



**Argumentaire
Prolongement de l'autoroute 35
entre Saint-Jean-sur-Richelieu et
Philipsburg**

4 DÉCEMBRE 2001

L98067



200, rue Mac Donald, bureau 203, Saint-Jean-sur-Richelieu QC, J3B 8J6

CONTEXTE

Le projet de l'autoroute 35 reliant l'autoroute 10 au poste frontière de Philipsburg a été conçu à la fin des années soixante. Cette autoroute, autrefois appelée Autoroute de la Nouvelle-Angleterre et désormais dénommée Autoroute de la Vallée-des-Forts, n'est complétée qu'entre l'autoroute 10 et Iberville. Un segment de 40 km entre Iberville et la frontière reste à compléter. Les usagers de cet axe routier doivent présentement utiliser la route 133 entre ces deux points. Cet axe routier dessert un important corridor comprenant l'agglomération de Montréal et la Montérégie, au nord-ouest, et cinq états de la Nouvelle-Angleterre, au sud, soit le Vermont, le New Hampshire, le Massachusetts, le Rhode Island et le Connecticut.

IMPORTANCE COMME LIEN MONTRÉAL - BOSTON

L'axe de l'autoroute 35 au Québec est relié à l'Interstate 89 aux États-Unis. Cet axe permet de relier deux agglomérations urbaines d'importance nord-américaine, soit Boston et Montréal, distantes d'environ 500 km. La population de l'agglomération de Boston s'élevait à 5,6 M de personnes en 2001 selon le recensement américain alors que la population de l'agglomération montréalaise s'élevait à 3,5 M d'habitants. Toutes les agglomérations canadiennes et américaines de cette importance sont reliées par un lien autoroutier complet, notamment pour une distance de cet ordre.

À titre de mesure d'importance des échanges économiques entre les deux agglomérations, le nombre hebdomadaire de vols de Montréal vers Boston s'établissait à 46 en 2001, ce qui en fait la sixième destination la plus importante, après Toronto (198), New York (119), Québec (97), Chicago (67) et Ottawa (57), selon ADM.

IMPORTANCE DES DÉBITS

Le corridor de l'autoroute 35 et de la route 133 est l'un des quatre principaux axes routiers entre le Québec et les États-Unis, les trois autres étant l'A-15 / I-87 à Lacolle allant de Montréal à New York, l'A-55 / I-91 à Rock Island allant de Sherbrooke à New Haven, et l'A-20 / H-401 à Rivière-Beaudette, puisqu'une grande partie des déplacements entre le Québec et les États-Unis s'effectuent par l'Ontario.

Figure 1 Axe A-35 / I89

Globalement, le débit journalier annuel moyen (DJMA) est de 3 300 véh/j au poste frontière de Philipsburg, comme le montre le tableau 1. Ce débit est comparable à celui observé au poste de Rock Island, desservi par l'autoroute 55. Il est toutefois moindre que celui passant par Lacolle, de l'ordre de 5 900 véh/j. Pour ce qui est du débit de camionnage, qui indique davantage les échanges de biens, le DJMA s'élevait à 626 véh/j en 1998 à Philipsburg, ce qui le place encore au deuxième rang des postes frontière au Québec, en ne tenant pas compte de ce qui transite par l'Ontario.

Tableau 1 DJMA, selon le poste frontière, Québec, 1996-1998

Poste frontière	DJMA global (1)	DJMA camions (1)	DJMA camions (2)	% (2)
Lacolle	5 900	1 690	1 717	51,2%
Philipsburg	3 300	580	626	18,7%
Rock Island	3 200	560	540	16,1%
Armstrong		250	351	10,5%
Woburn		144	120	3,6%
Autres			664	19,8%
Total		3 224	3 354	100,0%

Sources : (1) MTQ, recueil 1996 ; Transports Canada 1998.

Le poste de Philipsburg représenterait ainsi 19 % des mouvements de camionnage aux postes frontière du Québec vers les États-Unis, un peu plus de la moitié transitant par le poste de Lacolle. Toutefois, selon la Vermont Agency of Transportation, 800 camions circuleraient par la route 78 entre l'état de New York et le Vermont. Une partie de ceux-ci peut provenir du Québec puisque le temps de parcours est équivalent ou moindre entre Montréal et le Vermont par cet itinéraire comparativement à celui par la route 133. Par ailleurs, le temps de parcours entre Boston et Montréal est semblable en passant par l'I-91 et l'A-55 (511 km en 4 h 49) ou en passant par Philipsburg (487 km en 4 h 52). La complétion de l'A-35 ramènerait le temps de parcours à 4 h 35, soit un gain de 15 à 20 min sur le parcours. **La demande réelle de transport passant par Philipsburg est donc plus importante que le révèlent les débits.**

