

SAINT-JEAN- SUR-RICHELIEU

VILLE & RÉGION

VISION 2015

PLANIFICATION STRATÉGIQUE
VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU
MRC DU HAUT-RICHELIEU

DOCUMENT DÉCLENCHÉUR
LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

LE 16 JANVIER 2004
DOCUMENT FINAL

Avant-propos

Issue de la fusion de cinq municipalités, la nouvelle Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu se situe au 11^e rang au Québec. Le regroupement a permis de réunir les forces des décideurs permettant ainsi de faciliter les orientations de la communauté. Ce moment privilégié crée une excellente opportunité pour le Conseil municipal et pour tous les intervenants du milieu de faire le point sur la situation et d'envisager le futur que nous souhaitons atteindre en regard des défis qui se posent. Afin de mener à terme ce projet, nous souhaitons élaborer une planification stratégique avec l'ensemble de nos partenaires et en particulier avec la MRC du Haut-Richelieu.

Une planification stratégique est un instrument moderne de gestion municipale qui a pour but de se connaître, de se mesurer, d'identifier les enjeux et d'élaborer les pistes de solutions propres à notre communauté. Le plan stratégique doit présenter une vision concertée permettant de répondre aux questions suivantes :

Où en est-on aujourd'hui ?

Où allons-nous ?

Où voulons-nous aller ?

Comment allons-nous y arriver ?

Le présent document constitue un résumé du diagnostic et des pistes de réflexions à l'égard du thème abordé. Nous amorçons le processus de consultation avec le présent document. Vos commentaires sont importants et nous allons les recueillir lors des ateliers de discussion.

Nous vous remercions de votre précieuse collaboration.

Le contexte 2003

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a amorcé, en étroite collaboration avec plusieurs de ses partenaires* dont la MRC du Haut-Richelieu, une importante réflexion sur l'avenir de la région de Saint-Jean-sur-Richelieu, une région de plus de 102 000 résidants, dont les deux principaux voisins sont la Communauté métropolitaine de Montréal et l'État du Vermont.

À elle seule, la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, avec ses quelque 82 000 résidants, représente au-delà de 80 % de la MRC du Haut-Richelieu. Elle est la onzième ville en importance au Québec et la plus peuplée des villes satellites de la Communauté métropolitaine de Montréal. Après la ville de Longueuil, la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est la plus importante ville de la Montérégie, au centre de ladite région. Elle est une ville à la fois industrielle et de services, dans l'axe routier 10-35 qui constitue le corridor de commerce et d'exportation Montréal-Boston, via Interstate 89 et le poste frontalier de Philipsburg.

C'est aussi via Saint-Jean-sur-Richelieu que transitent les trains de marchandises du Canadien National et du Canadien Pacifique (Montreal-Maine and Atlantic Canada Company) vers les États de la Nouvelle-Angleterre. À chaque jour, les usagers d'Amtrak qui font le voyage Montréal-New York passent par le centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

À l'instar des villes telles Montréal, Québec et Trois-Rivières, la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est très étroitement reliée à l'histoire du Canada et à ses pionniers tels Samuel de Champlain qui ont fait de la rivière Richelieu une des principales routes de commerce et de colonisation vers le lac Champlain et les colonies de l'actuelle Nouvelle-Angleterre. Le Canal de Chambly, construit au 19^e siècle pour faciliter le commerce entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain et les États de la Nouvelle-Angleterre, via la rivière Richelieu, fait partie du quotidien des Johannais, autant que pour les Chamblyens qui eux, sont intégrés à la RMRM et à la Communauté métropolitaine de Montréal.

La Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (2000, c.34), une loi déterminante pour l'aménagement et le développement de la grande région de Montréal, spécifie, à l'article 128, que le gouvernement du Québec doit transmettre à la CMM ses grandes orientations en matière d'aménagement et de développement, orientations qui, techniquement, doivent lier ou engager tous les ministères. Ces orientations sont contenues dans un document intitulé, « *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 – Juin 2001* ».

