

SAINT-JEAN- SUR-RICHELIEU

VILLE & RÉGION

VISION 2015

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

DOCUMENT DÉCLENCHÉUR
INFRASTRUCTURES ET TRANSPORT

LE 29 JANVIER 2004
DOCUMENT DE TRAVAIL

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.

Fiction ou réalité ?

Et si nous y étions déjà! – Janvier 2015

Saint-Jean-sur-Richelieu, au 1^{er} janvier 2015, a une population de 100 000 résidents, après avoir connu un taux de croissance exceptionnelle due en grande partie à un accroissement sensible de son mixte industriel et la création de 8 000 nouveaux emplois et aussi par un accroissement de sa vocation de ville dortoir de la grande région de Montréal.

Quant à la MRC Haut-Richelieu, elle a consolidé sa vocation agricole tout en favorisant une expansion de son industrie touristique, de villégiature en bordure de la rivière Richelieu et de la Baie Missisquoi et en agroalimentaire par une mise en marché agressive de ses produits du terroir. Sa population rurale a tout de même augmenté de 8 000 résidents, aux abords immédiats de Saint-Jean-sur-Richelieu et de la Baie Missisquoi, si bien que sa population globale atteint désormais plus de 128 000.

Depuis 2004, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a dû doubler ses capacités de filtration et d'épuration des eaux pour répondre aux demandes à la fois résidentielles et industrielles. Deux réservoirs importants ont dû être aménagés pour répondre aux besoins des nouveaux résidents et des nouvelles entreprises dans les secteurs Saint-Luc et Iberville.

De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Ville a investi dans l'agrandissement de l'aéroport et la construction d'une nouvelle glace et d'un curling pour répondre notamment aux besoins de la population militaire qui est passée de 3 000 à 6 000.

Le Collège Militaire (CMR), de concert avec le Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu et l'Université de Montréal accueille plus de 8 000 élèves de partout à travers le monde qui viennent y suivre des cours spécialisés pour former coopérants et travailleurs appelés à travailler dans les pays francophones en voie de développement. D'ailleurs, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est désormais reconnue comme le centre de formation par excellence au pays pour les militaires et coopérants appelés à travailler dans les pays francophones à travers le monde. Des ententes de formation ont notamment été conclues avec l'Armée américaine.

D'autre part, la Ville et la Commission scolaire des Hautes-Rivières ont conclu une entente pour abandonner une école primaire francophone et la convertir pour répondre au besoin des Latino-Américains dont la population atteint déjà plus de 5 000 dans le secteur du Vieux-Saint-Jean. Les Latinos, venus du

Mexique et de l'Amérique Centrale, travaillent principalement dans les domaines de l'agriculture et de l'agroalimentaire, un peu partout sur le territoire des MRC Haut-Richelieu, Jardins de Napierville et Rouville.

Depuis la fin des travaux de construction de l'Autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et l'État du Vermont et la reconnaissance, par les gouvernements supérieurs du corridor de commerce Montréal-Boston, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a pris une envergure internationale et accueille désormais, dans le complexe de technologie intégrée « La Singer », la mission commerciale permanente des États de la Nouvelle-Angleterre. Le complexe « La Singer » accueille aussi le terminal Rive-Sud du train rapide Montréal-Boston.

De concert avec le Diocèse Saint-Jean-Longueuil et le Bureau du cinéma de Montréal, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a mis sur pied « La Cité du Patrimoine », dans le secteur L'Acadie, plus spécifiquement sur le domaine de l'ancien presbytère et de l'église. La Cité du patrimoine est à la fois un site de tournage, un musée d'objets religieux et le siège social de l'Association des Acadiens du Québec.

Depuis quelques années, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a une importante vitrine sur l'autoroute 10, depuis l'annexion des territoires des municipalités de Chambly et de Carignan, à l'ouest de ladite autoroute. De concert avec la Ville de Chambly, elle s'apprête à y implanter un important complexe industriel et de commerce, à proximité de l'intersection 10/35, en plein cœur du corridor Montréal-Boston.

