

164

DM51

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

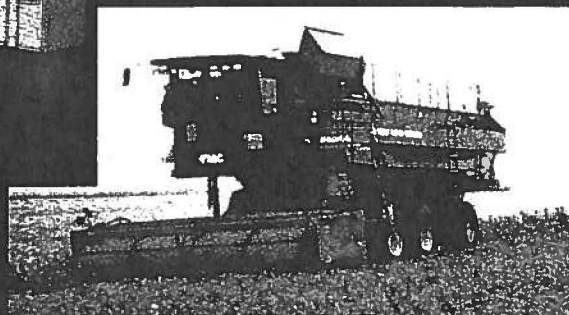
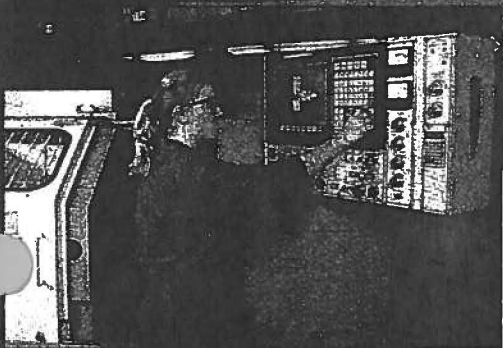
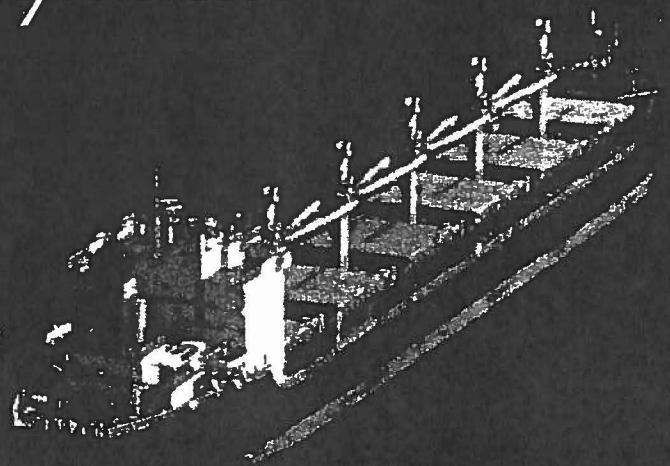
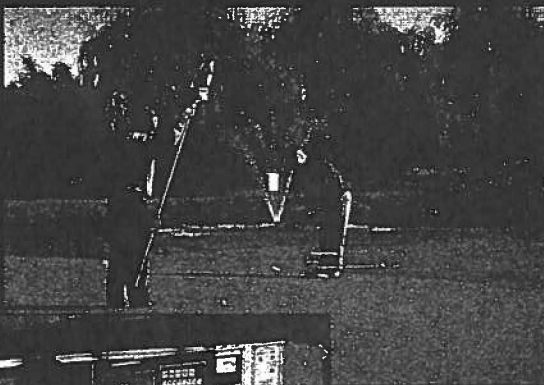
6211-06-0H5

CLD

Centre local de développement

**Mémoire soumis au BAPE
dans le cadre du projet
de construction du tronçon « EST »
de l'autoroute 30
entre les villes de Candiac et Ste-Catherine.**

Cap sur le développement





CLD BEAUHARNOIS-SALABERRY

Centre local de développement

**Mémoire soumis au BAPE
dans le cadre du projet
de construction du tronçon « EST »
de l'autoroute 30
entre les villes de Candiac et Ste-Catherine**

**Préparé par le CLD Beauharnois-Salaberry
Le 12 mars 2002**

Cap sur le développement

TABLE DES MATIÈRES.....	1
Illustration 1 : Localisation de la MRC Beauharnois-Salaberry	2
Illustration 2 : Plan d'ensemble des tronçons « est » et « ouest » du projet Autoroute 30.....	3
Illustration 3 : Hiérarchie du réseau routier	4
Illustration 4 : Concept d'organisation spatiale	5
 1. Introduction - présentation du mémoire.....	6
 2. Légitimité et représentativité du CLD Beauharnois-Salaberry.....	7
2.1 Mission.....	7
2.2 Priorités pour 2002.....	7
2.3 Structure organisationnelle.....	8
2.4 Principaux intervenants du milieu.....	10
 3. Les considérations socio-économiques et le cadre d'intervention.....	11
3.1 Le mémoire de la SDE d'octobre 1997.....	11
3.2 Le Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi (PALÉE) 2000-2001-2002.....	12
3.2.1 Portrait de la MRC de Beauharnois-Salaberry.....	13
3.2.2 Caractéristiques du marché du travail et de la main d'oeuvre.....	13
3.2.3 Forces et faiblesses de la MRC de Beauharnois-Salaberry	15
3.3 L'entente - cadre de développement 2001-2006 entre le CRDM et le Gouv. du Québec...	17
3.4 Beauharnois-Salaberry, une MRC moins favorisée des régions centrales.....	17
3.5 Les regroupements municipaux.....	18
3.6 La problématique particulière de l'agglomération de Beauharnois.....	19
3.7 Le transport des marchandises.....	19
 4. Conclusion.....	21

