

5ÈME ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU
CONSEIL DE QUARTIER D'ORSAINVILLE

18 juin 2025 – 19h00
Centre communautaire du Jardin, salle 106-107
4225, rue des Roses, Québec

ÉTAIENT PRÉSENTS(ES) :

M. Benoît Gosselin	Président
Mme Chantale Coulombe	Vice-présidente
M. Charles-Élie Fallu	Secrétaire
Mme Lison Boulanger	Administratrice
M. Marc Auger	Administrateur

ÉTAIENT ABSENTS(ES) :

Mme Sonia Tchuembou	Trésorière
---------------------	------------

INVITÉ(ES) :

M. Marc-Antoine Métivier	Technicien à la circulation et au transport – Mobilité et sécurité routière – Ville de Québec.
M. Pier-Alexandre Bouchard	Titre identique.

ÉTAIENT ÉGALEMENT PRÉSENTS(ES) :

M. Ernesto Salvador Cobos	Conseiller en consultations publiques - Ville de Québec
Mme Renée Poulin	Secrétaire de soutien
M. Éric Ralph Mercier	Conseiller municipal, district des Monts Arrondissement de Charlesbourg
Mme Marie-Pierre Boucher	Conseillère municipale, district de Louis XIV.

Quatre (4) résidents(es) assistent à cette assemblée.

IL Y A QUORUM

PROJET D'ORDRE DU JOUR

4^{ème} assemblée ordinaire du Conseil de quartier d'Orsainville

1. Ouverture de l'assemblée	19h00
2. Lecture et adoption de l'ordre du jour	19h02
3. Présentation de la Ville « Accidentologie à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jean-Talon	19h05
4. Adoption du procès-verbal de l'assemblée du 28 mai 2025	19h45
5. Suivi au procès-verbal	19h50
6. Dossiers du Conseil de quartier	20h15
• Comité de travail environnement • Comité Mobilité et sécurité routière • Plan d'action 2026-2027 • Communications et pause estivale 2025	
7. Période d'intervention des conseillers municipaux.....	20h45
8. Période de questions commentaires des citoyens	21h00
9. Correspondance et trésorerie	21h15
• Paiement de la secrétaire de soutien.	
10. Divers	20h20
• Point de restitution et d'information	
11. Levée de l'assemblée	21h30

Note : L'horaire et à titre indicatif et peut être sujet à changement en fonction des discussions.

M. Benoît Gosselin
Président

1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE

M. Benoît Gosselin souhaite la bienvenue aux personnes présentes à cette 5^{ème} assemblée du Conseil de quartier d'Orsainville.

2. LECTURE ET ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

SUR UNE PROPOSITION DE M. MARC AUGER, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter l'ordre du jour tel que présenté.

ADOPTÉ

3. PRÉSENTATION DE LA VILLE « ACCIDENTOLOGIE À L'INTERSECTION DES BOULEVARDS HENRI-BOURASSA ET JEAN-TALON.

M. Ernesto Salvador Cobos mentionne qu'il s'agit d'une présentation des techniciens de la Ville. L'objectif de cette présentation est d'échanger avec le Conseil de quartier étant donné les inquiétudes soulevées concernant cette intersection.

Mise en contexte

Les techniciens à la circulation et au transport feront une présentation sur la mise à niveau dans le contexte de la Ville de Québec. Il existe différents objectifs. Cette présentation a pour but d'expliquer où en sont les développements concernant l'intersection des boulevards Jean-Talon et Henri-Bourassa. Ce sont deux axes routiers très utilisés dans le secteur.

Les différentes problématiques et les actions envisagées seront présentées. Ces objectifs s'inscrivent dans le cadre de la stratégie routière de la Ville de Québec mise au point de 2020 à 2024. Une des actions phares fut de sécuriser les axes majeurs.

L'intersection des boulevards Jean-Talon et Henri-Bourassa fait partie des 140 sites considérés comme accidentogène. En plus de l'intersection, il y a aussi un petit tronçon au sud de l'intersection Jean-Talon jusqu'à la 94^{ème} rue ouest. Les données datent de 2013-2017. Cinquante-deux (52) projets ont été retenus.

Questions, réponses et commentaires

Question : Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir un cycle de feux de circulation qui seraient tous verts en direction nord et par la suite, un cycle de feux verts en

direction sud? Cela réduirait le potentiel d'accidents. Est-ce que cet aspect a été étudié? Sur le boulevard Jean-Talon, il n'y a pas de problème comme tel.

Réponse : Oui, il existe une phase « split ». On peut le voir sur les très grosses artères où le volume de circulation est intense, comme l'intersection des boulevards Robert-Bourassa et Wilfrid-Hamel. Pour la présente intersection, le volume est de 36,000 véhicules par jour.

Cette phase peut engendrer des enjeux différents sur la fluidité nord-sud du boulevard Henri-Bourassa lorsqu'il y a une distribution sur les approches qui sont différentes. Il pourrait y avoir un impact sur la file d'attente et le niveau de service de cette intersection parce qu'il faudrait laisser plus de temps à une approche pour qu'elle se vide, causant ainsi un impact sur l'autre.

Présentement, il y a un clignotant sur l'approche sud qui permet de tourner à gauche pour l'autoroute Laurentienne. Si on place un autre au nord, c'est une « yellow-trap » et cela pourrait engendrer des accidents. Une « yellow-trap » se produit quand le feu de circulation devient jaune pour l'approche opposée. C'est prescrit par le Ministère des transports.

Commentaire : Le problème survient avec le feu clignotant. Lorsqu'il se termine, il y a des véhicules qui s'enfilent très rapidement pour passer. Les véhicules en provenant du nord sont alors sur leur élan.

Réponse : Les gens ne veulent pas s'arrêter parce qu'ils risquent de perdre leur cycle et attendre un autre « deux minutes ». Il risque donc d'y avoir des collisions arrière et de plus, ils changent rapidement à droite pour continuer.

Question : Historiquement, il y a des demandes formulées par les citoyens depuis huit ans au minimum, à la Table de quartier et ensuite au Conseil de quartier. Cela a un impact majeur dans le quartier qui nuit à la qualité de vie. En ce qui concerne le transit, pour aller vers l'est, les automobilistes empruntent les rues des Sentolines, en haut, et la rue des Pâquerettes, où le transit est vraiment intense. Ils empruntent la rue des Loutres et parfois jusqu'à la rue des Tulipes. Ce ne sont pas des résidents du quartier.

