

MÉMOIRE
POUR LE PROLONGEMENT DE DU VALLON

Claudine Martineau

Le 22 mai 2004

Monsieur le président
Mesdames les commissaires

Précisons dès le début que mes propos sont à titre personnel et non pas en tant que présidente du comité de du Vallon.

PRÉAMBULE

Dans la première partie de mon mémoire, je vais vous entretenir sur la petite histoire du boulevard St-Jacques à partir d'un mémoire présenté à l'Institut de géographie de l'Université Laval à Québec intitulée « **L'évolution du rang St-Jacques** ». ¹ On dit souvent que l'histoire nous enseigne et nous met en perspective. Il vous fera comprendre pourquoi je suis attachée à mon secteur.

Pour la deuxième partie, je vous parlerai des motifs pour lesquels je suis **pour le prolongement de l'axe de du Vallon** en boulevard urbain et **selon le tracé initial**.

HISTOIRE DU RANG ST-JACQUES

Les gens de l'époque qui connaissaient le tracé de routine pour les vaches sur les terres St-Jacques ne pouvaient pas se douter que ce tracé rentrerait dans l'histoire d'un peuple.

Aussi loin que les archives peuvent le dire, soit en 1647, les Pères Jésuites donnent à Robert Giffard, seigneur de Beauport, les terres St-Jacques. Vingt ans plus tard, en 1667, ce dernier en faisait don à la Compagnie de Jésus. Et dès 1696, soit il y a 269 ans, on assistait aux naissances de la côte St-Jacques où se sont installés trois concessionnaires au moins.

¹ Rédigé par Mme Gilbert Leclerc le 7 mai 1965. Le dit document est accessible seulement à la bibliothèque St-André de Neufchâtel. Ce travail a été fait de ses propres recherches personnelles, de registres de paroisses, notes géographiques, archives provinciales, Musée du Québec, Bureau fédéral de la statistiques, division de l'annuaire du Canada, Ministère de l'Industrie et du commerce, Bureau fédéral de la statistique, Recensement du Canada et de témoignages de personnes encore vivantes qui ont bâti notre histoire.

Le rang St-Jacques est l'un des plus anciens du Bas-Canada sous le régime français et il est question de lots sis sur la côte «St-Jacques ». Sa superficie à peine de deux milles carrés était condamnée à une surpopulation.

En 1773 et selon le recensement, on avait d'enregistré quinze (15) censitaires dans le rang St-Jacques rattaché à la paroisse St-Charles Borromée de Charlesbourg. Et en 1795, suite à un certain événement non connu, les citoyens du rang changent de paroisse sur le nom de St-Amboise de la Jeune Lorette. Cette décision fut tellement controversée que les citoyens ont continué à fréquenter l'Église de Charlesbourg jusqu'en 1827. Et dans la même époque, suite aux difficultés de circulation, surtout en temps de pluie où la route devenait boueuse et impraticable, les charretiers ont nommé la côte St-Jacques « le rang de la misère ».

Cent (100) ans plus tard, le premier ministre Taschereau daignera faire paver l'étroite « route de la misère » qui avait 12 pieds de largeur à cette époque. Et en 1945, une nouvelle évolution paroissiale sectionne le rang St-Jacques en deux parties. Le nord demeure à la paroisse St-Amboise et le sud du rang est annexé à la paroisse Ste-Monique des Saules nouvellement formée.

En 1955, au nom de l'urbanisation, on change le nom du rang St-Jacques en celui du boulevard Neuvial et son point terminal au nord s'appelle le rang Petit St-Antoine et celui-ci débouche au Village-Huron.

En 1962, nous assistons à des développements résidentiels intenses de Charlesbourg-Ouest et de Loretteville au point que l'érection d'une nouvelle paroisse s'avère nécessaire et elle porte le nom de St-André-Apôtre. Cela entraîne le détachement des citoyens du nord envers leur paroisse de St-Amboise pour devenir dorénavant des paroissiens de St-André-Apôtre. Il s'en suivit, pour la communauté, une perte de cohésion sociale, d'intérêts communs et un manque de solidarité.

En 1964, le rang St-Jacques est introduit officiellement dans les limites de la Ville de Neufchâtel nouvellement constituée dû à l'augmentation de la population et le «rang» redevient celui de la misère avec une circulation de plus en plus dense car c'est la seule voie nord-sud à proximité. Dans la même année, on entreprend des travaux de voirie et on élargit de 50 pieds le rang St-Jacques.

En 1965, on installe à chaque porte des conduits d'eau et d'égouts. Les puits familiaux deviendront choses du passé. Sans doute, l'installation de ces services aura pour effet de favoriser et d'accélérer la vente des terres et la venue de nouveaux urbains. La pression démographique sur le rang St-Jacques se fait lourdement sentir. Cette densité est majorée en raison de la présence de 145 ruraux non-agricoles qui constituent 62,5 % de la population locale avoisinant cette voie.