Illustration 1

**localisation de la
MRC de Beauharnois-Salaberry**

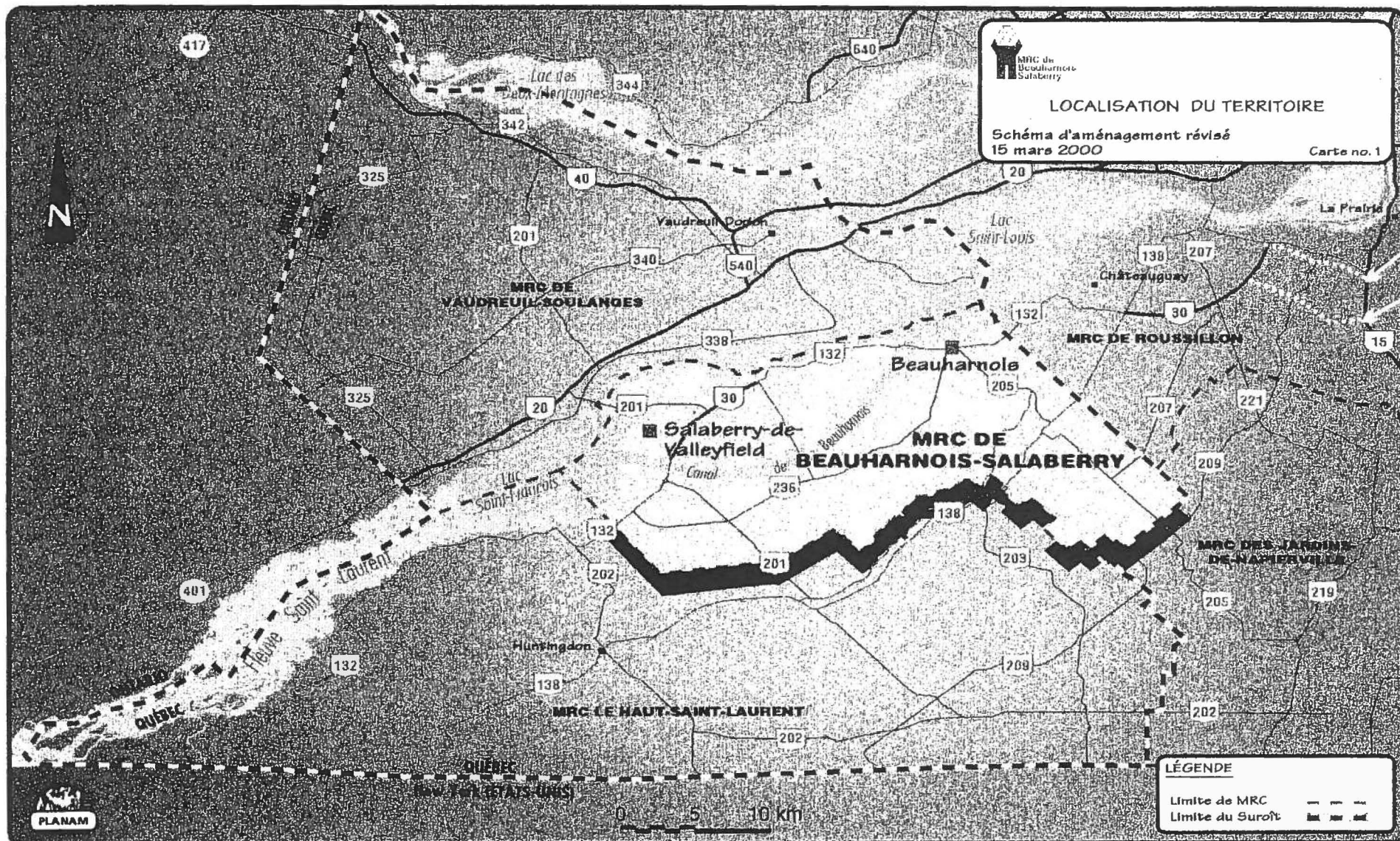


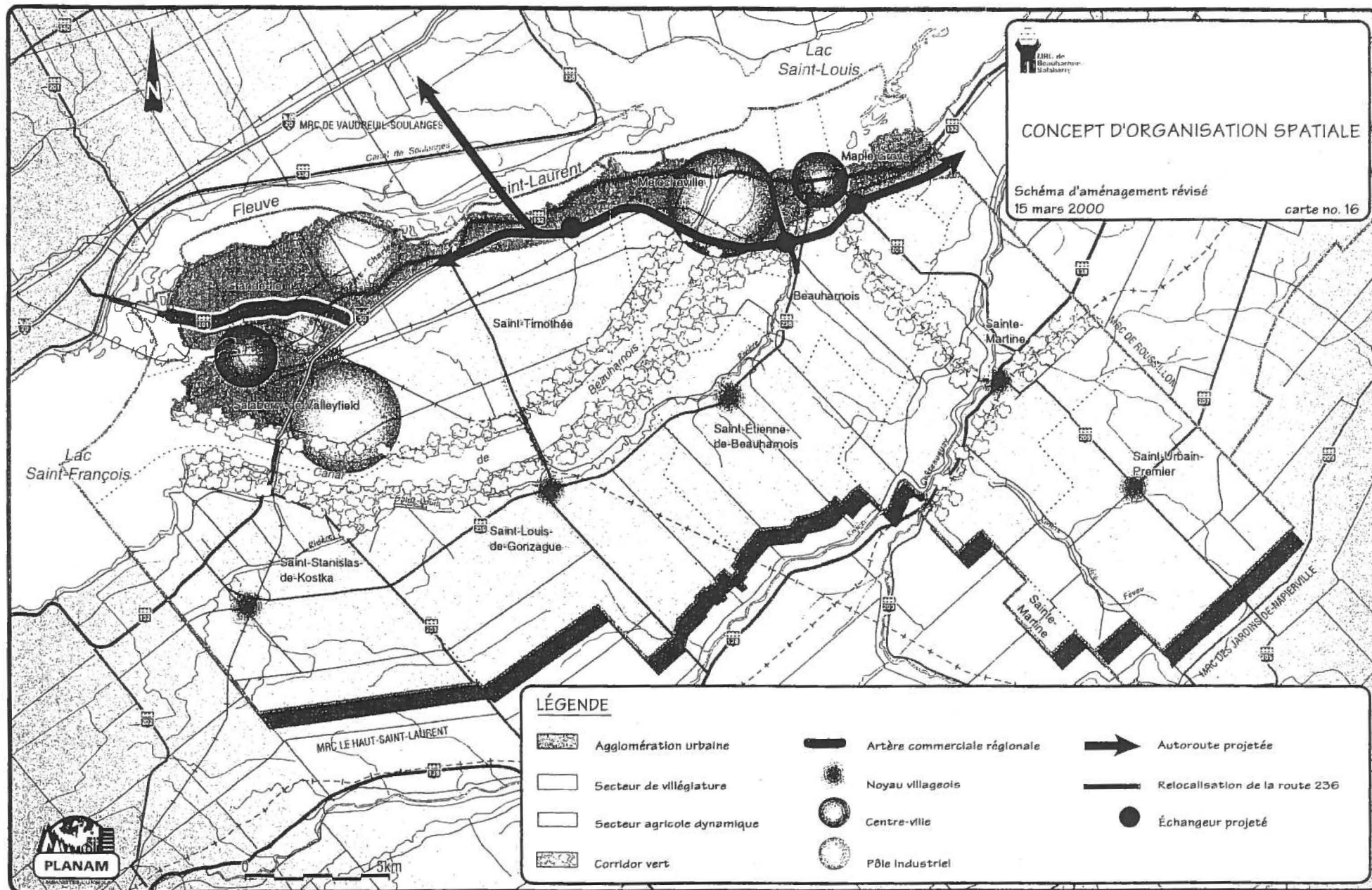
Illustration 2

**plan d'ensemble des tronçons "est" et "ouest"
du projet Autoroute 30**

Illustration 3

hiérarchie du réseau routier

Illustration 4
concept d'organisation spatiale



1. Introduction - présentation du mémoire

Le Centre local de développement Beauharnois-Salaberry (CLD) est un organisme de développement économique créé en juin 1998 par le Ministère des Régions.