Dans ce document, produit par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole et auquel ont contribué presque tous les ministères du gouvernement du Québec, les villes satellites de la CMM dont Saint-Jean-sur-Richelieu, ne sont pas laissées pour compte en dépit de l'importance relative de la CMM au Québec, avec ses quelque 3,5 millions d'habitants. Au chapitre des orientations et des attentes du gouvernement envers la Communauté métropolitaine de Montréal, le gouvernement du Québec a insisté sur « ***L'Harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans l'esprit de réciprocité et d'alliance stratégique.*** » Le Cadre d'aménagement fait donc de sa 10^e orientation ce qui suit :

- Assurer l'intégration des plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM pour chacune des agglomérations urbaines de recensement : Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield.
- Protéger et mettre en valeur le caractère champêtre et patrimonial des villages du territoire et consolider l'économie et la zone agricole.
- Contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie des agglomérations urbaines et villageoises.

À ce jour, il n'est pas encore très clair ce que le nouveau gouvernement a l'intention de faire du Cadre d'aménagement et des orientations formulées par les ministères en 2001. Indépendamment des visées du nouveau gouvernement, il n'en demeure pas moins qu'il existera toujours des liens historiques et contemporains, autant politiques, économiques, environnementaux et culturels entre la CMM, ses parties constituantes dont le centre-ville de Montréal et ses villes satellites.

Il nous apparaît clair à ce stade-ci, en marge de l'exercice de planification stratégique, que Saint-Jean-sur-Richelieu comme ville satellite, a avantage à faire connaître aux intéressés ses orientations en matière d'aménagement et de développement, orientations qui correspondent à ses problématiques de ville-centre et qui s'apparentent beaucoup plus à des problématiques urbaines traditionnelles qu'à des problématiques qui caractérisent les milieux ruraux et champêtres.

Urbain vs champêtre

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu pourrait facilement être qualifiée de « petit Montréal » en puissance, étant donné qu'on y retrouve à une échelle réduite à peu de choses près, les mêmes problématiques qu'à Montréal ou que toute autre ville-centre, ou centre de services régional ou suprarégional.

On y retrouve en effet une multitude de services spécialisés qui desservent une immense sous-région qui dépasse largement les limites de sa MRC d'appartenance, voire même qui s'immisce jusqu'à l'intérieur du territoire de la CMM. Il s'agit notamment de services de santé (hôpital et cliniques spécialisées à la fois privées et publiques), services éducatifs (Centre de formation professionnel et Cégep), services de loisirs et de culture (Théâtre des Deux-Rives et Colisée Isabelle-Brasseur), services gouvernementaux (Protection Civile, MAPAQ, Financière Agricole, Gendarmerie Royale du Canada) qui, tantôt desservent les MRC du Haut-Richelieu, Jardins de Napierville, Haut-Saint-Laurent, Rouville et Vallée du Richelieu, en tout ou en partie, tantôt toute la Montérégie. Que dire de la Base militaire Garnison Saint-Jean, qui dessert une population de plus de 3 000 militaires, de partout au Canada et dont les retombées économiques pour la région immédiate sont de l'ordre de 235 millions de dollars.

On y retrouve aussi beaucoup de pauvreté tout particulièrement dans la partie centrale de l'ancienne ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Cette caractéristique entraîne d'autres : la présence de sans-abri, haut taux relatif de criminalité, faible niveau de scolarisation, mauvaise qualité de logement, haut taux de décrochage dans un secteur de la ville d'où ont fui les entreprises manufacturières comme la Singer, les fleurons de l'aire industrielle à Saint-Jean-sur-Richelieu. Dans le secteur voisin du centre-ville, à part la restauration et quelques boutiques spécialisées, c'est la désolation, des locaux vides et une qualité d'habitation qui laisse souvent à désirer.

En plein cœur de Saint-Jean-sur-Richelieu, se retrouvent d'autres caractéristiques importantes qui font de Saint-Jean-sur-Richelieu un milieu de vie essentiellement urbain qui se compare à d'autres villes-centres, voire même à la Métropole. Une importante partie de son territoire est constituée d'anciens sites industriels contaminés, notamment ceux de la Singer, de la Balmet ou encore d'IPC. Aussi, les Vieux Saint-Jean et Iberville sont aux prises avec des infrastructures vétustes en très mauvaise état qui, au cours des prochains 15 ans, requerront plus de 100 millions de dollars en investissements publics.

