



Procès-verbal

2^{ème} assemblée ordinaire du conseil d'administration

Le mercredi, 25 février 2026, à 19 h 00

Pavillon du Jardin, 5295, rue des Violettes, Québec (Québec)

Présences

Membres avec droit de vote :

Benoît Gosselin	Président
Sonia Tchuembou	Trésorière
Chantale Coulombe	Vice-présidente
Daniel Di Blasio	Administrateur
Lison Boulanger	Administratrice

Absences

Charles-Élie Fallu	Secrétaire
Marc Auger	Administrateur
Marie-Pierre Boucher	Conseillère municipale – District Louis XIV

Autres présences

Raphaël Lebailly	Conseiller du district électoral des Monts
Ernesto Salvador Cobos	Conseiller en consultations publiques, Ville de Québec
Renée Poulin	Secrétaire de soutien

Outre les personnes mentionnées ci-dessus, deux personnes participent à l'assemblée.



Ordre du jour

2^{ème} assemblée ordinaire du conseil d'administration

Le mercredi, 26 février 2026, à 19 h 00

Pavillon du Jardin, 5295, rue des Violettes, Québec (Québec)

DÉROULEMENT	HEURE
1. Accueil et ouverture de l'assemblée	19 h 00
2. Lecture et adoption de l'ordre du jour	19 h 02
3. Présentation du projet de Piste cyclable multifonctionnelle par une représentante du Conseil de quartier Notre-Dame-des-Laurentides.	19 h 05
4. Adoption du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du 28 janvier 2026. 4.1 – Suivi respectif	19 h 35
5. 1 ^{ère} période de questions et commentaires du public.	19 h 45
6. Suivis des dossiers. 6.1 Renforcement des conseils de quartier 6.2 Comité Mobilité durable 6.3 Assemblée générale annuelle (AGA) 2026 (retour sur l'activité spéciale).	19 h 55
7. Période d'intervention des conseillers municipaux	20 h 25
8. 2 ^{ème} période de questions et commentaires des citoyens	20 h 40
9. Correspondance et trésorerie. État des revenus et dépenses.	20 h 50
12. Divers	20 h 55
13. Fin de l'assemblée	21 h 00

Benoît Gosselin, président



Procès-verbal

2^{ème} assemblée ordinaire du conseil d'administration

Le mercredi, 26 février 2026, à 19 h 00

Pavillon du Jardin, 5295, rue des Violettes, Québec (Québec)

1. Ouverture de l'assemblée

M. Benoît Gosselin souhaite la bienvenue aux personnes présentes à cette 2^{ème} assemblée du Conseil de quartier d'Orsainville.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

M. Benoît Gosselin fait la lecture de l'ordre du jour et demande s'il y a des modifications à apporter.

Sur proposition de M. Daniel Di Blasio, il est résolu d'adopter l'ordre du jour tel que présenté.

Adoptée à l'unanimité

3. Présentation du projet de Piste cyclable multifonctionnelle par une représentante du Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides.

Mme Marie-Jo Bégin-Létourneau, administratrice au Conseil de quartier Notre-Dame-des-Laurentides débute la présentation du projet de piste cyclable multifonctionnelle. Mme Bégin-Létourneau est également conseillère en gestion de projet chez Hydro-Québec et citoyenne de Charlesbourg.

Principaux points

Mme Bégin-Létourneau tient beaucoup à ce projet et qu'il respecte l'esprit de tous les résidents de l'arrondissement de Charlesbourg. Avec Hydro-Québec, elle examine toutes les lignes électriques. Elle vise aller chercher des subventions auprès d'Hydro-Québec et



elle souhaite l'appui des conseils de quartier et la Ville de Québec. Une partie des terrains appartient à Hydro-Québec, ce qui serait facile de réaliser ce projet plutôt que sur des terrains privés.

Le projet a pour but d'optimiser les espaces inutilisés sous les lignes de haute-tension près de la rue du Périgord. Il y aurait des moyens d'utiliser ces espaces et d'en faire un corridor cyclable sans dénaturer l'esprit d'un secteur et Hydro-Québec encourage ce type d'initiative. Il n'est pas question de toucher des rues; on utilise plutôt un endroit qui a un potentiel énorme.

