

7 octobre 2008

Chandler

6211-06-047

BAPE: PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CHANDLER.

Le système routier québécois fait l'objet chaque année de nombreux travaux de réfection et de construction.

Le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler aura de nombreuses conséquences négatives sur l'environnement de ses habitants et en particulier sur ceux du quartier de PABOS MILLS. En effet, ce projet contourne entièrement le secteur ouest du quartier de PABOS MILLS et lui impose une servitude de non accès sur ce nouvel axe routier.

Le comité de citoyens de PABOS MILLS s'oppose au projet tel que présenté compte tenu des impacts négatifs qu'il engendre sur la population du secteur OUEST du quartier.

Les impacts négatifs reliés au contournement et à la servitude seront d'ordre économique, écologique, social, culturel et historique.

Premièrement les citoyens de la ville auront à assumer les coûts reliés à l'entretien de l'ancienne route 132 qui sera cédée à la municipalité. La ville de Chandler aura un manque à gagner de un millions deux cent milles dollars (1200 000.00) du à la fermeture de papier GASPESIA dans son exercice financier de 2010. De plus, les paiements de transferts du gouvernement du QUÉBEC à la municipalité se termineront en 2010. Par ailleurs, le site d'enfouissement sanitaire sera fermé d'ici peu, les ordures devront être acheminées vers GASPÉ. Ces trois éléments associés à la diminution de la population contribueront ainsi à une hausse de taxe substantielle pour les contribuables. La rétrocession du tronçon routier prévue dans le projet viendra accroître le fardeau fiscal des contribuables qui sera déjà lourdement affecté.

Deuxièmement, le contournement reléguera à une route secondaire le seul dépanneur du secteur ouest qui offre des services tels que: services postaux, épicerie, confiseries, permis et articles de chasse et pêche, jeux et films vidéos. La visibilité et l'accès direct à la route principale sont deux éléments essentiels à son exploitation et à son développement. Les terrains commerciaux du secteur seront sectionnés et amputés diminuant ainsi considérablement la valeur et leur capacité de développement pour les habitants de notre secteur.

Troisièmement, il affectera le milieu naturel, en effet la grande zone de déboisement en milieu humide contribuera à l'augmentation du niveau hydraulique de même qu'à la vulnérabilité des boisés environnants par le facteur éolien. L'interaction de ces deux éléments pourrait entraîner des dommages au propriété adjacente du nouvel axe routier. Il existe aussi des impacts sur des zones écologiques sensibles ex: la tourbière et le marais d'eau salée au niveau de la tourbière la méconnaissance des impacts sur celle-ci nous incite à la prudence.

Quatrièmement, au niveau social l'étude d'impact réalisée avec une vitesse de 85 kilomètres heure montre des pertes de qualité de vie du au bruit dans le secteur de la route Albert et de la Anse aux Canards. Pourtant la vitesse affichée sur le nouveau tronçon sera de l'ordre de 90 kilomètres heure une vitesse supérieure à la vitesse utilisée dans l'étude. Les effets négatifs seront d'autant plus grand à ce sujet que des vitesses de l'ordre de 100 kilomètres heure seront observables sur ce tronçon. La problématique du au bruit pourrait entraîner des problèmes de santé du à la perte de sommeil pour certains résidents.

Cinquièmement, le cœur de notre ancienne municipalité sera relégué aux oubliettes compte tenu de la perte de visibilité du noyau central de son ancien village. Cette perte de visibilité pourrait défavoriser notre petit secteur dépendant grandement du tourisme comme l'ensemble de la Gaspésie.

Les impacts reliée à la servitude de non accès sont tout autant dommageables sinon plus.

Tout d'abord, les commerces exploités sur les terrains commerciaux traversés par le nouvel axe ne pourront être re-localisés sur ceux-ci. Cette incapacité à re-localiser nos commerces pour leur donner une visibilité et un accès direct entraînera leur fermeture. Ces préjudices affecteront les propriétaires de ces commerces mais aussi les habitants du quartier qui subiront une perte de service, un élément essentiel pour les habitants du quartier. Ex: la fermeture du dépanneur dans le secteur ouest entraînera des frais de déplacement supplémentaire pour l'approvisionnement. Ils seront aussi d'ordre sociaux, les jeunes déjà limités dans leurs activités perdront des passe temps accessibles tels que: film et jeux vidéo, confiserie revue. La perte de ces loisirs pourrait favoriser des problèmes reliés à la consommation de drogue et d'alcool une problématique déjà observée dans notre milieu. Nous vivons aussi dans un milieu à faible revenu le dépanneur souvent aide des individus à faibles revenus de notre communauté à passer au travers de dure période par l'avance de produits au crédit.

De plus tout espoir de développement le long du nouvel axe sera à jamais perdu condamnant ainsi la population de notre secteur à l'isolement économique et social.

Le comité de citoyen de PABOS-MILLS est conscient de la nécessité de réaménagement de la route 132 à Chandler. nous reconnaissons que la construction du tronçon commun tel que d'écrit dans l'étude d'impacts est incontournable mais pourrait faire l'objet de légères modifications. Une modification au niveau de la servitude de non accès permettrait la relocalisation des commerces et le développement des propriétés commerciales. De même la diminution de la vitesse affichée dans le tronçon commun à 80 kilomètres heure accroîtrait la sécurité dans ce secteur et atténuerait les effets négatifs sur la santé reliés aux niveaux sonores très élevés Par ailleurs, en ce qui à trait à l'autre section du tracé partant de la baie ST-HUBERT à la sortie ouest de la route OLSEN ils nous apparaît que la variante A1 avec quelques modifications diminueraient grandement le nombre d'expropriation tout en apportant l'élément de sécurité recherché par le MTQ La variante A1 modifiée limiterait de 70 pourcent le tronçon cédé à la municipalité un fait à noter l'ancien conseil municipal de PABOS MILLS avait adopter une résolution à cet effet que le tracé devait emprunter le même corridor entre la baie ST HUBERT et la sortie ouest de la route OLSEN. Ces modifications limiteraient les impacts écologiques économiques historique et sociaux pour les résidents de la ville mais en particulier pour les habitants du secteur OUEST du quartier de PABOS MILLS.

La servitude de non accès doit faire l'objet d'une modification. D'autre part la variante A1 modifiée pourrait être une alternative envisageable voilà la position tenu par le comité de citoyen du quartier ouest de PABOS-MILLS.

Veillez agréer mes salutations les plus sincères.

LUC GIONEST
POUR LE COMITÉ DE
CITOYENS DE PABOS-MILLS