Le CLD Beauharnois-Salaberry couvre le même territoire que celui de la Municipalité Régionale de Comté (MRC) de Beauharnois-Salaberry.

La section de l'autoroute 30 qui traverse ce territoire fait partie du tronçon Ouest de 35 km entre Châteauguay et l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion pour lequel un Certificat d'Autorisation de Réalisation (CAR) a été émis par le Conseil des Ministres en mars 1999, notamment à la suite d'un rapport favorable du BAPE et d'une décision favorable de la CPTAQ.

Les audiences du BAPE débutant le 25 mars 2002 portent sur le tronçon Est entre les villes de Candiac et Ste-Catherine.

Pourquoi le CLD Beauharnois-Salaberry présente-t-il un mémoire au BAPE pour un projet situé à l'extérieur de son territoire?

- Avec le temps, la construction de l'autoroute 30 est passée d'une préoccupation "locale" (MRC de Beauharnois-Salaberry) à une priorité régionale (Montréal) et nationale (Québec/Canada).
- Pour être un véritable levier de développement économique et représenter une solution à la congestion des autoroutes 20 et 40 traversant l'île de Montréal, l'autoroute 30 doit être réalisée dans son entier.
- Pour l'année 2002 la concrétisation de l'autoroute 30 apparaît en tête de liste des priorités du développement économique régional qui ont été signifiées au CLD Beauharnois-Salaberry par la MRC de Beauharnois-Salaberry en concertation avec le Ministère des Régions pour l'année 2002.

Le mémoire met en évidence la légitimité et la représentativité du CLD à titre d'intervenant auprès du BAPE, présente la nécessité de réaliser cette infrastructure de transport et de passer à l'action dans les meilleurs délais.

2. Légitimité et représentativité du CLD Beauharnois-Salaberry

C'est en 1997 que le ministre du Développement des régions, Guy Chevrette, déposait la Politique de soutien au développement local et régional, politique qui a mené à la mise sur pied des Centres locaux de développement (CLD). En juin 1998, la Société de développement économique (SDE) de la MRC de Beauharnois-Salaberry, organisme créé en 1994, devient le Centre local de développement Beauharnois-Salaberry.

2.1 Mission

- Le CLD Beauharnois-Salaberry est voué au développement socio-économique sur son territoire;
- Il vise à créer, maintenir et promouvoir un climat propice à ce développement, stimuler l'entrepreneuriat, fournir les moyens et services nécessaires aux groupes porteurs de projets socio-économiques, aux entreprises et aux nouveaux investisseurs sur son territoire;
- Ce faisant, il contribue à maintenir et à créer de l'emploi sur le territoire.

2.2 Priorités pour 2002

La MRC de Beauharnois-Salaberry qui contribue au financement du CLD signifie, en concertation avec le ministère des Régions, ses attentes envers le CLD.

Les deux priorités de développement économique régional et les attentes de la MRC envers le CLD pour l'année 2002 sont les suivantes :

- Doter le territoire d'un lien autoroutier moderne.

La concrétisation du prolongement de l'autoroute 30 apparaît, à juste titre, comme la première priorité du développement économique régional. La collaboration des nombreux partenaires économiques, dont le CLD, est essentielle à sa concrétisation.

La MRC demande au CLD de maintenir sa participation au comité d'action de l'autoroute 30 et d'accompagner la MRC, au besoin, dans ses actions.

- Consolider et dynamiser la vocation industrielle au sein des deux principaux pôles industriels, soit Salaberry-de-Valleyfield et Beauharnois.

Le choix de ces deux pôles industriels est largement démontré au schéma d'aménagement révisé de la MRC. Leur consolidation et leur développement sont donc importants.

La MRC invite le CLD à prioriser et dynamiser le développement industriel à l'intérieur des deux pôles retenus.

2.3 Structure organisationnelle

Le conseil d'administration du CLD est composé de treize (13) membres de la Commission d'orientation et de planification socio-économique (COPSE) choisis par chaque collège électoral de la façon suivante :

- Secteur politique (3 maires)
- Secteur privé (3 représentants)
- Secteur public / parapublic / institutionnel (2 représentants)
- Secteur développement socio-économique (1 représentant)
- Secteur communautaire (1 représentant)
- Secteur coopératif (1 représentant)
- Secteur agricole (1 représentant)
- Secteur syndical (1 représentant)

À ceux-ci, s'ajoute un membre élu par l'assemblée générale.

Les personnes suivantes sont également membres du conseil d'administration mais sans droit de vote :

- un représentant du Centre local d'emploi
- un représentant du ministère des Régions
- le directeur général de la MRC de Beauharnois-Salaberry
- les trois membres de l'Assemblée nationale des trois circonscriptions électorales présentes sur le territoire