Et depuis, le développement domiciliaire attire des jeunes dynamiques et entreprenants au point qu'aujourd'hui, ils représentent les trois quarts de la population avec un taux d'adolescent de 22,8 %. La Ville de Québec l'embellit, mais ne peut l'élargir à moins d'exproprier des centaines de citoyens (nes) et d'uniques maisons patrimoniales.

Le qualificatif « **misère** » est un mot qui demeurera gravé historiquement et inscrit dans les archives provinciales. L'auteur n'a jamais dit aussi vrai « même en 2004, nous avons de la **misère** à avoir notre axe nord-sud ».

POUR DU VALLON ET POURQUOI!

J'occupe trois emplois (éducatrice en service de garde, agent de sécurité et représentante en cosmétiques) et c'est pourquoi la circulation routière est une de mes préoccupations majeures. De plus, j'ai des problèmes d'allergie et l'ampleur des problèmes de la circulation sur le boulevard St-Jacques où je demeure n'améliore en rien ma santé, bien au contraire.

Comme citoyenne d'un des secteurs avoisinants l'axe du Vallon, comme la majorité de mes concitoyens (nes), je vis avec du ressentiment envers les erreurs des responsables politiques et administratives pour ne pas avoir donné suite, il y a plus de 32 ans, à la recommandation de professionnels visionnaires de la planification urbaine de prolonger l'autoroute du Vallon à la suite des résultats de leurs études qui en démontraient la nécessité. Ils prévoyaient les problématiques que nous vivons aujourd'hui en cas de non-réalisation. **Reconnaissons maintenant que c'est un urgent besoin, c'est le moins qu'on puisse faire.**

Vous comprendrez maintenant que j'ai de la difficulté à contrôler mon agressivité lorsque certaines personnes, ayant une certaine influence médiatique auprès de la population, essaient encore aujourd'hui de semer le doute sur le rapport positif des experts de la firme HBA qui confirme à nouveau la pertinence et l'urgence de construire le boulevard urbain comme prolongement de l'axe du Vallon.

Je suis fatiguée d'entendre les mêmes arguments aberrants depuis l'expropriation en 1972 d'une quarantaine de citoyens (nes), comme les affirmations gratuites suivantes :

- ◆ l'étalement urbain;
- ◆ la contamination de la rivière;
- ◆ la destruction de l'écosystème qu'est le Parc de l'Escarpement;
- ◆ la perte des espèces d'arbres de grandes valeurs,
- ◆ la disparition d'animaux et d'oiseaux
- ◆ et pour finir, qu'il y a trop de routes pour la petite place qu'occupe le Québec dans le monde.

Je demande donc à ceux qui véhiculent le même discours désuet, de changer d'attitude et participer avec nous à la réalisation le projet du boulevard urbain conçu en fonction de nos besoins actuels et futurs.

LE PARC DE L'ESCARPEMENT

Rassurez-vous, **je suis une citoyenne sensible à la beauté de la nature du Parc de l'Escarpement** et le futur boulevard le rendra plus accessible à toute la population du Québec et ce sera un plus pour notre communauté. Je constate que pour les 2% de friches que nous enlevons au territoire de notre parc (à côté de l'édifice Wall-Mart où va passer notre futur beau boulevard urbain), notre parc sera agrandi de 9 %. Cela me satisfait grandement compte tenu qu'il est déjà entrecoupé par quatre voies routières : les Brumes, Thérèse Casgrain, Félix-Leclerc et Pierre-Bertrand.

Ce qui me chagrine grandement, c'est plutôt de voir des citoyens qui n'ont pas encore acquis une conscience collective avec des comportements suivants :

- ◆ Lorsqu'ils font le ménage de leur garage, au lieu d'attendre le jour des vidanges ou de payer pour le dépotoir de la ville, ils préfèrent jeter leurs vidanges dans la rivière, sur le bord de la route, sur un terrain vacant ou dans un beau parc en autant que cela n'est pas dans leur cour;
- ◆ Ils sortent leur chien sans apporter un sac comme si laisser des excréments dans la rue, sur le trottoir, sur le gazon, c'est écologique;
- ◆ Ils prennent un pique-nique à la campagne, dans un parc ou autre et laissent tous leurs déchets sous le prétexte de nourrir les animaux;
- ◆ Ils circulent sur les pistes cyclables en jetant sur les accotements leur bouteille à l'eau, leur verre en carton, leur sac de chips parce que c'est trop encombrant...et j'en passe.

LE TRANSPORT EN COMMUN

Ceux et celles qui optent pour son utilisation dans nos secteurs ne propagent pas l'utilisation du transport en commun car, depuis toujours, le service est déficient même s'il y a eu des améliorations aux heures de pointe. Très souvent, ce n'est pas leur choix puisqu'ils expriment tout haut leur intention de s'acheter une voiture dès qu'ils le pourront. N'empêche que je paie des taxes comme les 30 \$ supplémentaires d'immatriculation pour que toute la population bénéficie du transport en commun.