Quand on arrive sur la rue des Platanes, c'est du transit. Il y a trois écoles primaires. Les normes de la Ville sur les trottoirs n'ont pas été respectées. Les trottoirs sont d'une largeur de 1.2 mètres et ceux qui ont été refait ont une largeur de 1.5 mètres. C'est une question de sécurité pour les enfants et les piétons. Les statistiques démontrent qu'il n'y a pas eu de mortalités jusqu'à présent; il ne faudrait pas attendre que des décès se produisent.

Le débit sur la rue des Platanes et des les rues résidentielles ne peut plus être toléré.

Réponse : Le fait qu'il y ait des enjeux de fluidité à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jean-Talon amène, pour conséquence, de créer des transits dans les rues Savoie et du Maine pour arriver sur la rue des Platanes.

Commentaire : Il y a des automobilistes qui circulent à la longueur parce qu'il n'y a pas d'arrêts entre les rues des Loutres et des Pâquerettes. Il n'est pas normal qu'un automobiliste passe par les rues résidentielles, emprunte la rue des Platanes, pour rejoindre le boulevard Henri-Bourassa par la suite.

Réponse : Il ne faut pas oublier que la rue des Platanes demeure une rue collectrice. Le transit peut dépendre de l'origine-destination de la personne et cela ne veut pas dire que la personne est automatiquement en transit parce qu'elle emprunte la rue des Platanes. Sur les 7,600 véhicules qui circulent par jour, il y a un certain volume de transit. Cela dépend du type de transit, car ce n'est peut-être pas la majorité. La rue des Platanes demeure une rue collectrice et elle est conçue pour accueillir ce débit.

Commentaire : Pour le trois-quarts des automobiles qui circulent, il s'agit de transit aux heures de pointe. Cet aspect a été documenté par une résolution antérieure.

A cause de la voie réservée pour les autobus, les automobilistes n'ont pas tendance à emprunter la voie de droite, sauf pour ceux qui veulent tourner. Par la suite, il faudrait qu'ils fusionnent dans l'intersection. Comme c'est interdit, une file d'attente se crée. Quand les automobilistes vont tout droit, c'est acceptable. Mais quand il y en a qui décident de tourner, ils ne peuvent pas. On peut alors voir une attente d'un à cinq cycles de feux. Lorsqu'un automobiliste se retrouve dans cette situation, il ne veut pas revivre la même expérience la prochaine fois. Il empruntera un autre chemin. Et les gens de Charlesbourg connaissent le chemin.

Réponse : Il y a beaucoup d'alternatives avant et après. On a même calculé un certain volume sur la rue Mathieu. Des impacts ont été rencontrés sur les est et ouest dans le secteur.

Question : Est-ce qu'un terre-plein serait la solution? Les gens qui veulent tourner à gauche pour se rendre dans les commerces bloquent le trafic. Un terre-plein pourrait résoudre le problème. D'ailleurs, sur le terre-plein, il y a des sur-baisseurs pour que l'eau se transverse d'un côté à l'autre lors de grosses crues.

Pour les quatre collecteurs d'égout, il devrait y avoir des barrières pour éviter que les automobilistes passent au travers du terre-plein.

Réponse : C'est particulier parce que lorsqu'on a l'espace nécessaire, on essaie de mettre de la verdure dans le terre-plein. Parce que ce terre-plein est en béton, les automobilistes profitent de l'occasion. C'est une pratique que l'on veut éviter, car il s'agit d'une question civile. On pourrait mettre une traverse au niveau d'une artère contrôlée aux feux avec la phase-piétonne.

Question : Est-ce que la voie réservée pour les autobus sera prolongée plus au nord?

Réponse : Ce projet a déjà été énoncé, mais le principe de perte de voie dont il est question peut être réglé, mais en même temps, on constate déjà des enjeux de capacité de la voie réservée plus au sud sur le boulevard Henri-Bourassa. On ne peut pas dire s'il existe un projet concret.

Commentaire : Si on a un terre-plein avec une voie protégée pour tourner à gauche de chaque côté, il n'y aurait qu'une seule voie de chaque côté, ainsi que celle pour tourner à droite. Il serait réalisable, en pratique, de prolonger la voie réservée plus au nord, car il n'y aurait pas d'impacts majeurs.

Question : Pourquoi n'y a-t-il pas de terre-plein sur le boulevard Henri-Bourassa, du sud vers le nord? C'est un aménagement qui fonctionne bien. Pourquoi en faudrait-il un dans les travaux de réfection?

Réponse : Présentement, cela fonctionne bien parce qu'on a un clignotement des feux verts au début de la phase des feux. Les véhicules qui veulent tourner à gauche disposent d'un temps lorsque le feu vert clignote. Mais par la suite, le feu devient « plein vert », et l'approche opposée devient pleine. C'est la priorité qui permet d'être sécuritaire. Il y a un système de flèches, comme sur le boulevard Jean-Talon, qui permet de dire « à gauche on passe » et ensuite, le reste de l'intersection est vidé.

Question : Quelle est la durée totale du cycle des feux?

Réponse : Entre 110 à 120 secondes.

Commentaire : C'est inquiétant quand on entend qu'il faut ajouter du temps (30 secondes) pour les piétons, mais on comprend, pour l'une des parties est nécessaire, peut-être pas les quatre côtés, pour protéger les personnes vieillissantes et à mobilité réduite.

Réponse : S'il n'y a pas plus de temps actuellement, il y a une raison pour expliquer le pourquoi, où il y a un gros débit. Ceci est conflictuel.

Commentaire: Que l'on soit cycliste, piéton ou automobiliste, etc., il faut attendre que les automobiles soient passées sur le feu rouge pour passer quand le feu devient vert. Il est difficile de passer comme cycliste sur le boulevard Henri-Bourassa. Il est assez suicidaire pour passer à cette intersection à vélo.

Commentaire : Pour les vélos, le corridor VivaCité devrait être éventuellement sur la rue des Platanes. La diminution du transit sur cette rue fait partie des objectifs. Il faudrait l'apaiser pour faire plus de place pour la mobilité durable.