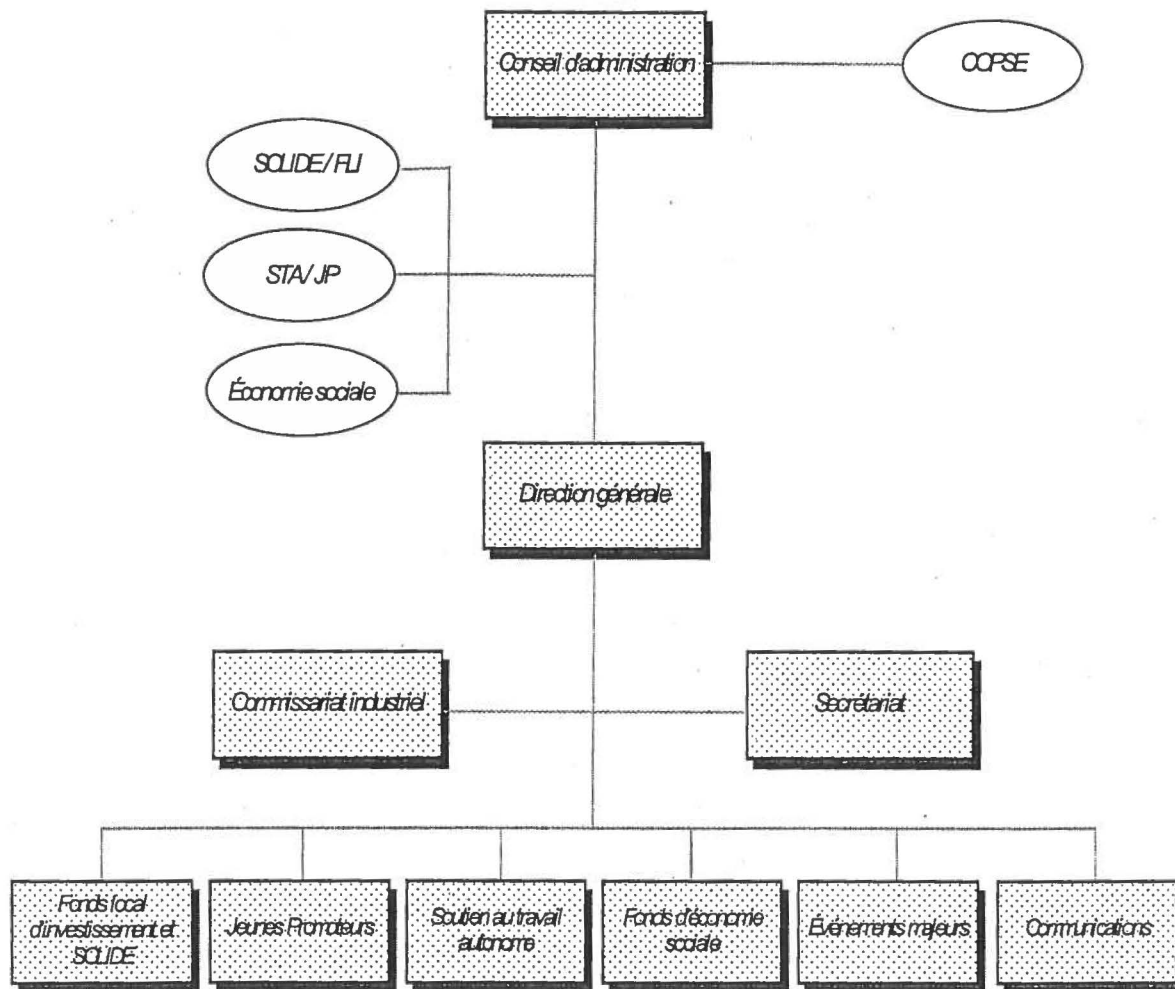
Le conseil d'administration est appuyé par quatre comités :

- la Commission d'orientation et de planification socio-économiques (COPSE)
- le comité Soutien au travail autonome / Jeunes promoteurs
- le comité Économie sociale
- le conseil d'administration de la SOLIDE qui sert également de comité de recommandation pour le Fonds local d'investissement

La Commission d'orientation et de planification socio-économiques (COPSE) est le lieu de concertation privilégié par le CLD. Elle est composée de trente-huit (38) représentants répartis dans les secteurs d'intervention suivants :

Secteurs	Nombre de représentants
Politique	6
Privé	8
Public / parapublic / institutionnel	6
Développement socio-économique	6
Groupes communautaires	6
Coopératif	1
Agricole	2
Syndical	3

Organigramme du CLD Beauharnois-Salaberry



○ Comités de recommandation

2.4 Principaux intervenants du milieu

Secteurs	Intervenants
Main-d'œuvre et emploi	Centre local d'emploi
Employabilité	P.S. Jeunesse Club de recherche d'emploi du Sud-Ouest École-Entreprise Surbois Coup de pouce des Moissons Vision-Travail
Formation professionnelle et technique	Centre de formation agricole Les Moissons Centre de formation professionnelle de la Pointe-du-Lac Collège de Valleyfield
Commerce et services	Chambre de commerce de Valleyfield Vision Affaires Plus Association des gens d'affaires de Beauharnois Beauharnois, une place dans l'avenir Conseil régional des femmes d'affaires du Suroît Réseau des femmes d'affaires du Québec
Tourisme	Office du tourisme du Suroît
Développement communautaire	Corporation de développement communautaire de Beauharnois-Salaberry Carrefour des organismes communautaires
Habitation	Le Groupe de ressources techniques du Sud-Ouest Les coopératives d'habitation du territoire
Agroalimentaire et développement rural	Comité consultatif agricole de Beauharnois-Salaberry Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec Union des producteurs agricoles Syndicat de gestion agricole du Suroît Club de relève agricole du Suroît
Municipal	MRC de Beauharnois-Salaberry et les onze municipalités qui la composent
Environnement	Crivert, Z.I.P. du Haut St-Laurent et MRC
Culturel	Comité culturel permanent de Beauharnois-Salaberry Écomusée des Deux-Rives Site archéologique de la Pointe-du-Buisson Valspec Société d'histoire et de généalogie de Salaberry
Syndical	Plusieurs syndicats affiliés à la CSN, FTQ, FIIQ, CEQ et SFPQ
Coopératif	Association coopérative étudiante du Collège de Valleyfield Coopérative Everton Coopérative de développement régional de la Montérégie
Financier	Banques à charte et caisses populaires du territoire
Transport	Port de Valleyfield
Politique	Les députés, fédéral et provincial
Institutionnel et public	Centre hospitalier régional du Suroît CLSC Seigneurie de Beauharnois Palais de justice Centre de détention Hydro-Québec
Industriel	Ministère de l'Industrie et du Commerce Investissement-Québec Alcan Beauharnois Aliments Carrière Goodyear Canada Noranda-CEZinc Produits chimiques Expro

3. Les considérations socio-économiques et le cadre d'intervention

Les principaux documents consultés pour la préparation de ce mémoire sont les suivants :

- Le mémoire de la Société de Développement Économique (SDE) Beauharnois-Salaberry préparé en octobre 1997 dans le cadre des audiences publiques sur le tronçon Ouest de l'autoroute 30.
- Le Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi (PALÉE) 2000-2001-2002 préparé par le CLD Beauharnois-Salaberry.
- Le document "Planification stratégique 2001-2006" du Conseil Régional de Développement de la Montérégie (CRDM) de novembre 2000 qui a servi de base à l'entente-cadre de développement de la région de la Montérégie 2001-2006 entre le CRDM et le Gouvernement du Québec.
- Les énoncés budgétaires 2001-2002 du Gouvernement du Québec sur les mesures d'appui gouvernemental aux MRC moins favorisées des régions centrales.
- Les études de regroupement des deux villes centres du territoire soit : Beauharnois/Maple-Grove/Melocheville et Grande-Île/St-Timothée/Salaberry-de-Valleyfield.