Le coût du projet est évalué à environ 3,5 millions de dollars. C'est très avantageux pour Hydro-Québec car la société n'aura pas besoin de faire la maîtrise de la végétation. Ce type de projet s'est vu ailleurs. Il a été réalisé à Drummondville; un corridor de biodiversité appelé « Emprise vivante » qui s'étale sur un parcours de trois kilomètres. Elle s'est inspirée de ce projet pour produire le montage financier. On peut visiter le site www.crecq.qc.ca/un-corridor-de-biodiversite-en-pleine-ville

Sur le boulevard Louis XIV et à Orsainville, il y a une bonne concentration de jeunes familles et de personnes âgées. Il serait possible de joindre le corridor des Cheminots. Il n'est pas question d'entrer en compétition avec le corridor qui existe déjà pour les motoneiges, mais d'utiliser un autre corridor.

Mme Bégin-Létourneau mentionne qu'Hydro-Québec n'a aucune limite sur ce qui pourrait être proposé, par exemple des jardins communautaires, faire du sport. Mais il ne peut y avoir des bâtiments sous des lignes 735 Kw, car ce serait trop dangereux.

Questions, réponses et commentaires

Commentaire : M. Raphaël Lebailly mentionne qu'il est prévu que la rue de la Faune soit refaite en 2028. Elle deviendra une rue à quatre voies, ainsi qu'une piste multifonctionnelle du côté nord.

Commentaire : Sur la carte présentée, M. Benoît Gosselin mentionne que la seule façon de sortir du quartier, c'est de joindre le boulevard Henri-Bourassa. Ce n'est pas idéal pour les enfants, que ce soit à pied ou à vélo. Il y a quelques années, il y avait eu une demande pour avoir une piste piétonne à l'arrière du quartier et cette demande s'inscrivait dans le plan directeur des Rivières. Pour les écoles Chabot, des Sentiers et l'Oasis, c'est un axe est-ouest très intéressant. Le corridor Viva Cité va probablement passer sur la rue des Platanes.

Commentaire : Mme Lison Boulanger mentionne que les négociations avec les représentants du Golf de la Faune sont très difficiles à faire.



Question : Y a-t-il des dates de tombée pour un financement potentiel?

Réponse : Il n'y en a pas pour le moment. A chaque fois que la Ville fait sa soumission, il y a des dates qui doivent être vérifiées.

Commentaire : Il serait intéressant d'avoir un représentant du Conseil de quartier Notre-Dame-des-Laurentides pour collaborer au « Comité mobilité durable ». C'est un projet qui pourrait être porté dans les prochains mois et faire plus de pressions.

Question : Y a-t-il des aménagements pour traverser les grandes artères comme le boulevard Henri-Bourassa?

Réponse : Actuellement, les gens demandent le feu piéton pour traverser aux intersections sur le boulevard Henri-Bourassa. Quand on arrive de l'autre sens, on a le choix, soit de passer sur le feu vert ou sur le feu pour piétons.

Question : S'il y a davantage de cyclistes et de piétons qui veulent traverser, cette situation peut-elle amener davantage de problèmes?

Réponse : Il existe des personnes responsables à rejoindre chez Hydro-Québec qui s'occupent de ce type de projet ainsi que des personnes responsables à la Ville pour obtenir des informations et des conseils.

Question : Dans la ligne jaune, s'agit-il de la même piste qui est utilisée par les motoneiges?

Réponse : Il y a deux corridors, un pour les motoneiges et un autre.

Commentaire : Il y a du phragmite présente dans ce secteur et qu'on essaie d'éradiquer. Il faudrait vérifier qu'elle ne cause pas d'entraves au projet.

Question : Concernant le Golf de la Faune, il y a une bonne partie où il y a une rivière qui longe, est-ce que cette section de la rivière pourrait être utilisée? Serait-ce une option plus facile, parce que le sentier des motoneiges passe par les terrains du Golf. La piste cyclable pourrait longer la rivière et ce serait un très bel endroit. Comme la rue de l'Original, où la résidente demeure, il n'y a pas d'issue. Entre le terrain des propriétaires et celui du Golf, cette section n'est pas utilisée. Il serait avantageux de la considérer, car les résidents ne seraient plus obligés de circuler sur le boulevard Henri-Bourassa.