À proximité du complexe précité, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, de concert avec le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal et une entreprise privée, songe à mettre à profit de nouvelles technologies pour aménager une importante usine de traitement des matières résiduelles de la grande région de Montréal.

En matière de transport, en plus de la fin des travaux de l'autoroute 35, le fait saillant des dernières années est la construction d'un troisième pont au-dessus de la rivière Richelieu, pour relier l'est et l'ouest de la grande ville. Les ponts Gouin et Marchand ne répondaient plus aux besoins des résidents.

Etc. Etc. Etc. Etc. . . .

Que sera devenue Saint-Jean-sur-Richelieu en l'an 2015 ? Sera-t-elle intégrée au Grand Montréal et à la Communauté métropolitaine de Montréal ou aura-t-elle conservé son statut de ville satellite ?

Des centaines de millions requis

Indépendamment du taux de croissance que connaîtra la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu au cours des dix prochaines années, des millions de dollars en investissements sont requis pour une mise à niveau de ses infrastructures : aqueduc, égouts et voirie. Il faut donc que l'administration municipale de Saint-Jean-sur-Richelieu se résigne à rebâtir des infrastructures déficientes et périmées, tout en mettant en place les infrastructures requises à son développement.

Saint-Jean-sur-Richelieu n'est pas la seule ville dont les infrastructures sont dans un état lamentable. Mais Saint-Jean-sur-Richelieu est une vieille ville industrielle et de services si bien que ses infrastructures, pendant trop longtemps négligées, sont dans un état encore plus lamentable que des villes et agglomérations plus jeunes.

Une étude réalisée avant la fusion par la firme BMST, devenue depuis Genivar, démontre, sans l'ombre d'un doute, que les infrastructures des secteurs Saint-Jean et Iberville requerront des investissements de l'ordre de 100 millions de dollars au cours des 10 ou 15 prochaines années : aqueduc, égout sanitaire, égout pluvial et réseau routier (resurfacement).

Or, à ces investissements, s'ajoutent ceux requis pour amener des services à des secteurs semi-urbanisés dans L'Acadie (secteurs des Tilleuls et Ruisseau Des Noyers) et dans Saint-Athanase. Desservir les noyaux urbanisés dans les extrémités de la grande ville, en aqueduc et en égout, nécessitera d'importants investissements pour lesquels la Ville devra tenter d'obtenir des subventions des gouvernements supérieurs, comme c'est le cas pour les infrastructures vétustes des secteurs Saint-Jean et Iberville.

En 2003, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a connu un taux de croissance résidentielle exceptionnelle avec plus de 900 nouveaux logements. 2004 s'annonce comme devant être aussi si non plus intense dans le résidentiel, alors que la demande pour de nouveaux terrains industriels se maintient au point où la Ville se verra contrainte à agrandir ses parcs industriels, en commençant par celui de Saint-Jean qui débordera dans le secteur Saint-Luc.

Pour répondre à la nouvelle demande, celle des prochaines deux ou trois années, la Ville devra envisager d'augmenter ses réserves d'eau potable dans le secteur Saint-Luc, comme c'est déjà le cas à l'est du Richelieu, avec le réservoir Landry. Elle devra aussi s'assurer du maintien de ses capacités d'épuration des eaux usées par l'introduction de mesures de pré traitement dans les nouvelles usines et en diminuant progressivement le volume d'eau usée généré par les eaux de surface.

En tant que vieille ville industrielle, Saint-Jean-sur-Richelieu est aux prises avec la problématique des terrains industriels contaminés, tout particulièrement dans le secteur Saint-Jean. Ces vieilles propriétés industrielles dont celle de la « Singer » requièrent d'importants investissements pour être remises sur le marché à des fins qui correspondent à leur emplacement stratégique dans la nouvelle ville. Ces terrains offrent beaucoup de potentiel du fait qu'ils sont au cœur de la ville et desservis en infrastructures municipales et de transport.