3.1 Le mémoire de la SDE Beauharnois-Salaberry préparé en octobre 1997

Ce mémoire préparé dans le cadre des audiences sur le tronçon Ouest (de Châteauguay à l'autoroute 20) est donc antérieur à l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation (CAR) émis par le Conseil des Ministres du Québec en mars 1999.

Le CLD juge toutefois utile de rappeler l'essentiel de l'argumentation socio-économique qui était alors soulevée :

- Le réseau routier qui dessert les entreprises localisées dans les zones industrielles de la région (MRC) est particulièrement inefficace. L'utilisation des routes régionales comme la 132 et la 138 se révèle être problématique et dangereuse, en plus d'augmenter substantiellement les coûts reliés au transport des matières premières et des produits finis des entreprises de la région. À cet égard, l'étude d'impact sur l'environnement préparée par la firme Lavalin Environnement en janvier 1991 concluait que le temps relié au transport était de 31% supérieur par la route 132 comparativement au trajet par les autoroutes 20 et 40.

Ce résultat ne tient évidemment pas compte des pertes de temps occasionnées par les feux de circulation que le Ministère des transports du Québec (MTQ) a installé en 1998 au tunnel sous la voie maritime à Melocheville pour le contrôle du camionnage transportant des matières dangereuses.

- Le parc industriel de 200 hectares aménagé par la ville de Salaberry-de-Valleyfield en 1984 au coût de 8M\$ est positionné en fonction de l'autoroute 30;
- La zone industrielle de 600 hectares de Beauharnois/Melocheville est également située le long du tracé projeté de l'autoroute 30.

L'absence d'un lien autoroutier affecte particulièrement l'agglomération de Beauharnois où l'industrialisation massive des années 1950 avait comme critère de localisation la proximité d'une importante source d'énergie hydro-électrique, soit la centrale de Beauharnois.

- Les représentants de 15 plus grandes entreprises consultés pour la rédaction du mémoire concluaient que la construction de l'autoroute 30 était vitale pour la compétitivité de nos entreprises dans une économie du « juste à temps ».
- Le rapport de la SDE concluait finalement que la construction de l'autoroute 30 n'était pas le remède à tous les maux mais que sa réalisation s'avérerait tout au moins un important levier de relance économique pour une région qui en éprouve un grand besoin.

3.2 Le Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi 2000-2001-2002

Entre autres mandats, le CLD a pour tâche d'adopter un Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi (PALÉE) et d'en assurer la mise en œuvre.

Le plan d'action vise à répondre de manière précise et exhaustive aux attentes signifiées par le ministère des Régions à l'égard du plan d'action local pour l'économie et l'emploi, attentes précisées dans l'entente de gestion intervenue en octobre 1998 entre le ministère des Régions, la MRC de Beauharnois-Salaberry et le CLD Beauharnois-Salaberry.

Afin de pouvoir élaborer le plan d'action 2000-2001-2002, le CLD Beauharnois-Salaberry a dressé le diagnostic de la réalité socio-économique de la MRC pour onze secteurs spécifiques et a procédé à une large consultation des intervenants du territoire :

- ▶ Les membres du conseil d'administration du CLD;
- ▶ Les membres de la Commission d'orientation et de planification socio-économiques;
- ▶ Les agents du CLD responsables des différents programmes;
- ▶ Le personnel de la MRC et le Conseil des maires;
- ▶ Le personnel du Centre local d'emploi;
- ▶ Les représentants des différents secteurs d'activité :
 - agroalimentaire et développement rural
 - industriel
 - résidentiel
 - commerce et services

- transport
- tourisme
- culture
- formation et emploi
- économie sociale
- développement communautaire
- environnement

Ces consultations ont permis d'identifier les enjeux régionaux de développement.

3.2.1 Portrait de la MRC de Beauharnois-Salaberry

La MRC de Beauharnois-Salaberry est située dans la portion sud-ouest du Québec à proximité des marchés montréalais, ontarien et américain.

Au plan démographique, le dernier recensement de 1996 dénombrait quelque 59 769 personnes sur le territoire. La population s'y retrouve majoritairement dans les municipalités riveraines du fleuve Saint-Laurent soit dans l'axe de la route régionale 132, plus spécifiquement dans deux pôles urbains : les agglomérations de Salaberry-de-Valleyfield / Grande-Île / Saint-Timothée (environ 40 000 habitants) et de Beauharnois / Melocheville / Maple-Grove (environ 12 000 habitants).

- Le secteur tertiaire occupe la première place au niveau de l'emploi (63%), suivi du secteur manufacturier (32%); des proportions plus grandes que pour l'ensemble de la Montérégie et du Québec. Une faible proportion d'emploi (5%) se retrouve dans le secteur primaire, concentrée dans le secteur agricole.

Une grande part des entreprises œuvre dans les secteurs traditionnels; peu d'entreprises opèrent dans les secteurs de pointe. Dans la région, 28% des entreprises sont exportatrices, comparativement à 33% pour la Montérégie.

3.2.2 Caractéristiques du marché du travail et de la main-d'oeuvre

Les caractéristiques du marché du travail et de la main-d'œuvre énoncées ci-après sont tirées principalement du document «Profil de la MRC de Beauharnois-Salaberry», document basé sur le recensement de 1996 et préparé en 1998 par la Direction de l'information sur le marché du travail et de l'évaluation d'Emploi-Québec en Montérégie, de même que du «Profil CLSC Seigneurie de Beauharnois 1999».

- La population de la MRC de Beauharnois-Salaberry est stagnante;
- La population est vieillissante (14 % de la population est âgée de plus de 65 ans comparativement à 10 % pour la Montérégie);
- La population des «15-29 ans» a diminué de 12 % soit presque le double de ce qu'ont connu le Québec et la Montérégie pour la même période. Ce pourrait confirmer l'exode des jeunes vers les grands centres;
- Le revenu moyen d'emploi est plus faible que la moyenne en Montérégie (23 874 \$ en 1995 comparé à 24 576 \$ pour la Montérégie);
- La population est beaucoup moins scolarisée qu'en Montérégie. Quelque 42,7 % des résidents du territoire sont sans diplôme d'études secondaires comparativement à 34,5 % pour la Montérégie. Les diplômés universitaires sont deux fois moins nombreux qu'en Montérégie;
- Le décrochage scolaire est important sur le territoire. À titre d'exemple, pour la «diplomation» de 1998, près de 40 % des étudiants n'ont pas réussi à obtenir un D.E.S. après l'avoir débuté six ans plus tôt. C'est 10 % plus élevé que la moyenne québécoise et 8 % plus important que les résultats obtenus en Montérégie;
- Le taux de chômage pour la MRC de Beauharnois-Salaberry était de 12,7 % en 1996, ce qui lui confère l'avant-dernier rang en Montérégie, à plus de 3 % de la moyenne montréalaise;
- Chez les «15-29 ans», 18,2 % sont touchés par le chômage, un résultat nettement supérieur à la Montérégie;
- La région connaît un pourcentage élevé de prestataires de la sécurité du revenu : 6,6 % comparativement à 4,2 % en Montérégie;
- Malgré les résultats obtenus au niveau du taux de croissance net d'entreprises, la MRC de Beauharnois-Salaberry a perdu 715 emplois entre 1991 et 1996.