En contrepartie, on y retrouve aussi des banlieues cossues (Edge Cities) avec leurs centres commerciaux, des grandes surfaces et des parcs industriels. Des quartiers résidentiels qui requièrent quelques services de proximité mais qui continuent à dépendre des secteurs centraux pour leurs services spécialisés. Au

fil des ans, la banlieue a empiété sur la zone agricole, quelques fois de façon plutôt désordonnée, sans planification aucune, mais la zone agricole demeure très importante dans le paysage de Saint-Jean-sur-Richelieu et de la MRC du Haut-Richelieu où elle représente respectivement 73 % et 91 % du territoire.

Est-ce que Saint-Jean-sur-Richelieu correspond au vocable champêtre ? Le Petit Larousse définit sommairement le mot champêtre comme suit : « **Qui se rapporte à la campagne, aux champs; qui évoque la vie à la campagne.** »

Quand le Cadre d'aménagement se réfère aux MRC voisines de la CMM, on y retrouve comme principale préoccupation la préservation du caractère patrimonial et champêtre des villages du territoire et un souci d'y consolider l'économie et la zone agricole. On n'y aborde pas la problématique reliée au financement des villes satellites, des milieux urbanisés qui ont un rayon d'actions sur un hinterland bien défini et qui ne peut pas être desservi par l'une ou l'autre des composantes de la CMM. Saint-Jean-sur-Richelieu et son hinterland représentent au-delà de 150 000 personnes et ceux des sept villes satellites réunies, au-delà de 400 000 personnes.

Il faut bien admettre en contrepartie que, mise à part la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, la MRC du Haut-Richelieu a un caractère champêtre et que le cadre d'aménagement offre certaines garanties intéressantes. Mais il n'en est absolument pas ainsi de Saint-Jean-sur-Richelieu, une vieille ville industrielle aux prises avec de sérieux problèmes urbains et dont le législateur devra tenir compte.

Implications des gouvernements supérieurs

➤ Le Québec

Si l'avenir du Cadre d'aménagement et de ses recommandations semble incertain dans le contexte d'une réingénierie annoncée, il n'en demeure pas moins que le document traduit relativement bien les intentions et préoccupations des principaux fonctionnaires des ministères du gouvernement du Québec à l'endroit de la Métropole et des villes satellites et qu'il commande un positionnement de ces dernières quant à leurs enjeux propres.

S'il est important que le gouvernement du Québec consacre beaucoup d'énergie et de ressources à structurer et à promouvoir le territoire de la CMM pour en faire un concurrent sérieux à l'échelle internationale dans le palmarès des grandes métropoles, il est tout aussi important qu'il seconde les villes satellites à devenir des milieux plus performants et plus compétitifs à l'image de la Métropole en devenir.

Dans le Cadre d'aménagement, il est intéressant de lire que : « . . . le gouvernement entend inclure un principe de réciprocité et d'alliance stratégique autour des champs d'harmonisation suivants :

- ❑ La promotion internationale concertée à l'étranger de la région métropolitaine sur le plan économique;
- ❑ Le renforcement des pôles économiques prioritaires de la RMRM;
- ❑ La formation de la main-d'œuvre;
- ❑ Le développement du logement social;
- ❑ Le développement artistique et culturel;
- ❑ Le développement du transport des marchandises;
- ❑ Le développement du transport collectif;
- ❑ La mise en valeur des plans d'eau et des grands espaces verts de la région métropolitaine de Montréal.

En somme, les villes satellites, en dépit de leur caractéristique de villes-centres ou villes de services, pourraient et devraient être considérées comme des partenaires de la Métropole au point de les reconnaître comme faisant partie intégrante du Grand Montréal ou de l'offre du Grand Montréal. D'ailleurs, la plupart des principaux créneaux de développement ou « clusters » que l'on retrouve sur le territoire de la CMM se retrouvent dans l'une ou l'autre des villes satellites, que ce soit en matériels de transport à Saint-Jean-sur-Richelieu ou bioalimentaire à Saint-Hyacinthe.

En matière de promotion à l'international, pourquoi les villes satellites qui disposent d'un nombre relativement important de filiales internationales sur leur territoire respectif ne seraient pas intégrées à une stratégie commune au Grand Montréal ? Pourquoi les villes satellites ne complèteraient pas l'offre du Grand Montréal, en matière de prospection d'investissement étranger ou encore de développement des marchés à l'exportation ? Est-ce que les villes satellites ne pourraient pas être desservies en matière de prospection d'investissement étranger par Montréal International ?