Commentaire : Cette option serait très avantageuse. On éviterait beaucoup de détours et de longueurs si le Golf de la Faune cédait une partie du terrain pour le grand bénéfice des résidents du quartier d'Orsainville et de Notre-Dame-des-Laurentides.

Commentaire : M. Raphaël Lebailly mentionne que le terrain de l'autre côté du ruisseau appartient au Golf de la Faune.

Question : Comment amener ce projet au Conseil d'arrondissement?

Réponse : M. Ernesto Salvador Cobos précise que la résolution sera transmise à l'administration et elle va suivre son chemin au service responsable qui procédera à son analyse. Il est possible d'envoyer un courriel au Conseil d'arrondissement pour profiter de la période de questions, mais il n'y a aucune présentation qui est faite. Il est préférable de passer par les élus.

M. Ernesto Salvador Cobos précise que Marie-Jo Bégin-Létourneau est membre du conseil d'administration du Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides. Vu qu'il s'agit d'un projet qui touche également les quartiers d'Orsainville et de Saint-Émile, il serait approprié de présenter le projet aux deux conseils de quartier et formuler une résolution d'appui.

Pour un conseil de quartier, il n'est pas possible d'être responsable de porter un projet de cette nature parce que ce n'est pas dans le mandat d'un conseil de quartier, qui est plutôt consultatif. Par contre, il peut recommander à la Ville de mettre en place ce projet au bénéfice des résidents. Il faut que trois conseils de quartier appuient la démarche.

La présentation livrée par Mme Bégin-Létourneau sera transmise au Conseil de quartier et ajoutée au procès-verbal.

CQO-26-CA-009 – Projet de pistes cyclables sur l'emprise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec.

CONSIDÉRANT QUE:

Les grands besoins d'alternatives au transport en automobile dans notre quartier.

L'arrondissement Charlesbourg est dans la ville de Québec celui où il y a le moins de pistes cyclables existantes et projetées et que plusieurs des aménagements existants mériteraient d'être mises à niveau.



Notre quartier à un énorme problème de transit et de vitesse des véhicules routiers et qu'il y a peu d'aménagements cyclables ou tous peuvent se déplacer en ayant un sentiment de sécurité.

Depuis l'annonce de la Vision 2034 pour les corridors Vélo-Cité (Viva-Cité), il s'est écoulé deux ans et qu'il n'y a eu aucuns travaux de fait dans Orsainville pour l'amélioration du réseau cyclable mais qu'il y en a eu à peu près partout ailleurs dans la ville.

Le sentiment de frustration de nombreux de nos citoyens qui constatent que nous n'avons pas droit aux mêmes investissements cyclables dans notre quartier qu'ailleurs dans la ville.

L'implantation prévue par le RTC en 2028 du service de vélo partage "À Vélo" à Orsainville et les besoins d'infrastructures cyclables qui y sont liés.

Nos besoins de déplacements locaux vers nos parcs, écoles, le CEGEP de Charlesbourg ainsi que de nombreux commerces, entre autres.

Le projet présenté permet de desservir au moins trois écoles soit: L'école Chabot, l'école de l'Oasis ainsi que l'école secondaire des Sentiers.

Le projet présenté permet de désenclaver les résidents du nord-ouest du quartier qui ne peuvent sortir de leurs rues résidentielles, à pied ou à vélo, que par le Boulevard Henri-Bourassa, dangereux et sans aucun aménagement cyclable.

Le projet présenté pourrait faire partie du plan de mise en valeur et de protection des rivières, car son tracé pourrait suivre en partie la rivière Du Berger.

Sur une proposition de M. Benoît Gosselin, il est résolu à l'unanimité que le Conseil de quartier d'Orsainville :

Appuie le projet présenté par de Mme Marie-Jo Bégin Létourneau quant à la possibilité d'un partenariat avec Hydro-Québec pour l'aménagement d'une voie cyclable sous les lignes haute-tension entre la rue de la Faune et le Corridor des Cheminots.

S'engage à travailler en collaboration avec les conseils de quartier de de Notre-Dame-des-Laurentides et de St-Émile, dans le but ultérieur de présenter une résolution collaborative.

