

Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Argumentaire sur le parachèvement de l'autoroute 35

Audience du B.A.P.E.

Le 12 décembre 2005

Introduction

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu tient à profiter à nouveau des audiences du Bureau des audiences publiques en environnement pour signifier son accord inconditionnel au parachèvement de l'autoroute 35, de Saint-Jean-sur-Richelieu, secteur Iberville à Saint-Armand et la frontière canado-américaine.

Au cours des trente dernières années, les mémoires et autres documents sur l'autoroute 35 se sont multipliés, les uns tentant de démontrer l'importance stratégique de ce lien de communication avec la Nouvelle-Angleterre et la région métropolitaine de Boston, les autres incitant les gouvernements à faire preuve de prudence pour conserver autant que possible les éléments naturels les plus sensibles le long du parcours de ladite autoroute.

Dans un langage contemporain, on parlerait de développement intégré, c'est-à-dire d'un développement qui rallie l'évolution économique et sociale d'une nation au respect à long terme de l'environnement.

L'autoroute 35 est beaucoup plus qu'un simple lien routier entre deux des plus importantes régions métropolitaines en Amérique du Nord, à savoir celles de Boston et de Montréal, elle est une infrastructure économique, sociale et même culturelle d'une des plus importantes et stratégiques régions frontalières du Québec et du Canada.

La notion de région frontalière intéresse considérablement les gouvernements supérieurs, d'un bout à l'autre du pays, car il nous est permis de réaliser que les régions frontalières jouent un rôle clé dans l'économie canadienne et celle du Québec.

Dans un rapport publié récemment par Développement économique Canada, région du Québec et par Projet de recherche sur les politiques d'Ottawa (www.recherchepolitique.gc.ca), et intitulé **L'émergence des régions transfrontalières**, on peut lire l'énoncé suivant : « *Il existe une certaine richesse dans le niveau et la diversité des liens économiques entre le Canada et les États-Unis. Toutefois, dans les régions transfrontalières, les activités économiques et commerciales canado-américaines sont indéniablement plus fortes et complexes.* »

Dans sa planification stratégique de 2004, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et les organismes du milieu ont fait du parachèvement de l'autoroute 35 un des huit principaux enjeux des dix prochaines années. Étaient ainsi repris des arguments maintes fois élaborés dans le passé, notamment par la M.R.C. du Haut-Richelieu et la Chambre de Commerce du Haut-Richelieu à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Nous joignons à la présente quelques documents produits dans le passé dont celui du Groupe Génivar pour le compte de la M.R.C. du Haut-Richelieu en décembre 2001, quelques cartes produites par Transport Québec et un exemplaire du Guide de Planification stratégique de Saint-Jean-sur-Richelieu, Ville et Région.

Développement et sécurité

Les nombreuses études réalisées jusqu'à maintenant pour alimenter le dossier de la 35 tendent à démontrer que le ministère des Transports du Québec s'est bien acquitté de ses responsabilités ministérielles en évaluant à la fois les impacts économiques de la 35 en tant qu'épine dorsale du corridor de commerce Montréal-Boston, mais aussi en tenant compte des impacts sur l'environnement, l'agriculture et la sécurité des usagers. Ni l'un ni l'autre de ces éléments ne peut être pris à la légère dans une perspective de développement à long terme.

Autant le Québec et la Grande région de Montréal sont condamnés à transiger des dizaines de milliards de dollars avec les États de la Nouvelle-Angleterre annuellement, comme en font foi les nombreuses études qui vous ont déjà été produites, notamment par le MTQ, autant il importe que les agriculteurs y trouvent leur compte par le maintien d'une accessibilité à leurs terres et que la faune et la flore que l'on retrouve dans les milieux humides soient protégées ou fassent l'objet d'importants travaux de mitigation ou de mesures compensatoires.

C'est dans cette optique que la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu veut introduire, sans compromettre l'avancement du dossier, deux nouveaux éléments structurant à la hauteur du chemin Grande-Ligne et de la continuité de la Route Verte Montérégiade II.

À la hauteur de la Grande-Ligne, le MTQ devrait envisager la construction d'une nouvelle voie de service, direction nord, à partir de l'échangeur Grand-Ligne, pour desservir à la fois le parc industriel du secteur Iberville et permettre le décroisement d'un certain nombre de terres agricoles situées à l'est et à l'ouest du tracé de l'autoroute 35, dans le secteur Iberville/Saint-Athanase. Sans cette voie de service qui longerait l'autoroute 35 jusqu'à la rue Croisetière, la circulation lourde destinée au parc industriel, en provenance du sud et de l'est, risque de se retrouver sur le réseau local non conçu pour ce type de circulation. Ce réseau local, faut-il le préciser, est et sera grandement sollicité par les agriculteurs qui exploitent les fermes des environs.

