

Projet de règlement 05-0820 : Délimitation d'une nouvelle affectation « Service routier de transit » à
même l'affectation « Agricole » dans la municipalité de Saint-Armand

Mémoire rédigé par
Des citoyens et citoyennes de Saint-Armand

Présenté
À Nacim Khennache
Pour la MRC Brome-Missisquoi

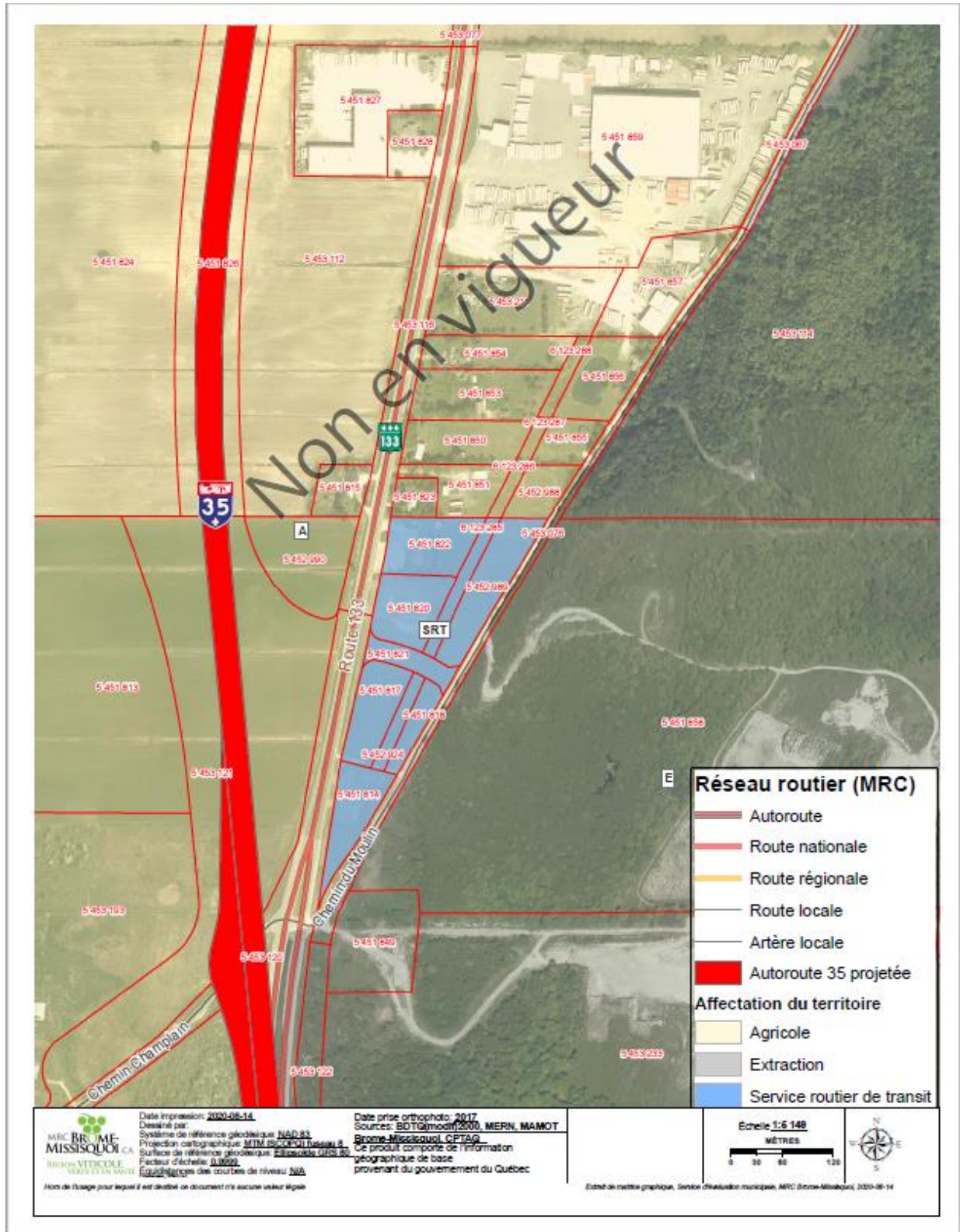
15 décembre 2020

INTRODUCTION

Le projet de règlement 05-0508 a pour but la délimitation d'une nouvelle affectation « Service routier de transit » à même l'affectation « Agricole » dans la municipalité de Saint-Armand (Québec). Cette modification au schéma d'aménagement est prévue dans un secteur à proximité du futur échangeur Saint-Armand Nord de l'autoroute 35, à l'intersection de la route 133 et des chemins Champlain et du Moulin (voir Figure 1). Le secteur est situé à l'extérieur du noyau villageois. Un projet de halte routière incluant une station-service, un dépanneur et une aire de restauration rapide est prévu à cet endroit. Le processus de modification au schéma d'aménagement a été entamé à la suite d'une demande de la municipalité de Saint-Armand ayant émergé lors de la séance ordinaire des membres du conseil du 5 mars 2018 (Municipalité de Saint-Armand, 2018).

Nous sommes un groupe de citoyens grandement préoccupés par cette modification au schéma d'aménagement et surtout par le projet de station-service, de dépanneur et de restauration rapide prévu à cet endroit. Dans la partie qui suit, nous faisons d'abord état de la situation actuelle, laquelle nous pousse à croire que cette modification au schéma d'aménagement n'est pas nécessaire et encore moins justifiée ; nous témoignons ensuite de nos principales préoccupations quant aux impacts qu'un tel projet entraînera sur le dynamisme local et la pérennité de la municipalité de Saint-Armand.

Figure 1. Carte de la modification projetée au schéma d'aménagement de la MRC de Brome-Missisquoi. Le secteur en bleu est le secteur touché par la modification d'affectation du territoire (Source: MRC de Brome-Missisquoi, 2020).



1. UN PROJET INJUSTIFIÉ

En consultant les archives récentes de la municipalité, les statistiques les plus à jour concernant le débit routier et avec une connaissance des services offerts au sein de la municipalité ou à proximité, nous constatons qu'il est difficile de justifier un tel projet.