3.2.3 Forces et faiblesses de la MRC de Beauharnois-Salaberry

La large consultation des intervenants du territoire a permis d'identifier les forces et les faiblesses de la MRC ainsi que les enjeux régionaux dans onze secteurs de

L'absence d'un lien autoroutier a été identifié comme l'une des contraintes importantes du développement de la région dans les secteurs d'activités suivants :

	Secteur d'activité	Contrainte identifiée
1.	Agroalimentaire et Développement rural	Activités agricoles défavorisées sur le plan de l'accessibilité routier.
2.	Industriel	Absence d'un lien autoroutier et caractère insulaire de la région.
3.	Résidentiel	Absence d'un lien autoroutier et caractère insulaire de la région.
4.	Commerces et services	
5.	Transport	Absence d'un lien autoroutier avec le réseau montréalais et métropolitain.
6.	Tourisme	Absence d'un réseau autoroutier moderne.
7.	Culture	
8.	Formation et emploi	
9.	Économie sociale	
10.	Développement communautaire	
11.	Environnement	Forte concentration de matières dangereuses sur la route 132.

Le tableau de la page suivante résume les forces, faiblesses, opportunités et défis identifiées dans le PALÉE.

FORCES	FAIBLESSES
▶ Production agricole importante; ▶ Forte proportion des terres agricoles parmi les meilleures catégories de sol; ▶ Présence d'une centaine d'entreprises manufacturières qui emploient au total plus de 5 000 personnes, dont cinq entreprises employant plus de 200 personnes chacune; ▶ Forte densité de commerces et de services au centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield et en périphérie immédiate; ▶ Positionnement stratégique à proximité des marchés montréalais, ontarien et américain; ▶ Omniprésence de l'eau; ▶ Développement du parc régional du Canal de Beauharnois et du parc linéaire de la MRC de Beauharnois-Salaberry; ▶ Présence du port maritime de Salaberry-de-Valleyfield; ▶ Important réseau ferroviaire; ▶ Disponibilité énergétique pour le milieu industriel; ▶ Présence d'institutions d'envergure régionale (centre hospitalier, collège, palais de justice); ▶ Présence de nombreux organismes communautaires offrant des services appréciés dans la communauté.	▶ Absence d'un lien autoroutier; ▶ Caractère insulaire de la région et problématique des liens interrives; ▶ Transport des matières dangereuses et prolifération des accès sur les routes 132 et 201; ▶ Faible intégration de l'agriculture au développement régional; ▶ Peu d'entreprises œuvrant dans les secteurs de pointe; ▶ Dépendance à l'égard des grandes entreprises; ▶ Méconnaissance des avantages et services offerts aux entreprises sur le territoire.
OPPORTUNITÉS	DÉFIS
▶ Potentiel de transformation de produits agricoles; ▶ Développement d'un réseau de sous-traitance; ▶ Potentiel d'exportation des entreprises; ▶ Démarches de revitalisation des centres-villes de Salaberry-de-Valleyfield et de Beauharnois; ▶ Potentiel de développement commercial du boulevard Mgr Langlois; ▶ Développement de l'intermodalité des transports; ▶ Potentiel de développement touristique: nautisme, cyclotourisme, circuits, festivals culturels et pêche blanche.	▶ Prolongement de l'autoroute 30; ▶ Revitalisation de l'activité commerciale dans les centres-villes de Salaberry-de-Valleyfield et de Beauharnois; ▶ Formation de main-d'œuvre spécialisée et semi-spécialisée; ▶ Décrochage scolaire; ▶ Maintien des jeunes dans la région; ▶ Développement de l'entrepreneuriat collectif; ▶ Augmentation du niveau d'exportation des entreprises; ▶ Diversification de la structure industrielle.

Paradoxalement, la MRC Beauharnois-Salaberry est avantagée par la localisation géographique à proximité des marchés montréalais, ontariens et américains, mais l'absence d'un lien autoroutier pour accéder efficacement à ces marchés est identifiée comme l'une des contraintes importantes du développement du territoire.

Dans l'optique de l'atteinte des objectifs de développement, les enjeux de développement prioritaires retenus dans le PALÉE 2000-2001-2002 sont les suivants :

- Le prolongement de l'autoroute 30;
- Le développement des pôles industriels de Salaberry-de-Valleyfield/Saint-Timothée et de Beauharnois/Melocheville;
- Le développement de créneaux industriels (agroalimentaire, transport);
- Le développement d'un bassin de main-d'œuvre spécialisée et semi-spécialisée, répondant aux besoins des entreprises locales;
- Le développement d'une politique de prévention du décrochage scolaire;
- La revitalisation commerciale des centres-villes de Salaberry-de-Valleyfield et de Beauharnois;
- La poursuite du développement du Parc régional du Canal de Beauharnois.

3.3 L'entente-cadre de développement 2001-2006 entre le CRDM et le Gouvernement du Québec

Dans cette entente-cadre subdivisée en quatre (4) grands axes qui regroupent vingt-trois (23) priorités, on reconnaît notamment l'importance d'améliorer le système de transport des marchandises et des personnes en consolidant le réseau de transport actuel (routier, ferroviaire, maritime et aérien).

Le premier des objectifs prioritaires énumérés à la Priorité 7 se lit comme suit : "Participer à l'élaboration du plan de transport montréalais et assurer le suivi du plan de transport métropolitain, en particulier la réalisation du projet Autoroute 30, du fait de ses effets structurants."

3.4 Beauharnois-Salaberry, une MRC moins favorisée des régions centrales

Lors du discours sur le budget 2001-2002, le ministre des Finances a annoncé des mesures d'appui aux MRC moins favorisées des régions centrales. La MRC de Beauharnois-Salaberry, compte tenu de son portrait socio-économique, figure parmi ces MRC.