Or, la Ville seule ne peut pas s'attaquer au problème des terrains industriels contaminés, ce que les Américains appellent les « Brownfields ». Elle doit pouvoir compter sur un soutien financier important des gouvernements supérieurs et sur la complicité de l'industrie privée.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, deuxième ville en importance en Montérégie, 11^e ville en importance au Québec et principale ville satellite de la Communauté métropolitaine de Montréal, s'intéresse grandement aux travaux de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec qui revendiquent d'importants investissements de la part des gouvernements supérieurs pour aider les municipalités à refaire leurs infrastructures et à mettre en place des programmes d'entretien. Il en va de la productivité des villes et de leur habileté à contribuer à l'accroissement de la richesse collective.

Elle s'inscrit aussi dans la foulée des recommandations issues du colloque tenu l'an dernier à Edmonton, intitulé : ***Strategies for Urban Sustainability Conference.***

Dans le rapport de ce colloque auquel participaient des villes de partout au Canada, l'on reconnaît que les villes sont des acteurs de développement de tout premier plan, mais que pour jouer pleinement leur rôle, ça leur prend des outils et de nouveaux moyens financiers et fiscaux.

Les villes revendiquent de nouveaux champs de taxation pour éviter un accroissement des taxes foncières et des investissements massifs et soutenus pour rebâtir les infrastructures vétustes. À ce colloque, les villes demandaient aux gouvernements supérieurs de se concerter et de se doter d'une stratégie nationale de développement urbain et aux villes, en contrepartie, de se doter d'une planification stratégique à long terme. Le site Internet de la conférence est le suivant : www.SUS2003.ca

À tout ce qui précède et qui requiert d'importants investissements, s'ajoutent d'autres problématiques : le transport en commun, intra et extra-territorial, l'évolution du réseau des parcs et espaces verts, la desserte en infrastructures de loisirs telles : piscines , palestres, arénas, terrains de soccer, anneaux

d'entraînement, etc. Saint-Jean-sur-Richelieu est déjà une ville de rêve pour les golfeurs avec cinq parcours, une vocation particulière à maintenir.

Et que dire des infrastructures au niveau culturel qui, à l'instar des infra sportives, ont une importante connotation touristique aussi bien que de loisirs : théâtres, galeries d'art, musées, expositions, bibliothèque, salles de cinéma.

D'ailleurs, la présidente et CEO du **Conference Board du Canada**, madame Anne Golden affirmait lors de la Conférence d'Edmonton traitant de « Urban Sustainability », qu'en matière d'infrastructures municipales, il fallait que les trois paliers de gouvernement considèrent à part entière le logement, les arts et la culture au même chapitre que les infrastructures de transport, le transport en commun, l'aqueduc, les égouts et la gestion des matières résiduelles. Elle affirmait lors de la Conférence :

« We need to increase support for capital, repair, and growth plans of urban transit systems. Also, Invest in arts and culture. They help weave the fabric that binds us together as a country and they are central to a healthy and vibrant community. . . »

En matière de logement, à Saint-Jean-sur-Richelieu comme ailleurs, une importante réflexion s'impose sur l'avenir du logement dit social, sur l'implication des gouvernements et du secteur privé et le développement de partenariat public-privé (PPP).

Comme ville-centre ou ville de services, Saint-Jean-sur-Richelieu accueille beaucoup de familles qui requièrent une aide financière particulière en matière de logement. Est-ce que la responsabilité sociale des collectivités et des gouvernements implique nécessairement que lesdits gouvernements construisent et gèrent les logements sociaux ou est-ce que l'entreprise privée, en fonction de normes bien précises, ne peut pas s'en charger ?

Des expériences concluantes ont été vécues aux États-Unis (régions d'Atlanta, Philadelphie, Miami) et au Canada (Colombie-Britannique entre autres) où les logements sociaux sont confiés au privé qui les intègre à des projets domiciliaires réguliers.