1.1 Des services similaires déjà existants à proximité

- L'entreprise Philipsburg Transit, située dans le secteur convoité, offre déjà un service de remplissage d'essence pour tous les camions. L'accès y est facile.
- Le village de Saint-Armand possède une station-service au coin des chemins Saint-Armand et Dutch. Les municipalités voisines de Bedford, Frelighsburg et Saint-Sébastien offrent également ce service.
- À moins de 15 kilomètres du secteur convoité, aux États-Unis, on retrouve des stations-services et plusieurs bannières de restauration rapide, toutes accessibles aux différents usagers de la route. Les stations-services étatsuniennes à proximité de la frontière sont souvent privilégiées par les usagers étant donné le coût beaucoup plus avantageux de l'essence chez nos voisins du sud.
- Ces mêmes services existent également à moins de 40 kilomètres du secteur convoité à Saint-Jean-sur-Richelieu, en bordure de l'autoroute 35.

1.2 Un débit routier insuffisant

- Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur la route 133 entre la frontière et Pike-River est d'à peine 3 400 véhicules par jour (Transport Québec, 2019). Par rapport à l'année 2000, il s'agit là d'une diminution de près de 25 % du trafic à l'époque (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), 2006). Le DJMA actuel est inférieur à 50 % du débit minimum nécessaire pour justifier la construction d'une autoroute en milieu rural, soit 8000 véhicules par jour. Rappelons que le BAPE avait conclu en 2006 que les phases restantes (III et IV) du projet de parachèvement de l'autoroute 35 n'étaient pas justifiées, en raison du trop faible achalandage de ce secteur autoroutier.
- La résolution adoptée par le conseil de Saint-Armand en mars 2018 et ayant mené au projet de Règlement 05-0820 modifiant le schéma d'aménagement de la MRC avait fait erreur sur les chiffres concernant le DJMA sur la 133 dans ce secteur, en mentionnant un débit de 16 800 véhicules par jour (selon les statistiques de 2012). Ce chiffre est près de cinq fois supérieur aux valeurs données par les statistiques de 2019. Le conseil a donc adopté cette proposition sur des bases complètement erronées.