Réponse : Les techniciens ne font pas partie de l'équipe VivaCité, mais il y aura un axe nord-sud sur le boulevard Loiret qui se connectera bientôt au boulevard Louis XVI. Il n'est pas possible de savoir maintenant s'il se rendra sur la rue des Platanes ou un autre axe nord-sud. Il y a déjà un réseau cyclable sur la rue des Platanes, mais ce serait une opportunité de créer un corridor. Cela permettrait un réaménagement probable et aurait des impacts positifs sur les commentaires apportés par le Conseil de quartier, soit la vitesse et des trottoirs plus larges.

Question : A l'intersection du boulevard Jean-Talon, il y a eu un élargissement pour les feux de circulation installés il y a quelques années, car il y avait un fort débit de circulation de transit. S'il y avait une deuxième voie, cela aiderait, mais il y a un conflit entre la piste cyclable et les automobilistes.

Réponse : Les véhicules peuvent se placer côte-à-côte aux feux de circulation. Il est interdit de passer sur la zone hachurée. Si le véhicule veut contourner pour tourner à droite sur le boulevard Jean-Talon, ce mouvement n'est pas trop grave s'il n'y a pas un conflit avec un cycliste. S'il s'immobilise pour attendre son virage à droite, il est en infraction, car il ne peut s'arrêter à cet endroit.

Question : Est-il question d'ajouter une phase en fin de cycle?

Réponse : Comme on le voit sur le boulevard Jean-Talon, ce serait des flèches. Un feu « plein vert » n'est pas existant. C'est la raison pourquoi elle est entourée autour de la flèche à la place d'une petite flèche.

Question : A quoi correspond le chiffre « 60 »?

Réponse : Il circule 60 véhicules à l'heure de pointe seulement.

Question : Est-ce que les chiffres fournis sont récents? On observe un fort débit de circulation à toute heure de la journée.

Réponse : L'étude de circulation est très récente. Il est question ici d'une simulation. Il est possible que les résidents du quartier constatent davantage de véhicules. Avec l'étude origine-destination, il est possible de simuler la destination de chaque usager. Le nombre de 60 véhicules à l'heure de pointe est approximatif. Ce n'est pas sur ce critère sur lequel se base les interventions. Les techniciens de la Ville sont conscients de la problématique. Ce n'est pas le volume, mais la sécurité qui compte.

Question : Pourquoi le terre-plein central est-il plus long pour ceux au sud qu'au nord?

Réponse : La raison s'appuie sur le fait qu'il y a un feu vert clignotant actuellement depuis le sud parce qu'il y a beaucoup plus de véhicules qui tournent vers le boulevard Jean-Talon ouest que Jean-Talon est. Quand on offre une action sécuritaire, il y a plus de personnes. Il y a quatre fois plus de véhicules.

Commentaire : Il y en a quatre fois plus, car c'est impossible de le faire dans l'autre sens. Une fois que ce sera possible de le faire, il y aura beaucoup moins de véhicules.

Réponse : Quand on offre une option sécuritaire, habituellement, celle-ci amène davantage de personnes. Le transit dont on parle, si tous les véhicules se rendaient à l'intersection, probablement que le chiffre serait plus élevé. Le dilemme se poserait à savoir à quelle approche on offrirait le feu clignotant. Actuellement, il est évident que c'est plus au sud et qu'il y a quand même un bon volume de véhicules qui se rend vers l'autoroute Laurentienne, aspect qu'il ne faut pas laisser de côté.

Question : Y aurait-il une phase gauche-gauche, c'est-à-dire les deux gauches face à face en même temps?

Réponse : Des tests ont été faits pour un feu prioritaire simultané. Deux camions ne peuvent pas tourner ensemble, compte tenu du rayon de braquage. Le rayon d'un mètre n'est pas disponible; il y a un empiètement où le virage ne peut s'effectuer.

Si deux camions attendent ensemble pour tourner à gauche dans la même voie centrale, est-il possible de sécuriser les deux mouvements avec un feu clignotant ou une flèche? Ce n'est pas possible. Si les camions partent en même temps, il y aura un accrochage, à cause de leur gros rayon de braquage. Même si la situation

n'est pas évident, l'intersection n'est pas assez grande pour offrir ce type de mouvement.

A Charlesbourg, c'est interdit, sauf sur les grands axes. Ce n'est pas le cas dans d'autres arrondissements de la Ville. Mais il serait compliqué de les interdire sur le boulevard Henri-Bourassa à cause de l'activité économique. Si les camions n'y circulent pas, où vont-ils le faire?

Commentaire : Malgré que les camions soient interdits sur la rue des Platanes, il y en a quand même.

Réponse : Les techniciens sont informés de cette situation. Le contrôle est difficile, parce que c'est le service de police qui est responsable d'appliquer la réglementation. Ce n'est pas un panneau qui dissuaderait les camions qui désirent y circuler. Dans le cadre de la stratégie, le réseau de camionnage sera revu. Il y a du travail à faire à ce sujet.

Question : En direction nord-sud partout sur le boulevard Jean-Talon, le feu de circulation pour ceux qui se dirigent au sud est beaucoup plus court que pour ceux qui se dirigent au nord. Les automobilistes qui bénéficient de leur feu de circulation en direction est, ouest et nord, c'est bon. Mais pour ceux qui se dirigent vers le sud, pourquoi les feux de circulation ne s'arrêtent pas pour leur permettre le même nombre de minutes au feu vert?

Il y a une autre problématique. Quand on part de la rue Georges-Muir, tous les feux sont verts jusqu'au boulevard Jean-Talon. Une filée de voitures s'étend jusqu'au MAXI à partir de Jean-Talon. Il y a donc beaucoup d'automobilistes qui attendent pour circuler.

Réponse : En ce qui concerne la synchronisation, c'est une bonne question. Les techniciens ne peuvent se prononcer sur les raisons pourquoi cette synchronisation génère cet effet d'entonnoir. Il doit y avoir un lien parce qu'on a déjà le feu clignotant vert depuis le sud et cela permet d'avoir huit à douze secondes de plus. C'est peut-être la raison pourquoi on a l'impression que le feu s'arrête plus tôt et que l'on a moins de temps depuis le nord lorsqu'on se dirige vers le sud. La phase de « plein vert » est moins longue, mais les feux s'arrêtent en même temps. Il faut des connaissances plus poussées et aucune réponse ne peut être donnée avec certitude pour le moment.

Question : Pourquoi ne pas faire en sorte qu'il y ait 20 secondes de plus pour débloquer les véhicules qui vont à l'est?