Adoptée à l'unanimité



4. Adoption du procès-verbal de l'assemblée du 28 janvier 2026.

CQO-26-CA-008

Sur une proposition de M. Benoît Gosselin, il est résolu d'adopter le procès-verbal de l'assemblée du 28 janvier 2026 tel que modifié.

Adoptée à l'unanimité

Mme Renée Poulin apportera les corrections et transmettra le procès-verbal à M. Ernesto Salvador Cobos, M. Benoît Gosselin et Mme Chantale Coulombe.

4.1 – Rénovation du mur de l'enceinte de l'avenue du Zoo.

M. Raphaël Lebailly mentionne que le problème relié à la rénovation du mur de l'enceinte de l'avenue du Zoo a été réglé.

4.2 – Participation de M. Charles-Élie Fallu

Mme Chantale Coulombe mentionne que M. Fallu a précisé que son emploi du temps actuel ne lui permet plus de s'impliquer comme administrateur au Conseil de quartier. Il remettra donc officiellement sa démission.

Le Conseil d'administration accepte la démission de M. Fallu et le remercie pour son implication au Conseil de quartier.

M. Ernesto Salvador Cobos mentionne qu'après trois absences, le conseil d'administration peut démettre un administrateur, mais peut aussi lui permettre de rejoindre à nouveau le conseil d'administration plus tard.

4.3 - Utilisation du terrain du concessionnaire « Maison Chrysler de Charlesbourg » - Résolution no CQO-25-CA-043

La résolution no CQO-25-CA-043 a été prise en charge est en analyse. Suite à une discussion entre Mme Marie-Pierre Boucher et M. Raphaël Lebailly, le propriétaire compte bientôt présenter un projet à la Ville.

Pour l'instant, M. Lebailly précise que les élus ne peuvent parler directement d'un projet. Il faut demander un changement de zonage et y mettre des conditions. Il serait approprié de préciser ces conditions en amont et ce que les résidents aimeraient voir apparaître dans ce projet. Également, un administrateur du Conseil de quartier ou un résident peut rencontrer un représentant de l'entreprise pour en discuter et avoir des informations.



4.4 – Largeur de la rue des Loutres

Réponse de la Ville :

« Bonjour, le trottoir situé du côté sud de la rue, et à l'est de la rivière des Roches est effectivement sous-standard. Un projet à cet endroit est en analyse, mais la présence du ponceau surplombant la rivière vient complexifier la réalisation de tout projet de surface à cet endroit. (Un projet à l'été 2026 n'est donc malheureusement pas réaliste.)

Lors de la conception de ce projet, les aspects géométriques (configuration du trottoir et largeur de la chaussée) sont toujours analysés, mais je tiens à modérer les attentes quant à la possibilité d'obtenir une rue à 6,35 m tel que demandé. Une telle largeur ne correspond pas à notre Guide de conception géométrique des rues, qui a pour objectif d'assurer à la fois la fluidité et la sécurité de notre réseau routier, notamment en matière d'entretien hivernal et d'utilisation par des véhicules d'urgence et de transport en commun. »

M. Raphaël Lebailly mentionne que la largeur de la rue serait réduite à 6,35 m, ce qui n'est pas réglementaire, car il faut minimalement huit mètres.

Action

Suite aux commentaires de M. Benoît Gosselin qui précise que les plans et devis avaient déjà été faits, M. Raphaël Lebailly demandera plus de détails concernant la réfection du trottoir de la rue des Loutres, notamment au niveau de la largeur requise.

4.5 - Demande d'ajout d'arrêts sur le parcours 630 du RTC

La présentation du RTC à l'intention des Conseils de quartier a eu lieu jeudi, le 27 février 2026. Il y a beaucoup de changements qui seront apportés aux parcours. Entre autres, il y aura l'implantation du « Flexi-bus » dans Orsainville. Les quartiers de Lebourgneuf et d'Orsainville ont déposé de nombreuses et d'importantes demandes dans leurs résolutions. Mais aucun changement n'a été communiqué à ce sujet. Tous les changements qui seront apportés sont très intéressants et positifs.

M. Raphaël Lebailly mentionne qu'il faut qu'il y ait des autobus de 60 pieds pour remplacer le parcours 136, avec des arrêts plus limités. C'est la complexité entre la rapidité du trajet et les gens qui doivent marcher; il faut trouver l'équilibre entre ces deux situations. Les usagers présents préfèrent avoir un parcours plus rectiligne, quitte à marcher un peu pour se rendre aux arrêts.