Les zones d'appauvrissement sont identifiées à partir d'un indice composite qui tient compte des paramètres suivants :

- Taux d'évolution de la population de 1991 à 1996
- Taux de chômage
- Taux d'emploi
- % du revenu des ménages provenant des transferts
- % de la population à faible revenu
- Revenu moyen des ménages
- % de la population avec une scolarité < 9e année
- Richesse foncière

Les MRC moins favorisées des régions centrales sont les suivantes :

REGION	MRC
Capitale nationale	Charlevoix Charlevoix-Est
Centre-du-Québec	L'Érable Nicolet-Yamaska
Chaudières-Appalaches	L'Amiante Les Etchemins L'Islet Montmagny Robert-Cliche
Estrie	Asbestos
Lanaudière	Matawinie Montcalm
Laurentides	Antoine-Labelle Argenteuil
Montérégie	Beauharnois-Salaberry Le Bas-Richelieu
Outaouais	La Vallée-de-la-Gatineau Papineau Pontiac

Ainsi, la MRC de Beauharnois-Salaberry est considérée une région moins favorisée malgré sa proximité avec Montréal.

3.5 Les regroupements municipaux

Les objectifs généraux poursuivis par le gouvernement se retrouvent dans le livre blanc de la Ministre des Affaires municipales intitulé "la réorganisation du secteur municipal".

Parmi ceux-ci les objectifs et caractère socio-économique sont les suivants :

- La nécessité de constituer des pôles socio-économiques forts;
- Le gouvernement vise l'atteinte de conditions optimales du développement économique, social et culturel des collectivités locales.

3.6 Le cas particulier de la nouvelle ville de Beauharnois créée le 1^{er} janvier 2002 (environ 12 000 habitants)

Le rapport d'étude de septembre 2001 sur le regroupement des municipalités de Beauharnois, Maple-Grove et Melocheville mentionne les considérations historiques et géographiques suivantes :

- ▶ Durant la deuxième moitié du XX^e siècle, les aires industrielles de Beauharnois/Melocheville forment le chef-lieu de l'activité industrielle du Québec. Attirées par la proximité de la centrale électrique et son énergie, plusieurs industries s'y étaient installées, depuis la deuxième guerre mondiale. Au cours des années 1980, plusieurs industries ont cependant quitté la région. Le déclin de la métallurgie occasionna la fermeture de plusieurs usines.
- ▶ Bien que localisé à la périphérie immédiate de Montréal, le territoire demeure isolé par rapport à l'ensemble montréalais; étant donné qu'aucun lien ne permet d'accéder directement au réseau autoroutier. Le projet de prolongement de l'autoroute 30, maintes fois invoqué par les municipalités concernées, devrait permettre le développement du potentiel du pôle industriel Beauharnois/Melocheville.

3.7 Le transport des marchandises

La revitalisation des deux pôles industriels de la MRC Beauharnois-Salaberry, soit

- Salaberry-de-Valleyfield et
- Beauharnois

passera par une diversification de la structure industrielle actuelle trop dépendante à l'égard des grandes entreprises établies depuis plus de 40 ans.

La démarche de revitalisation doit s'inscrire dans le contexte des changements structurels de l'économie du Québec relativement à la production et au transport des marchandises :

- d'une production de matières premières vers une production de produits manufacturiers
- d'une production de masse à production de juste à temps
- prépondérance vers les marchés américains

Dans la recherche de nouveaux créneaux de développement le Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi

- Identifie l'intermodalité des transports comme la principale opportunité de diversification de l'économie régionale. La région peut tirer davantage profit de la présence du Port de Valleyfield sur la voie maritime du Saint-Laurent et la présence de deux compagnies ferroviaires, CN et CSX, qui offrent des liaisons avec le marché Nord Américain.
- Mais identifie aussi l'absence d'un lien autoroutier avec le réseau Montérégien et Métropolitain comme la principale faiblesse de la région dans l'atteinte des objectifs.

La réalisation de l'autoroute 30 est essentielle à l'intégration de la MRC de Beauharnois-Salaberry et de la Montérégie au réseau des autoroutes 10, 15, 20 et 40 pour répondre aux besoins des expéditeurs de marchandises.

Cette intégration est importante puisque la Montérégie est la principale région exportatrice aux États-Unis et que l'Ontario est aussi un marché important.

Globalement pour les entreprises du Québec ce sont les autoroutes 15 et 20 qui sont les principaux accès à ces marchés.

4. Conclusion

La nécessité de concrétiser l'autoroute 30 dans son ensemble fait aujourd'hui consensus national comme véritable levier de développement économique.

La réalisation de l'autoroute 30 est un outil d'avancement pour

- la MRC Beauharnois-Salaberry
- la Montérégie
- l'ensemble du Québec

La réalisation de l'autoroute 30 est l'un des objectifs inscrits dans l'entente-cadre de développement 2001-2006 entre le Conseil Régional de Développement de la Montérégie (CRDM) et le Gouvernement du Québec.

En ce qui concerne la MRC de Beauharnois-Salaberry le temps de passer à l'action en concrétisant l'autoroute 30 est motivé par des préoccupations de longue date de tous les intervenants du milieu qui ont été exprimées dans le mémoire de la Société de Développement Économique d'octobre 1997 et dans le Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi 2000-2001-2002.

Ces préoccupations du milieu sont encore d'actualité :

- le portrait socio-économique qui identifie la MRC Beauharnois-Salaberry comme une zone d'appauvrissement et une MRC moins favorisée des régions centrales;
- la nécessité pour notre région de diversifier sa structure industrielle;
- les changements structurels importants dans la production industrielle et le transport des marchandises qui mettent en danger la compétitivité des entreprises existantes;
- l'absence d'un lien autoroutier est identifié comme l'une des contraintes importantes de notre région;
- la concrétisation de l'autoroute 30 apparaît en tête de liste des priorités du développement économique régional;
- la nécessité de constituer des pôles socio-économiques forts et l'atteinte de conditions optimales de développement qui sont parmi les objectifs de la réorganisation du secteur municipal.

La position du CLD Beauharnois-Salaberry en regard des audiences portant sur le tronçon "EST" entre les villes de Candiac et Ste-Catherine :

Le certificat d'autorisation de réalisation (CAR) pour le tronçon Ouest de 35 km entre la ville de Châteauguay et l'Autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion a déjà été émis par le gouvernement au printemps 1999, notamment à la suite d'un rapport favorable du BAPE et d'une décision favorable de la CPTAQ.

