands pôles d'activités comme les grands centres urbains, les aéroports et les ports de catégories nationales et les stations touristiques majeures. Elles privilégient les longs itinéraires et donnent priorité au trafic de transit. Les débits de circulation et la proportion du trafic lourd y sont habituellement les plus élevés. Les chaussées sont séparées et les carrefours à étage dénivelés. Enfin, les autoroutes ne permettent pas d'accès direct car elles sont protégées par des servitudes de non-accès.

2. Routes nationales

Ces routes ont les mêmes caractéristiques fonctionnelles que les autoroutes, sauf que les accès y sont généralement permis en donnant cependant priorité à la circulation. De plus, les voies peuvent être contiguës et l'on retrouve des carrefours plans (intersection où les axes routiers

s'entrecroisent à un même niveau; on y trouve soit des arrêts, soit des feux de circulation). Enfin, on peut y trouver des feux de circulation à l'intérieur des centres urbains.

3. Routes régionales

Ces routes donnent accès aux pôles d'activités secondaires tels, les centres urbains sous-régionaux, les centres industriels et les aéroports. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers les autoroutes et les routes nationales. Les accès riverains sécuritaires y sont permis en donnant priorité à la circulation.

4. Routes collectrices

Les fonctions de ces routes consistent à lier, d'une part, les centres ruraux aux agglomérations urbaines et, d'autre part, les quartiers résidentiels entre eux. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers les routes régionales. Les voies de circulation y sont contiguës ou à chaussées séparées (milieu urbain) et on y accorde généralement une importance égale aux accès riverains et à la circulation.

La classification fonctionnelle du réseau routier supérieur (hiérarchie routière) de la MRC de Roussillon est décrite à l'intérieur du tableau 3-21 et sur le *plan 20 - Hiérarchie du réseau routier supérieur*.

Tableau 3-21 Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur

Classe	Route	Municipalités desservies
Autoroutes	15	La Prairie, Candiac, Delson, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe
	30	La Prairie, Saint-Philippe, Candiac, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Isidore, Mercier, Châteauguay
Routes nationales	104	La Prairie
	132	Candiac, Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Châteauguay, Mercier, Léry
	134	La Prairie
	138	Châteauguay, Mercier
Routes régionales	209	Saint-Constant
	221	Saint-Constant, Saint-Isidore
Routes collectrices	207	Saint-Isidore
	217	La Prairie, Saint-Philippe
	Montée Monette	Saint-Philippe, Saint-Mathieu
	Chemin Principal	Saint-Mathieu

Source: Ministère des Transports du Québec, *Classification fonctionnelle du réseau routier de 1999*, Mai 1999, Mise à jour 2005
Ce tableau est présenté à titre indicatif, veuillez vous référer au plan.

Au cours des prochaines années, le ministère des Transports du Québec projette la réalisation de près d'une dizaine d'interventions sur le réseau routier de la MRC de Roussillon. Le tableau 3-22 résume ces interventions projetées. Toutefois, il importe de spécifier que ces projets ne constituent pas un engagement du ministère. En effet, la programmation quinquennale est révisée régulièrement en fonction des besoins d'intervention identifiés, des résultats des études réalisées et des contraintes budgétaires du ministère.

Tableau 3-22 Interventions projetées par le ministère des Transports du Québec sur le réseau routier

Infrastructure	Municipalité	Intervention projetée	Nature du problème et justification	Coûts
Autoroute 15 de la frontière américaine à l'échangeur de l'autoroute 30	Candiac	Correctifs à la signalisation et amélioration de l'éclairage de l'axe Montréal-New York	Mise aux normes de sécurité des systèmes d'éclairage et superstructure et actualisation des messages	2 400 000 \$
Autoroute 15 Pont du chemin de fer SL&H	Delson	Reconstruction de pont	Structure du pont présentant des défauts importants	3 400 000 \$
Autoroute 15 de la montée du Moulin à la voie ferrée SL&H	Saint-Philippe	Renforcement et correction de la surface de roulement, pavage d'accotements	Amélioration de la surface de roulement du lien principal entre le Québec et les États-Unis	11 000 000 \$
Autoroute 15 au-dessus du boulevard Salaberry	La Prairie	Reconstruction de pont	Une reconstruction complète de la structure est requise.	4 500 000\$
A-15	Saint-Philippe	Implantation d'un brise-vent	Vents dominants de l'ouest causent des conditions hivernales difficiles. L'aménagement d'un brise-vent végétal vise à atténuer cette problématique.	1 600 000\$
Autoroute 30 tracé sud	Candiac Saint-Constant	Aménagement d'une nouvelle autoroute	Desserte autoroutière Montérégienne, autoroute en contournement de Montréal	120 000 000 \$
Autoroute 30	Châteauguay Léry	Aménagement d'une nouvelle autoroute	Desserte autoroutière Montérégienne, autoroute en contournement de Montréal	610 000 000 \$*
Route 132 de la rue Principale à l'autoroute 15	Delson Candiac	Élargissement de 4 à 6 voies	Amélioration de la sécurité et de la fluidité	40 000 000\$
Route 104 au-dessus de la voie ferrée	La Prairie	Reconstruction du pont de la voie ferrée du CN	La réparation de la structure existante n'est plus rentable compte tenu du niveau trop élevé de détériorations.	4 000 000 \$
Route 104 de la limite de St-Luc à l'autoroute 30	La Prairie	Reconstruction route profil rural	Route ponctuée d'intersections et composée de nombreuses courbes verticales.	8 600 000\$
Route 104 au-dessus de la rivière Saint-Jacques	La Prairie	Reconstruction de pont	Structure à reconstruire dans le nouvel axe routier.	1 400 000\$