La résolution CQO-26-CA-003 concernant le parcours 630 est à l'étude et on considère qu'elle fait un certain sens. M. Lebailly précise que s'il y a ajout d'arrêts sur un parcours 600, le RTC doit considérer ce changement pour tous les autres parcours. Il faut en déterminer les impacts.

M. Ernesto Salvador Cobos mentionne que les informations sont disponibles sur le site Internet du RTC et aux séances d'information.

4.6 – Implantation d'un corridor Viva Cité

M. Ernesto Salvador Cobos mentionne qu'il n'y a pas eu de suivi sur la résolution qui a été prise en charge. Celle-ci est toujours en analyse.

5. Première période de questions et commentaires du public.

Question : Serait-il pertinent d'avoir deux parcours 801 qui emprunteraient l'autoroute; un en sens horaire et un autre en sens anti-horaire? Pour les résidents de Charlesbourg, pourrait-on éviter le Centre-ville?

Réponse : Il y a un nouveau parcours qui quitterait le terminus de la Faune pour se rendre à Sainte-Foy.

Commentaire : Pour les parcours très long, c'est problématique, car il est difficile de tenir les horaires. Le parcours 801 amènera les gens au Grand Théâtre et le parcours 805 les amènera à Sainte-Foy.

6. Dossiers du conseil de quartier

6.1 – Renforcement des conseils de quartier

M. Benoît Gosselin fait la lecture de la résolution qui vise à ce que les conseils de quartier aient davantage de pouvoirs. Plusieurs conseils de quartier ont adopté une résolution en ce sens.



CQO-26-CA-010 – Renforcement des conseils de quartier

CONSIDÉRANT QUE:

Le faible taux de participation aux activités des conseils de quartier reflète un sentiment d'impuissance et un désengagement citoyen, ce qui appelle à une revalorisation de leur rôle comme espaces de co-construction démocratique (INM, 2017, p. 6-7)¹;

Le manque de ressources humaines et financières, conjugué à une charge administrative importante et un engagement à temps partiel limite la capacité des conseils de quartier à remplir entièrement leur mission, ce qui contraste avec les soutiens accordés dans d'autres villes (Toronto, Paris, Bologne);

Le rôle des conseils de quartier est trop souvent restreint à un avis consultatif en urbanisme, alors qu'ils devraient être en mesure de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de projets touchant plusieurs dimensions de la vie de quartier (mobilité, culture, environnement, loisirs, etc.);

Les délais de réponse de l'administration municipale compromettent la réactivité et la portée des initiatives citoyennes, affectant la confiance envers les instances participatives locales;

L'expertise citoyenne, bien que présente, demeure marginalisée dans les prises de décisions municipales, malgré les recommandations récurrentes d'intégrer les citoyens en amont des projets (INM, 2017, p. 13);

Les transitions sociale et écologique exigent des mécanismes participatifs renouvelés, inclusifs et décentralisés, capables de soutenir l'adaptation, la résilience et la cohésion communautaire;

Des exemples internationaux (Montréal, Bologne, Barcelone, Naples) démontrent que des structures locales dotées de ressources, d'autonomie et d'outils de participation hybrides (présentiels et numériques) favorisent la gouvernance collaborative et l'adhésion citoyenne aux projets locaux;

Le financement actuellement accordé aux conseils de quartier à Québec (0,025 % du budget municipal) est largement inférieur à celui observé à Montréal (0,5 % du budget) et Paris (5 % du budget), nuisant à leur impact potentiel ;



Voir le diagnostic réalisé par l'Institut du Nouveau Monde (INM) dans la Ville de Québec en 2017.