Lors de la première partie des audiences publiques, j'ai été surprise d'entendre un responsable du Transport en commun qui affirmait que le temps de transport en commun pour se rendre du nord au sud était en moyenne 20 à 25 minutes. Comme moi, vous avez entendu des témoignages nombreux pour le contredire, surtout pour le temps réel en dehors des heures de pointent qui oscille entre 60 et 90 et davantage si le transfert d'autobus n'est pas synchronisé, comme c'est souvent le cas. **Seul un axe nord-sud peut améliorer le transport en commun dans nos secteurs et convaincre d'autres utilisateurs potentiels.**

Personnellement, parce que j'occupe trois emplois, j'ai besoin d'une voiture pour me déplacer efficacement **et d'un boulevard** me permettant de me déplacer aisément et pour gérer efficacement mon temps. Je ne suis pas la seule dans cette situation et qu'on arrête d'essayer de me convaincre car cela ne me convient pas du tout. Je demande qu'on respecte mon choix.

LES PROBLÈMES RELIÉS À LA SANTÉ

Dans un article sur l'environnement du journal Le Devoir du 28 mars dernier, il est suggéré de ne pas laisser tourner le moteur au ralenti. Si tel est le cas pendant 10 minutes tous les jours, le moteur peut émettre environ un quart de tonne (1/4 t) de CO₂ chaque année. Imaginez maintenant l'émission pour des milliers d'automobiles avec une circulation au ralenti de 2 à 4 heures par jour. Nous participons négativement, contre notre gré, au changement climatique et cela me préoccupe au plus haut point.

Même si des experts nous affirment, par des moyennes, que le niveau de particules fines est stable sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec, localement dans les routes des secteurs avoisinant l'axe du Vallon qui sont utilisés au maximum, c'est sûrement en augmentation.

En effet, nous avons de nombreux camions de livraison de toutes catégories qui circulent tous les jours et eux rejettent des particules fines qui m'irritent au point que je dois fermer toutes les fenêtres de mon appartement pendant ces heures d'affluence dû à mes problèmes d'allergies.

Je ne pense pas déménager car j'aime mon secteur. J'ai accès aux quatre coins cardinaux et je suis entourée de nature, d'animaux. La situation dramatique de circulation m'irrite comme tous les citoyens (nes) qui résident sur des rues d'achalandage non appropriées.

Mes inquiétudes, grandement partagées avec mes concitoyens (nes), se situent aussi au niveau des services essentiels pour la sécurité, tels les services d'ambulance et de pompiers. En effet, le niveau de circulation actuellement insupportable ne cesse d'augmenter et les ambulanciers, comme les pompiers, empruntent même des voies d'évitement pour mieux se rendre à destination, soit au domicile et/ou à l'hôpital le plus approprié. Dans mon cas, c'est l'hôpital Chauveau.

CONCLUSION

De l'historique, il ressort que, de toutes les époques, les difficultés de circulation fut laborieuse et n'ont cessé d'augmenter. Aujourd'hui, c'est encore plus pénible au point de se battre pour garder notre identité sociale avec nos besoins sans cesse croissants. **Pourquoi autant de piétinement dans ce dossier? Nous ne voulons plus subir cette situation et nous voulons rouler sur la route de l'avenir.**

J'ai tenu à être présente lors de la première partie des audiences publiques du présent BAPE et de participer positivement au questionnement. J'ai entendu beaucoup d'arguments démontrant hors de tout doute le manque de différents services de qualité et de sécurité dans nos secteurs. Il y a eu également **beaucoup d'avancés théoriques contre notre boulevard urbain qui ne tiennent pas la route parce qu'il n'y a pas de preuves solides d'un désastre environnementaliste dû à un manque d'analyse rigoureuse.** Le Parc de l'Escarpement, même s'il est entrecoupé de plusieurs rues depuis des années, est en excellente santé comme celui de Maizeret et les autres parcs de la Ville qui sont entourés de boulevards actifs.

Cela justifie à mon avis la signature d'un protocole d'entente avec les deux promoteurs pour que les travaux débutent sans attendre encore des années avec des modifications restreintes et des recommandations qui seront facilement applicables **pour un des plus petits projets routiers du Québec.**

Alors, monsieur le président, je n'ai qu'une demande à formuler, soit celle de faire approuver l'ouverture de l'axe du Vallon sans aucun autre délai avec le même respect comme cela s'est produit pour des dossiers semblables tels : l'axe St-Laurent, Laramée, Mc Connel entre Hull et Aylmer, la traversée du Parc de la Gatineau.

Merci de votre écoute.

Claudine Martineau
Citoyenne de la rue St-Jacques