Infrastructure	Municipalité	Intervention projetée	Nature du problème et justification	Coûts
Route 134 de la rue Goyer à la route 104	La Prairie	Construction îlots séparateurs et réfection de bande centrale	Projet de gestion de corridor routier	250 000 \$
Route 132 à l'intersection avec le boulevard Léry	Léry	Réaménagement géométrique de l'intersection	Les conflits entre les mouvements de circulation et la canalisation du trafic difficile à interpréter justifient ce projet pour des raisons de sécurité.	575 000 \$
Route 138 de la rue Hébert à la rue Côté (phase 2)	Mercier	Élargissement de la route.	Route ayant atteint sa limite de capacité et problèmes de sécurité routière	7 300 000 \$
Route 138 pont Honoré-Mercier, direction Châteauguay	Kahnawake	Réparation et réfection des différents éléments du pont	Détérioration des éléments du pont	35 000 000 \$
Route 217 pont Lefebvre	Saint-Philippe	Reconstruction du pont et réaménagement géométrique des approches	Le pont ne peut être reconstruit au même endroit en raison de la géométrie sous standard des approches et de l'intersection du rang Saint-Joseph nord. Des impacts environnementaux compliquent la réalisation de ce projet.	1 600 000 \$
Route 132 de la limite de Kahnawake à la rue Principale à Delson	Delson Sainte-Catherine Saint-Constant	Aménagement d'un boulevard urbain	Amélioration de la sécurité et de la fluidité	À venir

Source: Ministère des Transports du Québec, *Programmation et planification des projets*, mise à jour en juillet 2004.

* Projet d'ensemble de Châteauguay à Vaudreuil.

Les problèmes de congestion routière qui affectent actuellement le réseau routier de la MRC, traduisent la nécessité de réaliser un plan de transport routier afin de documenter les différentes problématiques et solutions applicables. Tel que mentionné précédemment, la MRC prévoit la réalisation d'une telle étude (voir *section 6 - Plan d'action*). Par ailleurs, les problèmes de fluidité et de sécurité de l'actuel réseau routier de la MRC permettent de dégager deux grandes lacunes affectant celui-ci, soit:

- La discontinuité du réseau autoroutier Est-Ouest (autoroute 30);
- La prolifération des accès routiers aux routes nationales.

L'autoroute 30, qui doit éventuellement traverser l'ensemble de la MRC dans un axe Est-Ouest, n'offre actuellement que deux tronçons discontinus:

- Le tronçon Est, reliant l'autoroute 10 à l'autoroute 15;
- Le tronçon Ouest, reliant la route 132 sur le territoire de la Ville Sainte-Catherine à la route 138 à Mercier et Châteauguay.

Deux tronçons devront donc être complétés afin que cette autoroute puisse traverser l'ensemble de la MRC et ce, de façon ininterrompue:

- Le tronçon Est, au sud du périmètre urbain des municipalités de Candiac, Delson et Saint-Constant;
- Le tronçon Ouest, dans une nouvelle emprise traversant les villes de Mercier, Châteauguay et de Léry.

L'autoroute 30 constituera alors une voie de contournement à l'île de Montréal et une liaison à l'autoroute 20 plus efficace et plus rapide. La MRC entend donc poursuivre ses représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin d'assurer la poursuite de l'autoroute 30 et son raccordement avec l'autoroute 20 (voir *section 6 - Plan d'action*).

La détermination du tronçon Est de la future autoroute 30 relève du ministère des Transports du Québec. Il privilégie le tracé Sud, soit celui qui passe au sud des périmètres urbains des villes de Candiac, Delson et Saint-Constant (voir *plan 20 – Hiérarchie du réseau routier supérieur*).

La MRC entend donc respecter l'option privilégiée par le ministère des Transports. De plus, elle prévoit poursuivre les travaux du comité technique de l'autoroute 30 Est et de la route 132 afin de faciliter la réalisation des discussions et des ententes avec le ministère des Transports du Québec (voir *section 6 - Plan d'action*). Elle souhaite également le réaménagement du tronçon Est de la route 132 simultanément avec le prolongement du tronçon Est de l'autoroute 30 (voir *sections 3.3 et 6 - Plan d'action*).

En ce qui concerne le tronçon Ouest de la future autoroute 30, la MRC prévoit certaines dispositions normatives afin de limiter les interventions sur l'emprise désignée et sur une bande supplémentaire adjacente (voir *section 4 - Document complémentaire*).

La seconde lacune identifiée sur l'actuel réseau routier de la MRC, soit la prolifération des accès routiers aux routes nationales, génère également un impact important sur la fluidité de la circulation. Le nombre important d'accès privés et commerciaux en bordure des routes nationales réduit sensiblement la vitesse d'écoulement de la circulation, tout en compromettant la sécurité des usagers.

Afin de maintenir la fonction du réseau routier supérieur et de restreindre les points d'interférence que constituent les entrées aux lots riverains, la MRC demande à chacune des municipalités locales de réaliser un plan directeur de rues et d'appliquer certaines dispositions réglementaires visant à rationaliser l'aménagement des accès au réseau routier national et régional (voir *section 4 - Document complémentaire*).