1.3 Les défis de la restauration, des commerces d'alimentation et de la vente d'essence

- La municipalité de Saint-Armand a eu son lot de Truck Stop et de restaurants dans les dernières années, lesquels sont tous fermés aujourd'hui :
 - Truck Stop chez Gaston;
 - Le Routier Chez Bernadette;
 - Le restaurant du quai à Philipsburg;
 - Le restaurant du village à Saint-Armand.
- Le village de Philipsburg a eu son dépanneur jusqu'à il y a une douzaine d'années.
- Après avoir périclité lentement, le magasin général de Saint-Armand a trouvé un repreneur qui réussit à lui donner un nouveau souffle.
- Les propriétaires d'une station-service, qui se trouvait à quelques dizaines de mètres du secteur convoité par les promoteurs, ont choisi de cesser de vendre de l'essence il y a de cela une quinzaine d'années pour se concentrer sur les activités de mécanique.
- La station-service Saint-Armand est en pleine activité après s'être modernisée. Les propriétaires actuels ont investi temps et argent afin de maintenir un service essentiel qui contribue au dynamisme économique de la municipalité.

1.4 La municipalité de Saint-Armand, autrefois opposée à un tel projet

- Dans le rapport du BAPE (2006) concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35, on peut lire à la page 22 que la municipalité de Saint-Armand s'était vivement opposée à l'implantation d'une halte routière avec services (restaurant, essence) à proximité de l'échangeur Saint-Armand Nord.
- Lors de la modernisation de la station-service Saint-Armand, en 2010, le maire de l'époque, Réal Pelletier, avait assuré aux propriétaires le soutien de la municipalité.

1.5 Plan provincial pour une économie verte

- Dans le cadre de son plan pour une économie verte, le gouvernement Legault a annoncé que la vente de véhicules neufs à essence sera interdite à compter de 2035 (Québec, 2020). Le plan vise notamment l'atteinte de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le Québec s'est fixée pour 2030 (*Ibid.*)
- Même s'ils ne disparaîtront pas de sitôt, les véhicules à essence se feront de plus en plus rares dans les prochaines décennies. Les ventes d'essence sont également vouées à subir une baisse constante dans le futur.

- L'implantation d'une nouvelle station-service à la jonction de l'autoroute 35 et de la route 133 à Saint-Armand est un projet paradoxal compte-tenu des cibles prévues de réduction de gaz à effet de serre fixées par la province.
- Considérant une transition vers des modes de transport alternatifs à ceux à essence, les besoins en termes d'infrastructures seront tout autres (moins centralisés, bornes électriques directement chez l'utilisateur et associées à des infrastructures publiques). Les lieux plus attractifs qu'une sortie d'autoroute seront privilégiés pour la mise à disposition des bornes, compte tenu du temps de recharge des véhicules.

2. IMPACTS POUR LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ARMAND

Les faits et statistiques qui démontrent la non-pertinence d'implanter une aire de transit routier avec station-service, dépanneur et restauration rapide à Saint-Armand sont nombreux, mais les impacts qu'entraînerait un tel changement à l'occupation du sol sur la région sont d'autant plus préoccupants.