Réponse : Cela revient au même enjeu. Si du temps est ajouté à un endroit, il faut l'enlever à un autre endroit. Et même si on enlevait du temps au sud, cela va créer des enjeux de capacité. Le niveau de service n'est pas très optimal au sud, malgré le fait que ce soit cette approche qui est prioritaire. Même si on enlève 20 secondes, il y a des enjeux sur la file d'attente, l'interblocage et la capacité générale de l'intersection. Il y a des solutions : Elles peuvent être compliquées, mais cela implique de devoir sécuriser une voie dédiée pour ces véhicules qui se dirigent vers le nord. Ce sont eux qui bloquent les véhicules de descente. En plus, il y a une voie réservée; c'est une autre tâche. Tous ces véhicules doivent être gérés et il est alors plus facile de passer sur la rue des Platanes, ce qui augmente le transit.

Question : Pourquoi prendre cinq mètres au nord si on a besoin de ce qu'on vient de mentionner?

Réponse : Il y a davantage de véhicules, même si on crée une priorité de virage depuis le nord. Il aura quand même plus de véhicules qui circulent en virage à gauche depuis le sud. C'est la raison pourquoi on prévoit une voie de virage à gauche qui est plus longue dans 60 mètres environ. Au nord, c'est seulement 35 mètres et selon les études, on devrait avoir la capacité suffisante pour vider l'intersection.

Question : On vit la même situation des deux côtés du boulevard Henri-Bourrassa. Beaucoup d'automobilistes passent par la rue des Fauvettes. Le trafic est dilué dans les rues des quartiers résidentiels. A cause des travaux sur la rue du Périgord, les véhicules roulent très vite et cherchent à rejoindre le boulevard Jean-Talon par n'importe quel moyen. La rue des Fauvettes n'est pas une rue collectrice. Il y a également une école primaire.

Question : Concernant la synchronisation des feux, il y a des nœuds de synchronisation sur une voie, mais qui ne peut être reprogrammé. Est-ce ce qui arrive sur le boulevard Henri-Bourrassa? Est-ce la raison pourquoi le trafic ne se libère pas parce qu'il y a une synchronisation des feux de chaque côté?

Réponse : C'est exact et normal, parce que le boulevard Jean-Talon est de loin le plus gros axe est-ouest dans le secteur, mais à part Louis XIV. Donc, les autres intersections telles Le Carrefour Charlesbourg, etc., ont des feux de circulation. L'axe du boulevard Henri-Bourrassa est synchronisé. Il y a d'autres feux de circulation avant le boulevard Louis XIV et tous ces feux sont probablement synchronisés. Le nœud dont il est question se trouve souvent aux intersections qui sont les plus passantes, parce qu'il y a plus d'appels de piéton, de densité, de véhicules et de manœuvres.

Commentaire : Cette synchronisation n'était pas existante auparavant. Elle est apparue depuis quelques années. Tous les véhicules qui descendent la côte du Zoo font beaucoup de vitesse. La vitesse est de 80 km/heure presque à plein temps. Il y a des enfants qui circulent sans arrêt sur le boulevard Henri-Bourassa. La vitesse devient très rapide lorsque les feux de circulation sont synchronisés.

Réponse : A cette hauteur, il est évident que c'est une zone à risque. L'aspect de la synchronisation a été pris en note.

Commentaire : Le feu de circulation sur la rue des Roses, où il est possible de bifurquer par la rue des Martinets et qui descend sur la rue Fauvette, c'est la raison pourquoi les automobilistes passent par la rue des Fauvettes pour rejoindre en haut le boulevard Jean-Talon.

Commentaire : Un résident mentionne qu'il y a quelques années, qu'il prenait des taxis et que maintenant, ceux-ci empruntent les rues à l'est et à l'ouest. Il y a des commerces, car il faut aller chercher de l'espace à droite et à gauche.

Réponse : C'est un concept préliminaire. On parle de 35 à 60 mètres mais potentiellement, les travaux pourraient être à 200 mètres du tronçon. C'est une autre envergure. Selon ce concept, le terre-plein partirait au 2ème accès, environ de la station-service ESSO au nord, et on monte un peu au nord du lot du TIM HORTON vis-à-vis le LEBEAU VITRES D'AUTO. Ce n'est pas très énorme, mais il se peut qu'à terme, si le terre-plein se rend jusque-là, le réalignement des voies prenne plus de place, car on doit tout recadrer.

Commentaire : Pour l'emprise, le TIM HORTON offre plus de place, tandis que le LEBEAU VITRES D'AUTO est plus près du boulevard.

Réponse : Dans ce cadre, il y a beaucoup de chance d'avoir beaucoup plus d'emprise du côté ouest du boulevard Henri-Bourassa. C'est peut-être ce qui va aider dans d'éventuels travaux, ce qu'on n'a pas du côté est. Il est impossible de dire, pour le moment, combien d'acquisitions vont être requises, mais il est certain, c'est idéal lorsqu'on bénéficie d'une bonne emprise. Cela nous permet d'intégrer des besoins.

Question : Quelle est la largeur au niveau du terre-plein, incluant la voie et la végétation?

Réponse : On intègre toujours des besoins de ce genre. Pour un terre-plein, sous toute réserve, il faut aller chercher un mètre et demi. Pour que le gazon pousse bien, il faut un mètre de largeur. Dans ce cas-ci, on veut intégrer un mobilier et un

feu de circulation pour optimiser la visibilité des feux. Il faut au moins un mètre et demi qu'il nous faut. Avec la voie de virage à gauche, c'est au moins trois mètres et demi. Dans ce cadre, vu que nous sommes en bordure d'un élément physique, il faut 3,7 mètres, il faudrait donc aller chercher cinq mètres. On a un abribus du côté du TIM HORTON, qu'il faudrait déplacer. Il y a une dalle plus grosse qui sera requise; on parle de six à sept mètres. Sans avoir calculé au préalable, il y a de la place dans l'emprise.

Question : Pourrait-on avoir un visuel pour une signature du quartier Orsainville, soit de la végétation ou des arbres?

Réponse : Oui, cela pourrait être possible, à une certaine hauteur, comme sur le boulevard Jean-Talon. Il faut prévoir un dégagement des arbres; les arbres ne seront pas immenses. Si le terre-plein est plus long au sud, peut-être aurons-nous plus de place. Il faut optimiser la sécurité, par conséquent, ceux-ci ne peuvent être plantés à proximité.

Question : Pourrait-on mettre une bande végétalisée entre le boulevard Henri-Bourassa et les trottoirs?