Une telle approche a l'avantage de réduire les obligations des gouvernements à investir dans la construction proprement dite des logements et réduit les risques de « ghettoïsation » des logements sociaux.

Le transport en commun

Avant d'aborder directement la problématique des routes et autoroutes sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, attardons-nous au transport en commun, intra et extra territorial.

Au fil des ans, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, à l'instar des autres villes satellites dont principalement Saint-Jérôme, a vu un nombre sans cesse grandissant de ses contribuables faire la navette sur l'Île de Montréal ou la Rive-Sud immédiate (Longueuil) pour travailler. Les lignes 95 et 96 de l'OMIT, anciennement CIT Haut-Richelieu, accueillent plus de 1 million de voyageurs sur une base annuelle et ça ne cesse de s'accroître.

Au fur et à mesure que de jeunes familles choisiront Saint-Jean-sur-Richelieu pour s'installer et élever leur famille, les chances qu'un ou deux membres de ces familles fassent la navette à Montréal pour travailler ou étudier sont relativement fortes. Selon des études récentes effectuées par Transport Québec et la CMM, le taux de navettage de l'agglomération de Saint-Jean se situe autour de 40 % comparativement à plus de 50 % pour Saint-Jérôme et autour de 30 % pour Saint-Hyacinthe et Valleyfield.

La façon dont le transport en commun a été conçu dans l'agglomération fait en sorte que Saint-Jean-sur-Richelieu n'est pas une destination de services, c'est-à-dire qu'aucun effort n'est mis en place, en matière de transport en commun pour que des gens de l'extérieur viennent consommer des services à Saint-Jean-sur-Richelieu et ce, en dépit de l'importance de son Centre hospitalier, des cliniques médicales spécialisées, du Cégep, du Centre de formation professionnel et de ses pôles commerciaux dont le Carrefour Richelieu. Il faut avoir une auto pour venir à Saint-Jean-sur-Richelieu, même si on habite la ville voisine ou à l'extérieur du secteur Saint-Jean.

Une étude présentement en cours pilotée par la firme Tecsalt vise à réévaluer la desserte en transport en commun pour couvrir les secteurs urbanisés de la nouvelle ville et quelques villes voisines pouvant être desservies par les lignes 95 et 96 (Chambly, Carignan, Saint-Mathias, Richelieu et Marieville).

Il est important de noter qu'une desserte de transport en commun élargie faciliterait la mobilité de main-d'œuvre, surtout des gagne-petit qui n'ont pas d'auto, et des élèves du niveau post secondaire qui pourrait plus facilement avoir accès au Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu. Une meilleure desserte en transport en commun pourrait peut-être contribuer à accroître le pourcentage du passage des étudiants du secondaire au collégial qui est d'à peine 45% dans l'agglomération de Saint-Jean-sur-Richelieu. Une desserte élargie correspond davantage aux territoires à la fois de la Commission scolaire des Hautes-Rivières

qui englobe notamment Marieville et du centre hospitalier et du CLSC dont le nouveau territoire unifié englobe la région voisine de Chambly-Marieville.

Qu'en est-il d'un train de banlieue, reliant le centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu au centre-ville de Montréal, via Delson et la MRC Roussillon ? Est-il nécessaire, et à quel coût ?

Les routes et autoroutes

Passons maintenant à la problématique des routes , rues et autoroutes de Saint-Jean-sur-Richelieu, ville et région.

Il va de soit que la *bible* ou la référence en matière de développement des infrastructures de transport en Montérégie et dans le Haut-Richelieu est le Plan de transport de la Montérégie, du ministère des Transports du Québec, produit en 2001.

Ce plan a le mérite de faire le lien entre la Montérégie et la grande région de Montréal dont la desserte en tant que métropole et cœur économique du Québec est de toute première importance.