2.1 Fermeture anticipée des derniers commerces de Saint-Armand

- Le village de Saint-Armand possède son magasin général ainsi qu'une station-service. Ce sont des commerces locaux, tenus par des gens de la région et le service qu'on y reçoit est authentique. La viabilité de ces commerces est toutefois précaire depuis plusieurs années.
- Le bâtiment du restaurant du quai a été racheté par la municipalité et celui du village, est toujours à la disposition des restaurateurs. Il y a encore espoir d'y faire naître de nouveaux projets, des projets aux retombées directes pour la municipalité. Pensons simplement au potentiel du quai de Philipsburg et de ses environs!
- Compte tenu de la précarité des commerces de restauration à Saint-Armand, l'arrivée de grandes chaînes multinationales s'imposera comme un réel obstacle à toute volonté d'entreprendre des projets à saveur locale au sein des bâtiments vacants.
- L'implantation d'une station-service, d'un dépanneur et d'une aire de restauration rapide au croisement de la route 133 et de la future autoroute 35 aura pour effet d'exacerber la précarité de nos commerces actuels, entraînant inévitablement la fermeture de ceux-ci, faute de pouvoir concurrencer ces grandes multinationales.
- Compte tenu des statistiques relatives au DJMA et des retours d'expérience en lien avec les anciens commerces qui existaient autrefois à Saint-Armand, nous avons de bonnes raisons de croire que les grandes bannières qui s'installeront sur notre territoire fermeront à leur tour, faute de transit routier suffisant, transformant la municipalité de Saint-Armand en un réel désert alimentaire dénué de tout service.

2.2 Développement local et durable de la municipalité

- La municipalité, mais également la région, est reconnue pour sa trame paysagère rurale qui émerveille ses visiteurs tout comme ses habitants. Elle regorge d'un savoir-faire sans limites, elle est unique.
- L'implantation d'une chaîne de restauration rapide à Saint-Armand serait une honte à toute l'expertise culinaire et agroalimentaire de la région, mais serait également une menace à la santé publique des citoyens.
- La pandémie mondiale nous incite collectivement à repenser notre système et le développement économique. Un retour vers le local, vers les régions et vers la terre fait de plus en plus d'adeptes, et notre région est, sans contredit, extrêmement appréciée de tous ses habitants.
- Pour éviter l'exode des populations vers des régions plus attractives, nous devons miser sur un développement durable, une économie locale et une cohésion sociale. Ce projet n'a pas sa place dans notre belle région.

CONCLUSION

Nous croyons que la création d'une affectation « Service routier de transit » à Saint-Armand n'est pas justifiée compte tenu du DJMA, mais en considérant également que des stations-service, dépanneurs et restaurants existent déjà dans un rayon de plus au moins vingt kilomètres du secteur convoité par les promoteurs. Si l'affectation en place permettait l'implantation de ces bannières multinationales, la municipalité de Saint-Armand n'aurait d'autres choix que de céder devant la volonté des promoteurs à y ouvrir leurs commerces, des promoteurs peu soucieux de participer à la valorisation de notre territoire et au développement d'une communauté unie et dynamique. Nous croyons qu'il faut avant tout miser sur le potentiel dont notre région regorge, là où les infrastructures le permettent déjà.

La municipalité de Saint-Armand est pour nous un joyau qui est le fruit du labeur de toute une communauté pour le préserver et le valoriser depuis toujours. Saint-Armand n'est pas l'un de ces lieux sans âme où l'on s'arrête pour un plein d'essence et un mauvais café avant de reprendre la route. Nous habitons une région dont nous sommes fiers et dont il nous faut à tout prix protéger le cachet et l'unicité, pour nous-mêmes et pour les générations futures. Il est grand temps de dessiner un avenir en concordance avec les faits scientifiques alarmants ; nous rêvons de projets futurs en symbiose avec nos écosystèmes.

BIBLIOGRAPHIE

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) (2006). *Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, Rapport d'enquête et d'audience publique*. Québec : Bibliothèque nationale du Québec.

Municipalité de Saint-Armand (2018). Procès-verbal de la séance ordinaire des membres du conseil de la Municipalité de Saint-Armand, tenue à la salle du Conseil de Saint-Armand, lundi le 5 mars 2018 à 19h30, sous la présidence de Caroline Rosetti, mairesse suppléante.

Québec (2020). *Plan pour une économie verte*, [En ligne]. (<https://www.quebec.ca/gouv/politiques-orientations/plan-economie-verte/>). Page consultée le 14 décembre 2020.

Transport Québec (2019). *Débit de circulation*, [En ligne]. (<https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/debit-de-circulation/ressource/2bd6ea5d-ba7f-44d5-afcd-4ca968897c1d>). Page consultée le 4 décembre 2020.