Réponse : On parle ici de banquettes. Il faudrait procéder à un empiètement de trois à quatre mètres, qui serait beaucoup plus grand. Avec une station-service ESSO, ce serait difficile. Par contre, une barquette serait envisageable.

Question : Qu'en est-il d'un carrefour giratoire?

Réponse : Cette solution pourrait être intéressante, à un endroit où le débit de circulation serait proportionnel pour chaque voie. S'il n'y a pas une approche plus utilisée que l'autre, à terme des conflits et des enjeux comportementaux peuvent survenir.

Un carrefour giratoire nécessite un empiètement géométrique vraiment immense. On pourrait le demander à terme, mais l'espace requis n'est pas disponible. Il faudrait aller chercher plus de place, et avec la proximité des accès, l'insertion des véhicules depuis les commerces serait difficile. Par contre, l'approche est bonne à ce niveau, mais étant donné qu'il y a quatre approches, habituellement, on essaie de les intégrer en famille, comme les sens uniques. Il en existe dans le quartier Lebourgneuf, rue de la Morille; il s'agit d'un projet pilote. Relativement, ça se passe bien, mais c'est assez nouveau à Québec. On pourrait le demander, mais l'espace ne serait probablement pas suffisant avec les commerces. C'est probablement la raison pourquoi il n'y en a pas.

Commentaire : Depuis la Table de concertation d'Orsainville, avant la création du Conseil de quartier en décembre 2022, nous avons déjà le désir de trouver une façon le boulevard Henri-Bourassa devienne un boulevard urbain à partir de Jean-Talon, où il y a des choses qui bloquent ou freinent la circulation. On parle régulièrement, dans la réflexion, de sécurité routière et de circulation et des gens qui pourraient prendre d'autres moyens de transport, s'ils pensent que la circulation sur le boulevard est plus difficile.

La présentation est disponible sur le site de la Ville de Québec pour le Conseil de quartier d'Orsainville à l'adresse suivante :

https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/conseils_quartier/orsainville/activites-conferences-realisations.aspx

4. ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE DU 28 MAI 2025

CQO-25-CA-022

SUR UNE PROPOSITION DE MME LISON BOULANGER, IL A ÉTÉ RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier adopte le procès-verbal de la 4^{ème} assemblée ordinaire tenue le 28 mai 2025 tel que modifié.

ADOPTÉ

5. SUIVI AU PROCÈS-VERBAL

Concernant les trois maisons historiques situées au Parc des Moulin, le Conseil de quartier présentera une résolution à l'assemblée ordinaire du 24 septembre 2025. Concernant la visibilité du Conseil de quartier, Mme Marie-Pierre Boucher a transmis un courriel précisant que la demande d'un kiosque était acceptée.

Action

Mme Boucher transmettra à nouveau le courriel aux administrateurs.

6. DOSSIERS DU CONSEIL DE QUARTIER.

Mme Lison Boulanger mentionne que le Comité « Environnement » accueille un nouveau membre, M. Martin Filteau.

6.1 – Comité de travail « Environnement » - 2^{ème} rencontre du « Comité de mise en valeur du parc des Moulins » de la CCNQ.

Mme Lison Boulanger a assisté à la deuxième rencontre du comité de réflexion sur les aménagements prévus dans la nouvelle portion du terrain au sud, de ce qui a été cédé à la Commission scolaire. Il faut s'assurer que les travaux faits par la CCNQ

sont au diapason des soucis, des idées, des inquiétudes et des préoccupations des résidents, des organismes communautaires, des compagnies comme Cardio Plein Air qui travaillent et cohabitent dans ce lieu.

Vingt-cinq (25) à trente (30) personnes ont assisté à cette deuxième rencontre dans laquelle on retrouvait beaucoup de représentants de la Commission de la capitale nationale de Québec (CCNQ), des représentants du SAISO et des résidents. Un tableau avec la carte du site a été présentée et deux exercices ont été effectués :

1. Qu'est-ce qui est le plus important. Voici les structures qui doivent être préservées, conservées, restaurées, améliorées, les travaux à effectuer, la sécurité ou ce qu'on considère ce qui devrait être fait pour la sécurité. En septembre 2025, certains éléments pourraient être revus et présentés.
2. Est-ce qu'il y a des projets « coup de cœur » qui pourraient prendre place. On donne en exemple le mobilier de sport urbain et des pistes d'hébertisme, la préservation et re-naturalisation de la rivière. Il serait question d'enlever des parties où est située la première chute, le premier petit pont, où on arrive dans le stationnement. Il a été question de procéder à une réfection, mais il a été mentionné qu'il s'agissait d'un patrimoine et qu'il ne faudrait pas l'enlever. Pour la restauration de la rivière, il y a aussi des murets qui sont patrimoniaux.
3. Les trois maisons historiques : Il fut possible de donner des commentaires sur les projets qui ont été présentés, mais les projets commerciaux n'ont pas été considérés.

Les démarches furent intéressantes et positives. Les projets qui ont été proposés par des gens qui sont arrivés à vélo, comme des pistes de « fat bike », n'ont pas été acceptés.

Ceux qui sont arrivés avec leur vélo; cela n'a pas été accepté. Des propositions seront soumises et présentées aux résidents. Il y aura une consultation. On ne sait pas ce qui advient de la bande de terrain. Ce n'est pas sur le même terrain. Une deuxième consultation sera effectuée par la CCNQ.

On voulait un parc plus régional plutôt qu'un parc de proximité afin que les résidents de Québec pourraient y venir. C'est un aspect important pour le type de projet qui est présenté.

CQO-25-CA-019 - Modification de la période de récupération des résidus verts.

CONSIDÉRANT que depuis plusieurs années, il est plus difficile de répondre à la collecte des résidus verts du printemps sur les terrains aux dates fixées par la Ville;

CONSIDÉRANT qu'au mois de mai on ne peut tondre les gazons pour les pissenlits et les abeilles;

CONSIDÉRANT que nous constatons que ces rognures de gazon d'un mois de poussent ne peuvent être laissées sur les terrains et se retrouver aux ordures;

CONSIDÉRANT que ce n'est pas l'objectif de la Ville de jeter les résidus verts;

CONSIDÉRANT les changements climatiques;

SUR PROPOSITION DE MME LISON BOULANGER ET SECONDÉE PAR MME CHANTALE COULOMBE, IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville demande à la Ville de Québec :

D'analyser la possibilité de modifier la période de la récupération des résidus verts du printemps en l'échelonnant jusqu'à la mi-juin.