IMPORTANCE COMME LIEN DE COMMERCE TRANSFRONTALIER

Les exportations québécoises vers les États-Unis s'élevaient à 63,4 G\$ en 2000, selon Statistique Canada¹. De cette valeur, 9,2 G\$ se destinaient à la Nouvelle-Angleterre, excluant le Maine, soit dans le corridor de l'A-35 / I-89. Ce marché d'exportation est en forte croissance, soit un taux moyen annuel de croissance de 11,7 % entre 1991 et 2000, comme l'ensemble du marché américain. Deux états se démarquent comme valeur d'expéditions du Québec vers les États-Unis dans le corridor étudié : il s'agit du Vermont avec des ventes de 4,7 G\$ en 2000, et du Massachusetts avec 2,3 G\$ la même année. Le tableau 2 et la figure 1 présentent l'évolution des

¹ Pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 1 M\$.

exportations québécoises vers la Nouvelle-Angleterre, dans le
corridor de l'A-35 / I-89.

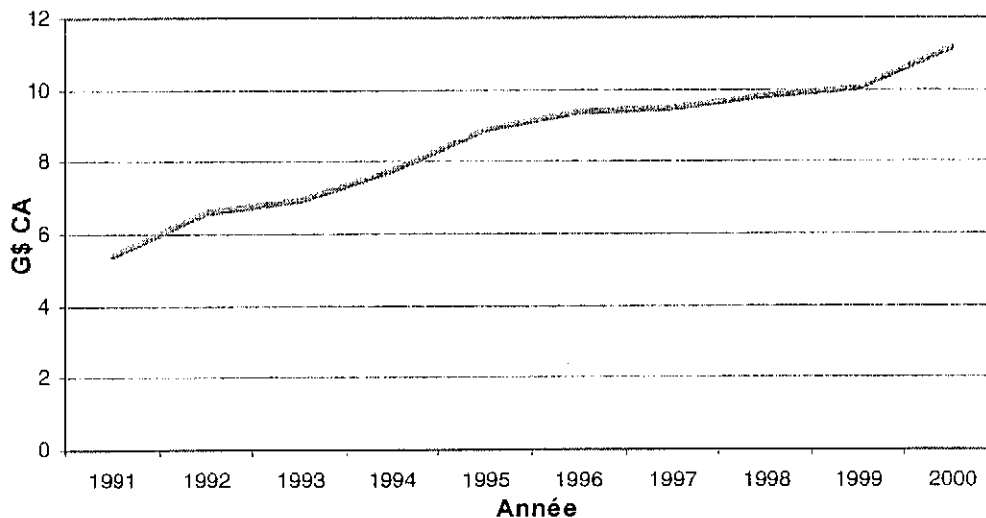
Tableau 2 Exportations québécoises vers les États-Unis, 1991-2000

Region	Année										Croissance 1991-2000		
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	M\$ CA	%	%an.
Vermont	1 571	2 632	2 838	3 121	3 952	4 373	4 408	4 489	4 498	4 696	3 125	199%	12,9%
Massachusetts	801	1 090	1 179	1 496	1 589	1 540	1 699	1 845	2 018	2 333	1 531	191%	12,6%
Connecticut	805	629	627	761	877	990	836	824	793	1 316	511	63%	5,6%
New Hampshire	162	170	204	272	346	361	377	439	522	615	452	278%	15,9%
Rhode Island	55	77	80	116	135	139	191	198	223	234	179	324%	17,4%
Nouvelle-Angleterre (excl. Maine)	3 395	4 598	4 928	5 765	6 898	7 403	7 509	7 796	8 055	9 193	5 798	171%	11,7%
Maine	206	275	304	405	508	504	629	635	644	756	550	267%	15,5%
Atlantique Centre	5 815	6 295	7 647	8 633	10 311	10 433	11 964	13 326	15 096	18 202	12 387	213%	13,5%
Autres	9 767	9 790	14 154	18 771	21 437	21 373	22 766	26 182	28 762	35 308	25 541	261%	15,3%
Total	19 183	20 959	27 033	33 574	39 154	39 713	42 868	47 939	52 557	63 459	44 275	231%	14,2%

Source: Statistique Canada

Note: Atlantique Centre inclut PA, NY, NJ, DE, MD, et D.C.

Figure 2 Exportations québécoises vers la Nouvelle-Angleterre, excluant le Maine, 1991-2000



Source: Statistique Canada.