Au fil des ans, depuis l'ère industrielle, toutes les villes satellites dont Saint-Jean-sur-Richelieu, sont devenues et demeurent des pôles économiques à fort potentiel international. Elles y sont déjà, raison de plus de les reconnaître comme complémentaires aux divers pôles économiques de la Métropole (CMM).

En matière de développement de la main-d'œuvre, de logement social ou de développement artistique et culturel, Saint-Jean-sur-Richelieu a les mêmes besoins et préoccupations que la plupart des composantes de la CMM, tout particulièrement Longueuil et Laval.

Deux domaines où Saint-Jean-sur-Richelieu a intérêt à s'harmoniser avec la CMM, c'est le développement du transport des marchandises et la mise en valeur des grands plans d'eau.

Avant de s'aventurer dans le domaine du transport des marchandises, il est important de signaler que la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu avait en 1996, un taux de navettage de 40 % avec la grande région de Montréal, comparativement à St-Jérôme qui était déjà à 50 % et à Valleyfield à 45 %. Le transport collectif à l'intérieur des limites de la nouvelle ville et de ses cinq secteurs fait présentement l'objet d'une étude particulière dont les résultats seront connus dans quelques mois.

En matière de transport de marchandises, Saint-Jean-sur-Richelieu et la MRC Haut-Richelieu sont situées dans le corridor de commerce **Montréal-Boston**, non seulement à cause des autoroutes 10-35 et I-89, mais aussi en raison du transport ferroviaire. Les deux principales voies ferrées entre Montréal et les États de la Nouvelle-Angleterre passent par le centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, voire même se croisent dans un des parcs industriels. Saint-Jean-sur-Richelieu est un maillon fort dans la chaîne de commerce Montréal-Boston et des États de la Nouvelle-Angleterre.

La grande région de Montréal sera d'ailleurs plus compétitive et plus prospère quand le gouvernement du Québec complètera une fois pour toutes l'autoroute 35, de Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière du Vermont, pour y rejoindre la I-89.

En dépit de sa situation stratégique par rapport à Montréal et aux États de la Nouvelle-Angleterre et aussi de son poids démographique qui n'est pas à dédaigner, Saint-Jean-sur-Richelieu prend l'allure de grande oubliée dans un autre document du gouvernement du Québec : le Plan de transport de la Montérégie du ministère des Transports du Québec, un document produit en 2001.

En effet, il est peu ou pas question du corridor de commerce Montréal-Boston, malgré une préoccupation de « . . . *favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs.* » On ajoute même comme objectif pour 2005 : « *réduire de moitié, d'ici 2005, l'écart actuel entre la qualité des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des routes du réseau stratégique des États du Nord-Est américain.* »

Même la Communauté métropolitaine de Montréal est relativement muette, dans son propre plan de transport, au sujet de l'intersection stratégique des autoroutes 10 et 35 située sur son territoire et qui implique les villes de Chambly et de Carignan. L'autoroute 35 n'est donc pas retenue comme une voie stratégique à développer pour favoriser le commerce extérieur de la grande région de Montréal, avec les États de la Nouvelle-Angleterre.

Les problématiques entourant le réseau routier provincial sur le territoire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est-à-dire, les autoroutes 10 et 35, la route 104, de même que les routes 219, 223 et 133 seront traitées plus en détails dans l'atelier sur les Infrastructures et les Transports. Il en sera de même des questions relatives au transport ferroviaire et du transport aérien.

En matière d'environnement, personne ne peut nier que la rivière Richelieu constitue un des grands plans d'eau du Grand-Montréal et plus particulièrement de la Rive-Sud de Montréal. Elle l'est tout autant au chapitre du patrimoine, au même titre que le Canal de Chambly. Et que dire de la Baie Missisquoi qui fait face à d'importants problèmes de pollution et de contamination, des problèmes qui menacent l'industrie touristique locale.

La gestion des matières résiduelles et l'implantation d'un site d'enfouissement pour répondre aux besoins de la MRC Haut-Richelieu sont deux incontournables auxquels la collectivité devra s'attarder en priorité et auxquels le gouvernement du Québec devra apporter une attention toute particulière.