ADOPTÉ

Mme Marie-Pierre Boucher mentionne qu'une planification est mise en place et les projets sont connus. Année après année, il y a de nouvelles politiques de la mobilité active 2025-2030 et que les contrats sont déjà donnés.

En collaboration avec M. Martin Filteau, Mme Boulanger mentionne que les priorités contenues dans le mémoire seront revues. Le mémoire compte 68 recommandations. Celles qui sont prioritaires seront départagées des autres et un compte rendu sera fait pour la prochaine assemblée du 24 septembre 2025.

6.2 – Comité « Mobilité et sécurité routière »

Aucun développement significatif n'est survenu depuis la dernière assemblée ordinaire du 26 mars 2025. Par contre, on surveille les nouveautés du RTC. Le parcours 630 est opérationnel dans le quartier, mais le parcours 331 a été aboli. Les informations additionnelles sont attendues suite à l'abolition du parcours 331.

CQO-25-CA-020 - Déneigement du trottoir de la rue de Barfleur.

CONSIDÉRANT que cette rue est un accès direct pour plusieurs rues du secteur Sud-ouest;

CONSIDÉRANT que cette rue est très fréquentée par les voitures en toutes saisons;

CONSIDÉRANT que cette rue est longue et déjà étroite;

CONSIDÉRANT que l'utilisation du trottoir est nécessaire pour les élèves de l'école primaire de l'Oasis et les citoyens durant la période hivernale;

CONSIDÉRANT qu'avec le cumul de la neige sur le trottoir, cette rue devient de plus en plus dangereuse pour les piétons;

SUR PROPOSITION DE MME LISON BOULANGER. IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville demande à la Ville de Québec de :

- S'assurer de rendre sécuritaire l'utilisation de ce trottoir durant la période hivernale;
- Considérer et d'inclure le trottoir de cette rue dans l'opération déneigement, dès l'hiver 2025-2026.

ADOPTÉ

CQO-25-CA-021 - Réfection du trottoir de la rue de Barfleur.

CONSIDÉRANT que cette rue est un accès direct pour plusieurs rues du secteur sud-ouest;

CONSIDÉRANT que ce trottoir est très accidenté;

CONSIDÉRANT qu'il est fissuré à plusieurs endroits;

CONSIDÉRANT qu'il est difficile d'y circuler à pied avec ses multiples niveaux;

CONSIDÉRANT que ce trottoir est nécessaire pour la sécurité des élèves de l'école primaire de l'Oasis et pour les citoyens qui l'utilisent à tous les jours;

CONSIDÉRANT que les piétons l'évitent en marchant dans la rue pour ne pas se blesser, ce qui n'est point sécuritaire et surtout en hiver;

SUR PROPOSITION DE MME LISON BOULANGER, IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville demande à la Ville de Québec de :

- Analyser les moyens à prendre pour rendre sécuritaire ce trottoir qui est fréquentée par des enfants et adultes de tout âge;

- Analyser la possibilité d'une réfection pour un nouveau trottoir dès que possible.

ADOPTÉ

6.3 – Plan d'actions 2026-2027

Le Conseil de quartier désire se doter d'un plan d'actions pour 2026-2027. Une équipe le prendra en charge en septembre 2025, pour présenter un plan d'actions à la prochaine assemblée ordinaire du 24 septembre 2025. Il y a également un sondage qui avait été publié dans le feuillet de l'assemblée générale annuelle 2025 pour obtenir les idées des résidents. Une deuxième phase de ce sondage sera effectuée à l'automne avec un feuillet promotionnel et ainsi disposer d'un outil additionnel plus soutenu sur les réseaux sociaux afin de débiter l'élaboration du plan d'actions.

Mme Lison Boulanger ajoute que l'absence d'un plan d'actions pénalise le Conseil de quartier dans la présentation de projets à la Ville, notamment concernant la biodiversité.

6.4 – Communications et pause estivale 2025

Mme Coulombe mentionne que le Conseil de quartier désire avoir plus d'outils de communication. D'ailleurs, un affichage serait important d'être à quelque part pour nous représenter.

Les résidents peuvent toujours communiquer avec le Conseil de quartier par Messenger ou sur la page FaceBook, afin que leurs commentaires puissent être relayées aux élus. Les idées soumises seront intégrées dans le plan d'actions.

7. PÉRIODE D'INTERVENTION DES CONSEILLERS MUNICIPAUX

7.1 – Stratégie de la sécurité routière 2025-2029.

Mme Marie-Pierre Boucher mentionne que la stratégie de la sécurité routière a été adoptée à la fin d'avril 2025. Beaucoup de consultations ont eu lieu afin d'en arriver à élaborer cette stratégie et procéder à son adoption.

La Ville un plan pour les aînés pour des enjeux de sécurité, la marche et les déplacements actifs. Il y a des zones « aînés » où il y a beaucoup de personnes aînées qui y habitent. Un secteur sera créé pour sécuriser pour tous les déplacements à pied, etc.

7.2 – Adoption de politiques

Il y a également plusieurs éléments qui ont été adoptés, tels la politique du sport et le plan de développement social. Il s'agit du lien avec beaucoup de consultations et rencontres qui ont impliqué les Conseils de quartiers, ainsi que les citoyens, organismes et partenaires.

La société d'histoire et de généalogie de Charlesbourg est située dans le Trait-Carré. Mme Boucher invite les citoyens à la suivre, car c'est un organisme qui prend soin du patrimoine. Il y a maintenant un piano public avec des bancs à jasette situés en face de l'église. L'organisme est actuellement en campagne de financement. Le parc est situé au coin du boulevard Louis XIV et de la 1^{ère} avenue.

7.3 – Corporations de loisirs.

Le financement pour les organismes de loisirs a été récemment adopté au Conseil de Ville. Il s'agit du financement de base qui est effectué depuis deux à trois ans. Pour toutes les corporations de la Ville, le financement est de 550,000.00 \$. Le financement accordé pour Charlesbourg s'établit comme suit :

- Loisirs Bourg Royal : 33,000.00 \$ environ.
- Loisirs Bourassa : 34,000.00 \$
- Saint-Rodrigue : 40,000.00 \$
- Trait-Carré : 46,000.00 \$
- Brio : 52,000.00 \$

Un travail a été fait avec les corporations de loisirs afin de répartir le montant ainsi que les critères; la collaboration est la meilleure façon de travailler. Les corporations de loisir offrent de bons services à la population et la Ville vient les soutenir financièrement. Elles prennent en charge l'animation du milieu de vie.