Le tableau 3 présente les expéditions québécoises par camion, selon l'état de destination. Encore ici, l'état de New York et le Vermont sont les destinations les plus importantes, avec des valeurs d'exportations de 5,7 G\$ et 3,8 G\$ respectivement. Le Massachusetts se classe au cinquième rang, avec 1,2 G\$. Le Vermont et le Massachusetts représentent ensemble 18,7 % des exportations par camion du Québec vers les États-Unis.

Tableau 3 Expéditions québécoises par camion, selon l'état de destination, 1997

État	Valeur (M\$)	(%)
New York	5 671	21,4%
Vermont	3 751	14,1%
Michigan	1 458	5,5%
Pennsylvanie	1 418	5,3%
Massachusetts	1 227	4,6%
New Jersey	1 187	4,5%
Autres	11 826	44,6%
Total - États-Unis	26 538	100,0%

Source : Statistique Canada.

Ce pourcentage rejoint celui mesuré par Transports Canada aux différents postes frontière. Selon cette source, 19,2 % de la valeur des expéditions aux États-Unis et au Mexique via les postes frontière transitent par Philipsburg, soit une valeur de 4,7 G\$ en 1996, comme l'indique le tableau 4. Lacolle représente 29,0 % du commerce transfrontalier, ce qui est moindre que ce qui transite par l'Ontario (36 %).

Philipsburg se classe donc au deuxième rang des postes frontière québécois, derrière Lacolle, pour la valeur des marchandises traversées. Pour l'ensemble du Canada, Lacolle et Philipsburg se classent respectivement aux quatrième et septième rangs pour la valeur du commerce transfrontalier.

Tableau 4 Expéditions québécoises vers les États-Unis et le Mexique, selon le poste frontière, 1996

Poste frontière	Valeur des expéditions	
	(G\$ CA)	(%)
Lacolle	7 075	29,0%
Philipsburg	4 696	19,2%
Via Ontario	8 713	35,7%
Autres	3 936	16,1%
Total	24 420	100,0%

Source : Transports Canada (1998).

Tableau 5 Expéditions québécoises vers les États-Unis, selon l'état de destination, postes de Philipsburg et de Lacolle, 1996

État	Philipsburg		Lacolle	
	(G\$ CA)	(%)	(G\$ CA)	(%)
New York	0,5	9%	2,4	30%
Vermont	3,5	60%		
New Jersey			1,0	11%
Massachusetts	0,7	11%	0,8	10%
Autres	1,1	20%	3,8	49%
Total	5,8	100%	8,0	100%

Source : Transports Canada (1998).

Figure 3 Valeur des expéditions québécoises vers les Etats-Unis,
selon le poste frontière, 1996

Suivant Transports Canada, le Vermont représente la destination de 60 % de valeur des expéditions transitant par Philipsburg, suivi par le Massachusetts avec 11 %. Une valeur de 500 M\$ allant vers l'état de New York est passée par le poste de Philipsburg, soit 9 % de la valeur des marchandises transitant par ce poste.

Le tableau 6 présente la répartition des exportations québécoises vers les états du corridor étudié selon les marchandises transportées. Les principales marchandises expédiées comprennent les pièces et composantes électroniques, l'énergie électrique, les aéronefs et pièces d'aéronefs, le papier journal, les confiseries et chocolat, les produits de scieries, les produits pétroliers raffinés et les métaux non ferreux de première transformation. L'ensemble des exportations est en forte croissance, à la seule exception des expéditions de papier journal vers le Connecticut.

L'axe de l'A-35 / N-133 représente donc un corridor de transport de biens pour une valeur annuelle de près de 6 G\$, dont plus de la moitié vers le Vermont, le reste vers le Massachusetts, les autres états de la Nouvelle-Angleterre, ainsi que vers l'état de New York. Le marché potentiel est plus important si l'on tient compte du fait qu'une partie importante des flux de marchandises dans ce corridor passent plutôt par Lacolle et la route 78 du Vermont et que l'itinéraire n'est pas optimal vers Boston, par rapport au réseau autoroutier complété passant par Rock Island. **En tenant compte de la demande réelle non satisfaite par le manque de lien autoroutier, le poste frontière de Philipsburg pourrait se révéler aussi important que celui de Lacolle.**

IMPORTANCE DE LA MONTÉRÉGIE COMME RÉGION INDUSTRIELLE

Les expéditions manufacturières de la Montérégie s'élevaient à 19,5 M\$ en 1996 selon l'ISQ (1999), ce qui place cette région au deuxième rang des régions administratives du Québec avec plus de 20 % des expéditions totales, juste derrière Montréal. La valeur des expéditions de Montréal et des régions limitrophes au nord (Laval, Laurentides, Lanaudière) s'élevaient à 41,6 M\$, soit 43,0 % des expéditions québécoises. Ces deux ensembles, dont la production se destinant à la Nouvelle-Angleterre est le plus susceptible de passer par l'autoroute 35, comptent donc pour près des deux tiers (63,2 %) des expéditions québécoises.