Dans le domaine de la santé, en plus de devoir digérer les fusions du centre hospitalier et des CLSC et CHSLD des Hautes-Rivières et de Rouville, des discussions s'imposent sur le positionnement du centre hospitalier par rapport aux autres centres hospitaliers de la Montérégie.

La population de Saint-Jean-sur-Richelieu et de son hinterland sont en droit d'exiger des services de toute première qualité et le maintien des spécialités développées au fil des ans. Dans les milieux de la santé, il est question d'investissements de l'ordre de 25 à 50 millions de dollars pour redonner à l'hôpital du Haut-Richelieu son plein potentiel.

Dans le domaine de l'éducation et de la formation de la main-d'œuvre, des ajustements s'imposent pour promouvoir la persévérance scolaire ou pour contrer le décrochage. Aussi faut-il trouver un moyen pour encourager les jeunes à poursuivre des études collégiales, après leurs études secondaires. On évalue à seulement 45 % le taux d'étudiants qui poursuivent leurs études au niveau collégial, sur le territoire de la Commission scolaire de la Vallée des Forts.

➤ **Le Gouvernement fédéral**

Si le Cadre d'aménagement précise certaines orientations du gouvernement du Québec quant à la métropole et à ses villes satellites, ce cadre est complètement muet sur les intentions et les implications du gouvernement fédéral.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est historiquement liée à des juridictions du gouvernement fédéral : transport maritime sur la rivière Richelieu et le Canal de Chambly, les sites historiques de Fort St-Jean et Fort-Lennox, le Collège militaire, la Base militaire (Garnison St-Jean), l'aéroport, la proximité des postes frontaliers dont celui de Philipsburg, l'emploi, l'immigration, les douanes et les postes, l'agriculture et la recherche en agroalimentaire et en horticulture.

Le gouvernement fédéral est un joueur majeur dans la vie de tous les jours des 102 000 personnes qui habitent la ville et la région de Saint-Jean-sur-Richelieu. La Base Militaire à elle seule génère des retombées économiques de l'ordre de 235 millions de dollars dans l'économie locale.

Sont notamment actifs dans la région, des services comme Développement économique Canada, Industrie Canada, la Banque de développement du Canada, en plus bien entendu de la Défense Nationale, d'Agriculture Canada, Patrimoine Canada, Transports Canada, Ressources humaines Canada et la Gendarmerie Royale du Canada.

Quelle sera l'importance de la présence du gouvernement du Canada dans la région de Saint-Jean-sur-Richelieu en l'an 2015 ? Est-ce que les services existants auront été à tout le moins maintenus ou auront-ils été accrus en raison de la présence historique des militaires ou encore à cause de la proximité de la frontière avec les États-Unis et du corridor de commerce Montréal-Boston ?

Des ambitions légitimes

Si les projections contenues dans le Cadre d'aménagement et extraites de documents provenant de l'Institut de la statistique du Québec s'avèrent vraies, la MRC du Haut-Richelieu continuera à relativement bien se tirer d'affaires en 2021 en ce qui a trait à la croissance de la population des ménages. Sur la Rive-Sud, elle se classerait bien en troisième position, tout près de la MRC Lajemmerais et un peu plus distant de la MRC Vaudreuil-Soulanges.

Selon les estimés du défunt MAMM, la croissance de la population et des ménages dans le Haut-Richelieu entre 2001 et 2021 se chiffrerait à 10,2 et 26 %, comparativement à 11,2 et 27,8 % dans Lajemmerais et 20,6 et 37,7 % dans Vaudreuil-Soulanges.

Les perspectives d'avenir pour Saint-Jean-sur-Richelieu et la MRC du Haut-Richelieu sont donc relativement bonnes, du moins en matière de croissance démographique. Avec une gestion le moins serrée, les administrations publiques de tout acabit pourraient s'en tirer. Mais il faut faire plus et il faut accepter de faire les choses différemment.

Les théories et les modèles d'organisation sont nombreux sur la façon dont devraient être gérées une ville et sa collectivité. Dans la plupart des modèles contemporains, les enjeux sont globaux et interreliés. Ils interpellent plusieurs acteurs qui doivent travailler ensemble et partager une vision commune de la collectivité.

Un des modèles retenus pour fin de discussions dans le cadre du présent exercice est celui du **Brookings Institution, Center on Urban and Metropolitan Policy**, intitulé : « **The New Competitive Cities Agenda** ».