Ledit Plan de transport fait état de Saint-Jean-sur-Richelieu et de sa région immédiate et lui reconnaît notamment un taux de croissance démographique supérieur à la moyenne provinciale et à celle de la Montérégie avec 14,6 %.

Le Plan fait aussi état de principes et de concepts visant la mobilité de la main-d'œuvre, le déplacement des marchandises, la mise en valeur des exportations, le développement des liens intra et extra MRC, etc. Le MTQ reconnaît que des systèmes de transport plus efficaces sont requis pour favoriser le développement socioéconomique du Québec et de ses régions.

Le Plan de transport, au chapitre 4, en page 70, va même jusqu'à identifier le lien Montréal/Boston, via les autoroutes 10 et 35 et la route 133, comme un des liens vitaux de la région métropolitaine et du Québec pour l'accès aux marchés extérieurs.

Toutefois, en matière d'interventions pour améliorer les infrastructures et faciliter la gestion des déplacements à la fois des personnes et des marchandises en Montérégie, Saint-Jean-sur-Richelieu et sa région sont de grandes oubliées et ce, en dépit de la proximité de Saint-Jean-sur-Richelieu du centre-ville de Montréal (moins de trente minutes), d'un taux de navettage non négligeable et de l'importance du corridor de commerce Montréal/Boston, pour le Grand Montréal et le Québec.

Aussi, il n'est nullement question de l'importance relative de Saint-Jean-sur-Richelieu en matière de transport ferroviaire, même si on y retrouve les deux principales lignes de chemins de fer reliant la région de Montréal et les États de la Nouvelle-Angleterre, jusqu'à Boston et New York. Si un jour il doit être question de mettre en place des trains rapides entre Montréal et New York ou Montréal et Boston, on devra tenir compte de Saint-Jean-sur-Richelieu étant donné que les deux voies traversent son centre-ville.

Si le port de Montréal veut accroître ses activités de conteneurs avec les entreprises de la Nouvelle-Angleterre par transport autoroutier ou par rail, Saint-Jean-sur-Richelieu et le Haut-Richelieu sont des incontournables.

Le présent exercice ne vise pas à réécrire le Plan de transport de la Montérégie. Il vise plutôt à sensibiliser les intervenants sur des dossiers importants pour le développement socioéconomique de la région.

Ainsi, en raison de son état d'avancement, le dossier de l'autoroute 35 devrait être priorisé. En effet, le corridor a été identifié, le concept a été finalisé par la firme Génivar, les principaux éléments d'une étude d'impact sont connus, le gouvernement fédéral s'est déjà engagé à financer sa part, voire même que des entreprises privées sont prêtes à conclure un PPP (Partenariat Public-Privé) avec les gouvernements.

Tout ce qui manque à ce dossier, c'est la volonté du gouvernement du Québec à en faire une priorité à court terme pour que s'amorcent les prochaines étapes : la consultation publique, les plans et devis définitifs, les appels d'offres et la réalisation des travaux, sur deux ou trois ans.

En raison de l'accroissement de la population, de l'extension de la trame urbaine et de l'expansion des activités industrielles, de nouveaux problèmes surgissent. On n'a qu'à penser à la route 104 qui est devenue un lien privilégié entre la 35 et la 30, mais qui néanmoins continue à traverser un secteur urbanisé de Saint-Jean.

On peut aussi penser à la circulation lourde, en provenance des carrières Bernier et Baillargeon, qui traverse une section urbanisée et patrimoniale du secteur L'Acadie. Et que dire de la 133, le Chemin des Patriotes, qui arrive nulle part en plein cœur du Vieux-Iberville ou encore de la 219 qui est préférée par certains transporteurs pour rejoindre la 15 et le poste frontalier Lacolle/Champlain, via Napierville.

En 2015, que sera devenu le Grand-Bernier qui relie la 104 à Saint-Blaise ? Est-ce que son urbanisation requerra une autre voie de contournement de Saint-Jean-sur-Richelieu plus à l'ouest ?