7.4 - Conseil des aînés

Lors de la deuxième rencontre, du travail a été fait sur la politique « Amis des aînés ». Pour certains enjeux, les personnes sont mobilisées pour y travailler, par exemple les pistes cyclables et la marche. On leur demande d'identifier les enjeux et identifier des solutions. Ce fut très intéressant. Il y avait trois ateliers. On aura une certaine collaboration pour faciliter la cohabitation. Par exemple, mentionnons les pistes cyclables et on doit voir comme on doit co-exister.

On a une présence de représentants de différents arrondissements de toutes les tranches d'âge, des limitations fonctionnelles, groupe LGBTQ, les autochtones. On a une belle diversité pour avoir le moins possible d'angles morts.

À la demande de Mme Chantale Coulombe, il sera possible de connaître la personne qui représente Charlesbourg.

Les changements souhaités par les aînés suite au sondage sont les suivants;

- Reconnaître les aînés comme personnes actives.
- Valoriser l'expérience, leur savoir-faire et leur plein potentiel.
- Cesser de mater les aînés, favoriser l'autonomie et promouvoir une image positive et nuancée.
- Faciliter l'entraide et les échanges intergénérationnels.

7.5 – Journal de quartier

Le journal local a commencé à se mettre en place dans certains arrondissements, ce qui a été fait à Sainte-Foy. Il est inspiré de l'ancien « Charlesbourg Express ». Afin de pallier au manque de communications dans le quartier, le Conseil de quartier pourrait cheminer et prendre action à ce sujet. Le Conseil de quartier de Loretteville a produit un journal papier. Il y a quatre à cinq parutions par année. Cette initiative peut servir d'inspiration.

Action

Mme Marie-Pierre Boucher fournira des informations afin de pouvoir rejoindre les conseils de quartier de Loretteville et Sainte-Foy.

7.6 – Fête de la Ville et Fête de la Saint-Jean

Mme Boucher fournit des informations sur la Fête de la Saint-Jean à Charlesbourg. La Fête de la Ville de Québec aura lieu le 3 juillet 2025 au Centre-ville dans l'après-midi suivie d'une soirée au Parc de la Commune. Il y a une messe à 10 h 00 et les gens se déplacent vers les jardins de l'Hôtel de Ville à 11 h 00. M. Mercier précise que tous les stationnements de la Ville seront gratuits durant cette journée.

7.7 – Informations de la part de M. Éric Ralph Mercier

M. Éric Ralph Mercier précise que le journal « Charlesbourg Express », dans la fusion, il y avait un journal de la Ville de Charlesbourg et toutes les informations précises sur le déneigement, les activités communautaires, etc., étaient publiées. Le « Charlesbourg Express » était davantage commercial. Le propriétaire était

Transcontinental et le problème était lié à la rentabilité. M. Denis Fortin était le journaliste attitré.

M. Mercier mentionne que le Conseil de quartier a reçu un message concernant une présentation sur le Parc Bon Pasteur. Les experts de la Ville expliqueront quel sera le projet au Conseil de quartier Notre-Dame-des-Laurentides, ce qui inclut la patinoire couverte, l'aménagement urbain et les terrains.

M. Mercier mentionne que l'affiche au nom de l'ex-maire de Charlesbourg est confirmée et apposée sur l'édifice de l'ancien Hôtel de Ville.

Il y a également « Charlesbourg, d'hier à aujourd'hui » sur FaceBook.

Pour rendre hommage aux historiens aujourd'hui décédés, il y a des livres qui ont été publiés sur Charlesbourg et Notre-Dame-des-Laurentides, jusqu'à la porte d'entrée de Charlesbourg.

8. PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES DES CITOYENS.

Bien qu'il ait été absent lors de l'assemblée du 28 mai 2025, un citoyen qui habite sur la rue des Écureuils, se demande si la problématique des camions qui circulent à vive allure vers les commerces au fond de la rue. Auparavant, il s'agissait d'une compagnie de plomberie, mais le propriétaire a commencé, depuis plusieurs années, à louer une partie de son édifice. La vitesse des camions qui circulent est si grande, que des tremblements sont ressentis dans sa maison.

À l'entrée de la rue, il y a une pancarte « Interdit aux camions ». On peut comprendre qu'un camion peut occasionnellement y circuler, mais maintenant, c'est une circulation industrielle. Il y a des résidents qui se déplacent au centre de la rue pour intervenir pour les faire ralentir. On a fiché sur son terrain.

La première maison du coin en arrière du bloc; cela lui a donné énormément de problèmes. En entrant, il y a une pancarte « 30 km/heure » et après sa plainte depuis plus de 10 ans, il a demandé de mettre une borne de vitesse, et quand cela a été fait, une pancarte bleue « Attention aux enfants » a été installée.

La quantité d'automobiles sur la rue des Écureuils est telle qu'il n'y a plus de voitures sur la rue des Blaireaux, car elle est très étroite et les automobilistes craignent les accrochages; c'est une rue à l'abandon. Tous les locataires de l'édifice de 16 logements stationnent leurs véhicules dans la rue et la situation devient très dangereuse. Il doit stationner son véhicule de reculons dans son entrée et pour en sortir, il doit avancer petit à petit pour ne pas provoquer d'accident. Un résident

stationne ses deux camions de livraison dans la rue. Il mentionne qu'il ne voit que deux camions blancs devant chez-lui. Les résidents sont fâchés de voir du stationnement de chaque côté. Si quelqu'un vient circuler l'après-midi sur la rue des Écureuils, il doit s'arrêter ou se tasser parce que c'est très dangereux. Il y a aussi le bruit des camions.

Ce résident mentionne que l'édifice de 16 logements a détruit la vie de ce résident, car c'est devenu très bruyant. Une fois que l'édifice a été construit, son arbre de 80 ans est tombé sur sa maison, causé par le nombre de racines qui ont été endommagés. Heureusement, aucun dommage n'a été causé à sa maison. Cette situation a entraîné des coûts de 6,000.00 \$ d'émondage. Par contre, le propriétaire de l'édifice a tout de même installé une clôture selon la demande de ce résident. Il est maintenant temps d'arrêter d'en parler et d'agir.