Dans ce modèle, Bruce Katz, directeur du Centre, suggère cinq étapes ou cinq morceaux d'un même casse-tête (voir illustration en page 13) :

1. Établir les bases (*Fix the Basics*)
2. Construire sur les forces ou les créneaux en place (*Build on Assets*)
3. Créer une vie de quartier de qualité (*Create Quality Neighborhoods*)
4. Construire une richesse collective familiale (*Build Family Wealth*)
5. Promouvoir la croissance métropolitaine (*Influence Metropolitan Growth*)

Ce concept de « New Competitive Cities Agenda » implique tous les acteurs en développement et de tout acabit d'une collectivité. Les gouvernements municipaux servent de catalyseurs.

Quand Katz se réfère aux « Basics », il se réfère à une bonne qualité d'enseignement, à un environnement sécuritaire, à des services municipaux de qualité au moindre coût, à des infrastructures de qualité, à un marché immobilier actif.

Quant aux forces et aux créneaux, ce sont les hôpitaux, les collèges, les filières ou grappes d'emplois, le centre-ville, le « Waterfront », les théâtres et autres institutions culturelles et de loisirs.

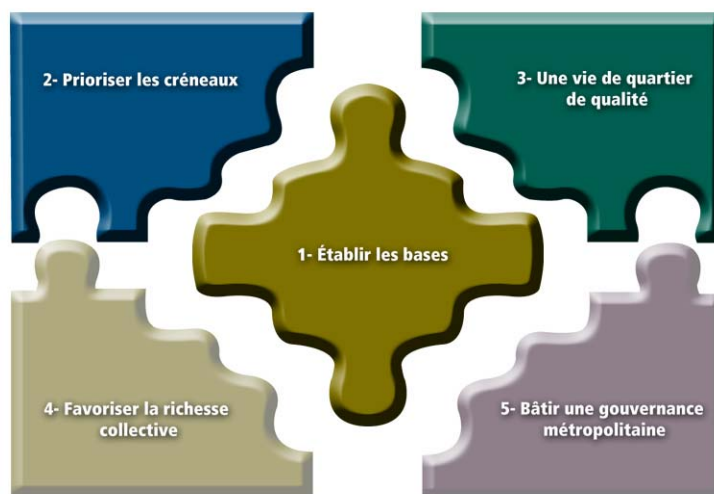
Les populations ont tendance à s'associer à leur quartier respectif. Ainsi Katz croit qu'il faut consolider la vie de quartier avec de bons services de proximité, une bonne qualité et une bonne variété de logements et des programmes d'accès à la propriété.

Quant à la richesse familiale, elle s'acquiert par des emplois de qualité, des services d'appoint aux travailleurs, l'accès à des capitaux.

Enfin, Katz considère qu'une région métropolitaine d'agglomération requiert un bon leadership, une gouvernance solide et bien articulée. Une région d'agglomération est une région dynamique qui se dote de mécanismes de révision de ses lois, de ses règlements, de ses façons de gérer en aménagement du territoire, en transport, en financement d'infrastructures.

Ce modèle de Bruce Katz n'est pas parfait, mais il permet d'alimenter les discussions relativement à l'avenir des villes et des enjeux métropolitains. Les acteurs sont nombreux et ils doivent apprendre à travailler ensemble et à se doter d'une vision commune du développement de la collectivité.

L'exercice est encore plus délicat pour une ville dite d'agglomération qui vit à l'ombre d'une métropole et qui en est une ville satellite.



Source: The Brookings institute

* Liste des partenaires de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu dans l'exercice de planification stratégique :

MRC du Haut-Richelieu, Commission Scolaire des Hautes-Rivières, Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu, Hôpital du Haut-Richelieu, CLSC et CHSLD de la Vallée des Forts, Conseil économique du Haut-Richelieu, CLD, Centre d'aide aux entreprises, Club Export@ction, Chambre de commerce du Haut-Richelieu, Campus Fort Saint-Jean, Base Militaire de Saint-Jean, Office du tourisme et des congrès du Haut-Richelieu, Corporation de développement communautaire, Rues principales, bureau du député provincial Jean-Pierre Paquin ainsi que le bureau du député provincial Jean Rioux.