Toujours en matière de transport serait-ce utopique de penser que l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu devienne le quatrième aéroport de Montréal, avec des vocations industrielles et d'aviation d'affaires? Pour qu'un tel rêve se réalise, d'importants investissements sont requis pour améliorer les infrastructures et les services offerts à l'aéroport.

Et si la Base militaire (Garnison de Saint-Jean) prenait de l'ampleur et requerrait des installations aéroportuaires plus sophistiquées, est-ce que la Ville n'aurait pas avantage à s'associer au ministère de la Défense Nationale pour renforcer la vocation militaire de la Ville et accroître du même coup les emplois et les retombées économiques?

Les autres infrastructures

Pour que Saint-Jean-sur-Richelieu, ville et région, demeurent des endroits où il fait bon vivre, où les gens peuvent s'épanouir, autant les jeunes que les personnes âgées, les familles et les gens seuls, les gens d'affaires et les assistés sociaux, d'autres joueurs importants sont impliqués.

Dans le domaine de la santé, pour Saint-Jean-sur-Richelieu et son « hinterland », une région qui englobe plus d'une MRC entre la Rive-Sud et la frontière du Vermont, il est de toute première importance que le centre hospitalier du Haut-Richelieu soit doté des équipements dernier cri, pour offrir un bon service à sa population en plus de jouer un rôle complémentaire, dans des spécialités pointues, avec les autres centres hospitaliers de la Rive-Sud dont Charles-Lemoyne et Pierre-Boucher.

Cette préoccupation est d'autant plus présente que le gouvernement du Québec vient de fusionner le Centre hospitalier du Haut-Richelieu, les CLSC et les CHSLD de Haut-Richelieu et de Rouville.

Dans le domaine de l'éducation, qu'advient-il des écoles ? Devrons-nous, comme c'est le cas dans le Grand Montréal, en fermer dans certains secteurs pour en ouvrir dans d'autres, en raison de l'arrivée de nouvelles familles et du vieillissement de la population ?

Les autorités scolaires sont confrontées à de sérieux problèmes de décrochage scolaire ou de non-persévérance aux études. À Saint-Jean-sur-Richelieu, on se réfère à un taux de passage du secondaire au collégial d'à peine 45 %, comparativement à d'autres régions avoisinantes où le taux de passage entre les deux niveaux est supérieur à 70 %.

Quelle en est la ou les causes ? Est-ce que les infrastructures sont en cause ?
Qu'est-ce que le milieu ou la collectivité doit faire ?

Ces sujets liés à la santé et à l'éducation seront traités dans deux autres ateliers distincts, mais il faut les avoir à l'esprit quand vient le temps de planifier d'importants investissements dans des infrastructures physiques. On n'a qu'à penser à l'importance de l'éducation et plus particulièrement de la formation professionnelle, pour les industriels et manufacturiers de la région dont la qualité de la main-d'œuvre revêt une importance capitale, en matière de productivité, face à la compétition de plus en plus féroce des pays d'Amérique du Sud, de la Chine et de l'Inde.

Conclusion

En matière d'infrastructures, Saint-Jean-sur-Richelieu, ville et région, doivent être évaluées comme une petite ville-région de services, avec une population fort appréciable d'au-delà de 102 000, stratégiquement située dans le corridor de commerce Montréal-Boston.

Saint-Jean-sur-Richelieu est une vieille ville industrielle qui requiert des interventions similaires à d'autres villes-centres telles Trois-Rivières ou Sherbrooke ou encore certains arrondissements de Montréal. Ses infrastructures sont vétustes et nécessiteront des investissements de l'ordre de 100 millions de dollars au cours des 10 à 15 prochaines années.

Saint-Jean-sur-Richelieu ville et région c'est aussi une zone champêtre où dominant tantôt l'agriculture, tantôt l'industrie touristique ou encore un heureux mariage des deux.

Quelles sont les priorités ?

Par où doit-on commencer ?

MM/2004-01-25