Une partie importante, (41 %) des expéditions manufacturières de la Montérégie sont destinées au marché américain, ce qui représente 8,0 G\$ en 1996. Le développement de l'axe A-35 / I-89 serait donc profitable à l'agglomération montréalaise mais également à la Montérégie.

Tableau 6 Principales marchandises par industrie exportées du Québec vers la Nouvelle-Angleterre (excl. Maine), 2000

Industrie	Croissance 1991-2000			
	Valeur		%	% an.
	(M\$ CA)	M\$ CA		
Vermont				
Industrie des pièces et de composants	2 462	1 543	168%	11,6%
Industrie de l'énergie	720	589	451%	20,9%
Industrie des confiseries et du	204	161	373%	18,9%
Industrie des produits pétroliers raffinés (sauf huiles de graissage et graisses)	185	169	1091%	31,7%
Industrie des complets et vestons pour hommes et	146	100	218%	13,7%
Rhode Island				
Industrie de la prod. d'aluminium de 1ère fusion et de la fonte et l'affinage de métaux non-	27	24	719%	26,3%
Industrie du papier	25	16	164%	11,4%
Autres industries d'impression	23	22	4153%	51,7%
Industrie de la transformation du	9	8	707%	26,1%
Industrie des produits de scieries et d'ateliers de rabotage (sauf	7	4	158%	11,1%
Connecticut				
Industrie des aéronefs et des pièces	492	266	118%	9,0%
Industrie de la prod. d'aluminium de 1ère fusion et de la fonte et l'affinage de métaux non-	174	80	86%	7,1%
Industrie du papier	62	-27	-30%	-3,9%
Autres industries	43	41	1611%	37,1%
Industrie des boissons	27	27	37545%	93,3%
New				
Industrie des produits de scieries et d'ateliers de rabotage (sauf	57	33	144%	10,4%
Industrie de l'énergie	39	39	n.d.	n.d.
Industrie de la viande et de ses produits (sauf la	31	24	340%	17,9%
Industrie des fils et des câbles	30	28	1209%	33,1%
Industrie de la prod. d'aluminium de 1ère fusion et de la fonte et l'affinage de métaux non-	30	30	n.d.	n.d.
Massachusetts				
Industrie du papier	266	117	78%	6,6%
Industrie des produits de scieries et d'ateliers de rabotage (sauf	161	85	112%	8,7%
Industrie des pièces et de composants	98	59	154%	10,9%
Industrie des aéronefs et des pièces	74	67	856%	28,5%
Autres industries du bois	68	67	4281%	52,2%

Source: Statistique Canada

Tableau 7 Expéditions manufacturières, par région, Québec, 1996

Entité	Expéditions (G\$)	%
Montréal - Laval	34,1	35,3%
Montérégie	19,5	20,2%
Laurentides-Lanaudière	7,5	7,7%
Mauricie-Centre-du-Québec	7,9	8,2%
Estrie	5,1	5,2%
Autres régions	22,6	23,4%
Total	96,7	100,0%

Source : ISQ (1999).

IMPORTANCE COMME ENTRÉE TOURISTIQUE

La Nouvelle-Angleterre est non seulement une région américaine de premier plan pour les exportations manufacturières du Québec, mais également la première région comme origine des touristes américains. Les dépenses touristiques se sont élevées à 5,3 G\$ en 2000 au Québec, selon Tourisme Québec. Les 2,3 M touristes américains ayant visité le Québec en 2000 y ont dépensé 1,1 G\$, soit 22 % du total des dépenses de touristes au Québec. La Nouvelle-Angleterre, située dans l'axe de l'A-35, a fourni 923 000 visites-personne, soit 41 % du nombre total de visites effectuées par des Américains au Québec. Les résidents de Nouvelle-Angleterre ont dépensé 343 M\$ au Québec en 2000, soit près de 30 % des dépenses totales effectuées par des Américains. L'axe de l'A-35 et l'I-89 peut donc être considéré comme la principale porte d'entrée des visiteurs américains au Québec.