Quant à la Montérégiade II, elle requiert une passerelle pour éviter que des cyclistes téméraires, et il y en a de plus en plus, ne traversent l'autoroute à des endroits non désignés et carrément dangereux afin d'éviter un trop long détour. Un plan ci-joint montre clairement l'emplacement souhaité de la passerelle et la voie de service parallèle à l'autoroute 35, entre l'échangeur Grande-Ligne et la rue Croisetière, à l'extrémité est du parc industriel.

Le directeur du Service de l'aménagement et du développement à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, monsieur Mario Verville, a brièvement fait allusion à ces deux ajouts au dossier lors des audiences qui ont eu lieu à Saint-Jean-sur-Richelieu, il y a quelques semaines.

Un réseau de transport nord-américain

L'autoroute 35 et l'interstate 89 se doivent de faire partie intégrante d'une stratégie de développement des modes de transport terrestre nord-américain. C'est du moins ce que prétend monsieur Stephen Blanks, directeur du Center for International Business Development, Lubin School of Business, Pace University à New York, qui prenait part récemment au forum sur les régions frontalières organisé par le gouvernement du Canada et qui se tenait au Port de Montréal.

Monsieur Blanks qui est également professeur invité aux HEC à Montréal, en développement international, vient à peine de terminer deux années de recherches sur les corridors de commerces nord-américains, ces routes de commerces qui vont du Canada vers le Mexique dans des espaces de mieux en mieux circonscrits et structurés. D'ailleurs il est à noter que les principaux corridors de commerce nord-américains sont des corridors nord-sud et non des corridors est-ouest.

Or, le corridor Montréal-Boston est un de ces corridors émergents sous-utilisés en raison de la faiblesse de la route 133 entre Saint-Armand et Saint-Jean-sur-Richelieu et aussi par la vétusté relative du poste frontalier Saint-Armand-Highgate. Il en résulte comme en font foi de nombreuses études économiques et de circulation, que les transporteurs de marchandises perdent un temps énorme et par conséquent de l'argent en raison de la vétusté de la 133.

Selon le professeur Blanks et monsieur François Lebrun, ancien délégué du Québec à Boston, le Québec a plus d'affinités avec certains états de la Nouvelle-Angleterre qu'avec le reste du Canada. Monsieur Lebrun relatait que le premier délégué commercial du Québec à Boston, remonte à 1650.

La 35 revêt aussi une importance significative du fait que le Port de Montréal est en fait le principal port de la Nouvelle-Angleterre, surtout en matière de conteneurs et que la majorité desdits conteneurs à destination de la Nouvelle-Angleterre sont acheminés par camions. La 35 devient donc un élément de productivité et de compétitivité pour l'économie du Grand Montréal, du Québec, voire même du Canada.

Selon John Adams, directeur exécutif du Laredo Development Foundation, au Texas, à la frontière du Mexique, toute l'économie des régions frontalières est basée sur l'efficacité et l'efficience de leurs infrastructures. Il faut pouvoir livrer rapidement et en toute sécurité pour respecter les sacro-saints principes du « Just-in-time », du « Tigh Supply Chain » et du « Homeland Security ».

Monsieur Adams prenait part en septembre dernier à la conférence annuelle du International Economic Development Council à Chicago. (www.laredo-ldf.com) et (www.iedconline.org)

Conclusion

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu ne veut pas mobiliser plus longuement les présentes séances, mais elle tenait à signifier son appui inconditionnel au parachèvement de l'autoroute 35, jusqu'à la frontière de l'État du Vermont avec qui elle développe des liens de plus en plus étroits.

Il ne fait pas de doute que le parachèvement de l'autoroute 35, seul lien manquant à une autoroute digne du 21^e siècle entre Montréal et Boston, fait l'unanimité parmi les intervenants économiques et sociaux, si ce n'est pour quelques ajustements mineurs.

L'autoroute 35, faut-il le rappeler, est beaucoup plus qu'un simple lien de transport et de communication entre deux régions métropolitaines stratégiques, elle est un outil de développement à la fois économique, social et culturel entre deux régions frontalières dont les affinités remontent au tout début de la colonie et du temps des premiers échanges commerciaux entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, notamment en empruntant le corridor de commerce de la rivière Richelieu.

Au nom du maire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, monsieur Gilles Dolbec, des membres du conseil municipal et de la direction de la Ville, je tiens à vous remercier de votre attention et de l'intérêt que manifeste le BAPE envers un projet désiré et bien structuré.

Michel Merleau
Directeur général

p.j. Groupe Génivar pour la M.R.C. du Haut-Richelieu, décembre 2001
Cartes produites par Transport Québec
Guide de Planification stratégique de Saint-Jean-sur-Richelieu, Ville et Région