Il se demande comment les automobilistes font pour arrêter au coin du petit dépanneur. Il y a des enfants dans les rues; c'est très dangereux.

Mme Marie-Pierre Boucher invite le résident de joindre le 311 quand de tels enjeux sont présents. Il est important d'obtenir un numéro de requête pour des fins de suivi. Si plusieurs résidents déposent également une plainte, cet enjeu fait l'objet d'un dossier. Si la situation ne connaît pas d'évolution pour définir les possibilités d'actions, comme des stèles pour contrôler la vitesse. Il peut contacter le conseiller municipal grâce au numéro de requête. Quand il y a plusieurs interventions citoyennes, cela fournit un poids supplémentaire pour les conseillers municipaux qui assistent au Conseil d'arrondissement.

Question : Que fait-on avec les cyclistes qui ne font pas leurs arrêts? C'est très dangereux et désagréable. Mme Coulombe précise que les automobilistes sont souvent jugés à tort lors de collisions, mais ce n'est pas nécessairement ces derniers qui agissent de façon non sécuritaire. La Ville devrait être plus sévère avec les cyclistes.

Réponse : Mme Marie-Pierre Boucher précise que nous avons de nouveaux enjeux de mobilité et on est entrain d'apprendre à vivre ensemble et éduquer les gens, au niveau sécuritaire, sur la façon d'utiliser les moyens de transport. Les comportements individuels sont plus importants que le moyen de transport lui-même. Par exemple, à proximité des écoles, le comportement des automobilistes est problématique.

Commentaire : Les automobilistes ne font pas toujours leur arrêt à l'intersection de la rue du Périgord et du boulevard Henri-Bourassa, durant les travaux.

Mme Boucher mentionne que les conseillers municipaux, c'est-à-dire « le politique » n'interviennent pas sur les interventions policières, car les élus ne sont pas dans la chaîne de commandement. C'est la direction générale avec le chef de police.

À la demande de Mme Coulombe, le numéro de téléphone pour rejoindre le service de la police est le 418-691-6911.

Question : Mme Coulombe demande si le Conseil de quartier peut transmettre une résolution à la direction générale du service de police de la Ville.

Réponse : M. Ernesto Salvador Cobos mentionne qu'il est assez rare de transmettre une résolution au service de police.

Action

M. Ernesto Salvador Cobos prendra des informations s'il est possible de transmettre une résolution et quelle est la procédure à utiliser.

M. Éric Ralph Mercier mentionne qu'il est toujours possible d'assister aux réunions du Conseil de Ville, s'exprimer et poser des questions. Il précise également qu'il est vrai que les automobilistes font attention, car ils sont davantage ciblés pour avoir des infractions. Certains cyclistes deviennent délinquants lorsqu'ils quittent le volant de leurs voitures. Les cyclistes sont aussi régis par le Code de la sécurité routière.

Question : Ya-t-il des « escouades à vélo »?

Réponse : Oui, il y a des policiers à vélo.

Action :

Mme Marie-Pierre Boucher transmettra les informations à ce sujet au Conseil de quartier.

9. CORRESPONDANCE ET TRÉSORERIE

CQO-25-CA-023

SUR UNE PROPOSITION DE MME CHANTALE COULOMBE ET SECONDÉE PAR M. CHARLES-ÉLIE FALLU, IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville autorise un paiement d'un montant de 110.00 \$ à l'attention de Mme Renée Poulin pour la rédaction du procès-verbal de la 5^{ème} assemblée ordinaire du 18 juin 2025.

ADOPTÉ

CQO-25-CA-024

SUR UNE PROPOSITION DE M. MARC AUGER ET SECONDÉE PAR MME LISON BÉLANGER, IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville procède à un engagement de 27.41 \$ pour l'achat d'un goûter et de breuvages.
ADOPTÉ

CQO-25-CA-025

SUR UNE PROPOSITION DE M. MARC AUGER ET SECONDÉE PAR MME LISON BOULANGER, IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ QUE le Conseil de quartier d'Orsainville procède au paiement de 27.41 \$ auprès de Mme Chantale Coulombe.
ADOPTÉ

10. DIVERS

A compter du 24 juin 2025, le parcours 331 sera aboli. Le RTC manquait de chauffeurs et a décidé d'abolir ce parcours, de réduire les services et les fréquences. Le parcours 630 remplacera le parcours 331. Il s'agit d'un parcours inter-terminus. Le 630 ne fait aucun arrêt, sauf aux terminus. Il part du terminus de la Faune, se rend au terminus Charlesbourg, au terminus Lebourgneuf, au terminus Masson et termine son parcours au terminus de Marly. Il y a des parcours express qui sont retirés pour l'été pour les mêmes raisons.

Mme Marie-Pierre Boucher mentionne que les réunions du Conseil d'administration du RTC sont publiques et qu'il est possible de poser des questions.

Mme Lison Boulanger demande où ira la mosaïque qui a été enlevée dans la salle de réception de l'Hôtel de Ville. Mme Boucher mentionne que l'objectif est de la conserver et lui faire une place à un autre endroit, en identifiant les éléments et le contexte de cette mosaïque. La Commission consultative pour une ville inclusive fera ses recommandations en ce sens.

11. LEVÉE DE L'ASSEMBLÉE

M. Benoît Gosselin lève l'assemblée à 21 h 35.

SIGNÉ

SIGNÉ

M. Benoît Gosselin, président

M. Charles-Élie Fallu, secrétaire

Liste des résolutions adoptées au procès-verbal

N° de la résolution	Objet	Page
CQO-25-CA-019	Résolution - Modification de la période de récupération des résidus verts.	14
CQO-25-CA-020	Résolution - Dégel du trottoir de la rue Barfleur.	15
CQO-25-CA-021	Résolution – Réfection du trottoir de la rue Barfleur.	16
CQO-25-CA-022	Adoption du procès-verbal de la 4 ^e assemblée ordinaire du 28 mai 2025.	13
CQO-25-CA-023	Païement des frais de rédaction du procès-verbal de la 5 ^{ème} assemblée ordinaire 18 juin 2025.	23
CQO-25-CA-024	Engagement de 27.41 \$ pour le goûter et les breuvages pour l'assemblée ordinaire du 18 juin 2025.	23
CQO-25-CA-025	Païement d'un montant de 27.41 \$ pour le goûter et les breuvages pour l'assemblée ordinaire du 18 juin 2025 auprès de Mme Chantale Coulombe.	23