Tableau 8 Visites-personne et dépenses des touristes américains au Québec, selon la région d'origine, 2000

Région	Visites-province		Dépenses	
	(000)	(%)	(M\$)	(%)
Nouvelle-Angleterre	923	40,9%	343	29,9%
Atlantique Centre	564	25,0%	295	25,7%
Atlantique Sud	225	10,0%	156	13,6%
Centre Nord-Est	216	9,6%	115	10,0%
Pacifique	113	5,0%	94	8,2%
Centre Sud-Ouest	70	3,1%	40	3,5%
Autres régions	147	6,5%	106	9,2%
Total	2 260	100,0%	1 148	100,0%

Source : Tourisme Québec (2001).

PROBLÈMES DE LA ROUTE 133

La route 133 entre Iberville et Philipsburg présente certaines lacunes. Route à deux voies, la route 133 offre une vitesse affichée de 90 km/h en sections rurales, réduite à 50 km/h et 70 km/h dans les six agglomérations que traverse la route sur ce tronçon, ce qui impose des conditions de circulation difficiles pour les déplacements de longue distance. En moyenne, la vitesse affichée sur le tronçon étudié est de 83 km/h, soit 17 km/h de moins que sur une autoroute.

Le niveau de service est de C sur cette route à la hauteur d'Iberville contre des niveaux A aux autres axes routiers d'échanges interprovinciaux et transfrontaliers équivalents (A-20, A-15, A-55). Le gain de temps avec une autoroute plutôt que la route 133 est estimé à 15 à 20 min.

La route 133 sur le tronçon d'étude compte seulement 76 % de la longueur parcourue où la visibilité est satisfaisante (plus de 450 m). La densité d'accès est généralement moyenne ou élevée, notamment en traversée d'agglomération et dans la section à l'intérieur de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Selon l'étude de BMST (1999), le tronçon de la route 133 entre Iberville et Philipsburg a généré en moyenne 196 accidents par

année entre 1994 et 1996, dont 35 avec blessés et 0,7 avec décès. Le coût social des accidents sur la route 133 entre Iberville et Philipsburg s'établit à environ 1 M\$ annuellement selon BMST (1999). La présence d'une autoroute permettrait d'éviter un peu plus de la moitié de ces coûts (540 000 \$ par année).

De plus, l'aménagement de la route 133 n'offre pas un paysage de qualité ni une image de pays développé pour le visiteur arrivant des États-Unis.

La route 133 n'offre donc pas les caractéristiques fonctionnelles et esthétiques propres à un lien transfrontalier de l'importance de l'axe A-35 / I-89 en ce qui a trait tant au transport de biens qu'aux déplacements de personnes.

JUSTIFICATION DU PROJET

L'aménagement de l'autoroute 35, dont le coût de construction est estimé à 130 M\$ par BMST (1999), apparaît souhaitable en raison de :

- l'importance de la valeur des marchandises qui transitent par Philipsburg, actuellement de 5,8 G\$ en exportations québécoises, valeur qui pourrait augmenter à au moins 8 G\$ avec la complétion de l'autoroute ;
- la forte croissance des exportations québécoises vers les États-Unis, notamment vers la Nouvelle-Angleterre ;
- l'importance de la relation Montréal / Boston ;
- l'importance de la Nouvelle-Angleterre comme région d'origine des touristes américains au Québec ;
- les problèmes de vitesse, de traversées d'agglomérations et de sécurité connus sur la route 133 ;
- l'importance de l'amélioration de l'image du Québec et du Canada en un de leurs points d'entrée les plus importants.

Pour ces raisons, il apparaît indiqué de procéder rapidement aux études préalables permettant la complétion de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

RÉFÉRENCES

AGRA MONENCO QUÉBEC (1999), *Étude sur le transport de marchandises au Québec, rapport final*, Montréal, Agra Monenco Québec, pages multiples.

BMST RICHELIEU (1999), *M.R.C. du Haut-Richelieu, prolongement de l'autoroute 35, étude de recevabilité*, St-Jean-sur-Richelieu, B.M.S.T. Richelieu, pages multiples.

INDUSTRIE CANADA (2001), *Strategis: le site canadien des entreprises et des consommateurs*, Industrie Canada, Strategis.gc.ca.

ISQ (1999), *Statistiques manufacturières régionales*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 157 pages.

ISQ (2001), *Évolution de la population des régions métropolitaines de recensement, Québec, 1986-2000*, Québec, Institut de la statistique du Québec, <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/demograp/regional/3p5.htm>.

TOURISME QUÉBEC (2001), *Le tourisme au Québec en bref - 2000, Statistiques touristiques*, ministère de la Culture et des Communications du Québec, Québec, 11 pages.

TRANSPORTS CANADA (1998), *Les transports et le commerce nord-américain*, Transports Canada, pages multiples.

U.S. CENSUS BUREAU (2000), *United States Census 2000*, U.S. Census Bureau, <http://factfinder.census.gov>.