Quant au tronçon Est de 7 km entre les villes de Candiac et Ste-Catherine, il nous apparaît qu'il ne reste plus qu'à débattre du choix du tracé.

Avant de s'exprimer sur ce sujet le CLD Beauharnois-Salaberry a notamment assisté à deux séances publiques d'informations sur les options du tracé proposées pour le tronçon Est, soient :

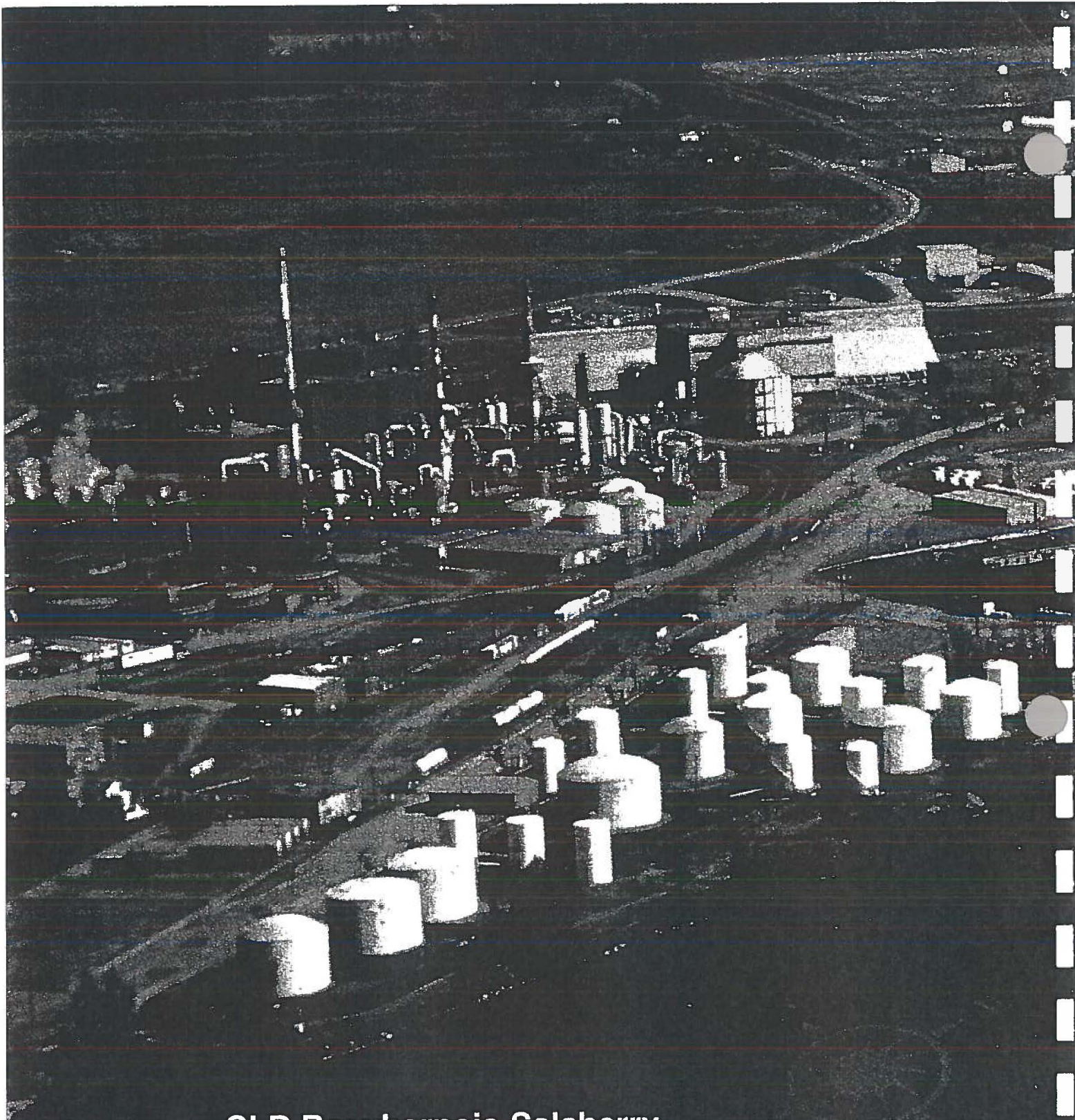
- la présentation du MTQ tenue à Châteauguay le 11 octobre 2001, et
- la séance d'informations tenue par le BAPE à ville de Ste-Catherine le 12 décembre 2001 au cours de laquelle le "promoteur" (le MTQ et ses experts-conseils) a présenté le projet.

Lors de ces deux séances publiques d'informations deux options de tracé ont été présentées par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour le tronçon Est :

- le tracé au Sud du noyau urbain de St-Constant qui implique la perte de 420 hectares de terres agricoles de bonne qualité pour le corridor comme tel et "l'enclave créée"
- le tracé Nord qui emprunte un corridor déjà exproprié il y a une trentaine d'années dans l'axe de la route 132 actuelle.

Après avoir entendu les représentations du "promoteur", soit l'équipe du MTQ et de ses experts-conseils, le CLD Beauharnois-Salaberry

- soutient le choix du tracé Nord qui de l'avis du MTQ est celui qui génère le moins d'impacts sur :
 - le milieu humain,
 - le milieu agricole et faunique,
 - le climat sonore et visuel.
- et soumet respectueusement au BAPE :
 - Que la nécessité de construire l'autoroute 30 dans son ensemble fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus national qui dépasse le cadre local des audiences sur le tronçon Est.
 - Qu'il faut éviter d'éterniser les débats qui mettraient en péril la réalisation de l'autoroute 30 dans les meilleurs délais.
 - Que l'autoroute 30 doit être construite dans le tracé Nord retenu par le MTQ mais en tenant compte de toutes les mesures possibles d'atténuation pour les collectivités locales.



CLD Beauharnois-Salaberry

Siège social

100, rue Ste-Cécile, bureau 100
Salaberry-de-Valleyfield
(Québec) J6T 1M1
Téléphone : (450) 373-2214
Télécopieur : (450) 373-3386
Courriel : cldval@rocler.qc.ca

Centre de services

660, rue Ellice, bureau 210
Beauharnois
(Québec) J6N 1Y1
Téléphone : (450) 225-1990
Télécopieur : (450) 225-1965
Courriel : cldbnois@rocler.qc.ca

Site Internet : <http://www.rocler.qc.ca/cld>