Sur une proposition de M. Benoît Gosselin, il est résolu que le Conseil de quartier d'Orsainville recommande que :

- La Ville de Québec organise des États généraux sur les conseils de quartier, rassemblant les parties prenantes concernées, dans le but de redéfinir leur rôle, leur gouvernance et leur financement, à la lumière des constats posés dans le diagnostic de l'INM (2017) et des meilleures pratiques observées au Québec, au Canada et à l'international ;
- La Ville de Québec attribue aux conseils de quartier un pouvoir d'initiative, accompagné d'un financement représentant au minimum 1 % du budget municipal, afin de leur permettre de proposer et réaliser des projets structurants adaptés aux besoins des citoyens de leur quartier (mobilité, culture, environnement, loisirs, etc.) ;
- La Ville de Québec bonifie le soutien administratif aux conseils de quartier en leur offrant des services partagés de secrétariat (rédaction des comptes rendus, rapports) et de comptabilité (production des états financiers), et en désignant un·e agent·e municipal·e de liaison pour les accompagner dans leur fonctionnement quotidien et dans la réalisation de leurs initiatives et en adoptant une procédure de voie rapide dans l'administration de la ville afin qu'elle réponde rapidement aux initiatives et suggestions des conseils de quartier.

Adoptée à l'unanimité

6.2 – Comité « Mobilité durable »

6.2.1 – Aménagements sur la rue des Écureuils concernant la vitesse.

Une réponse de la Ville a été reçue concernant la rue des Écureuils. M. Raphaël Lebailly mentionne que des dos d'ânes seront installés, afin d'éviter des travaux très coûteux, car il faut déplacer les collecteurs pour l'eau de pluie.



Réponse de la Ville :

« Bonjour, la Ville souhaite l'élargissement du trottoir de la rue des Écureuils, ce qui rétrécirait du coup la largeur de la chaussée. Ceci devrait avoir un certain effet sur les vitesses pratiquées.

En ce qui a trait au passage des camions, la signalisation et la réglementation en place permettent la livraison locale, afin notamment que les résidents puissent continuer de se faire livrer des meubles, mais aussi pour que l'entreprise située à l'extrémité de la rue puisse poursuivre ses activités.

Par ailleurs, la rue ne débouchant pas à l'ouest, on doit conclure que pratiquement aucun conducteur ne l'emprunte en transit. Les contrevenants sont donc résidant de la rue, ou des rues environnantes. Nous suggérons donc au CQ (conseil de quartier) d'effectuer une opération de sensibilisation auprès de ses membres et des voisins concernés. »

Commentaire : Mme Lison Boulanger mentionne que les livraisons sont toujours possibles parce qu'elles sont locales. Mais le rétrécissement de la rue pour de gros camions lourds peut être dangereux.

Commentaire : M. Benoît Gosselin mentionne que si les trottoirs répondent aux normes, la situation sera améliorée pour les piétons, car plus la rue est large, plus la vitesse est rapide. Ce sont les aménagements des rues qui déterminent la vitesse des automobilistes.

Commentaire : Mme Chantale Coulombe est satisfaite de la réponse positive de la Ville, mais demeure préoccupée sur la solution retenue.

Action :

M. Raphaël Lebailly mentionne qu'il y a plusieurs problématiques sur la réfection des trottoirs. Il pourra vérifier si les trottoirs de la rue des Écureuils sont déneigés ou s'ils sont hors norme.

Certains égouts vont encore directement au fleuve, car ils sont âgés de 100 ans. C'est le cas dans le quartier Vieux-Limoilou. Il en coûterait une somme énorme pour mettre ces égouts aux normes.

A Charlesbourg, les égouts répondent majoritairement aux normes en vigueur en 1960, sauf pour de nouvelles constructions qui répondent aux normes de 1990 où la Ville de Québec était très en avance sur son temps. Il s'agissait de nouvelles normes qui ont été utilisées dès qu'elles furent disponibles. Il y a des collecteurs fluviaux avec



les drains des maisons qui rejoignent les collecteurs fluviaux. Il y a des collecteurs d'égout qui ont un autre système. Lorsqu'il y a de grosses pluies, il n'y a pas de débordements dans les maisons. Charlesbourg est encore sur un système mixte.

Quand elle en a l'occasion, la Ville met ses installations au niveau. On en profiterait pour résoudre trois problèmes : les trottoirs, les canalisations et la vitesse. Cela toucherait plus les infrastructures plutôt que la mobilité. A Charlesbourg, il y a une problématique qui prend beaucoup de temps.

Quand il y a une inondation ou un refoulement dans les rues, le problème se situe plus loin. Il y a une problématique dans Chauveau, à Charlesbourg et dans le Vieux-Québec; c'est quasi insolvable.

Il profite de l'occasion pour mentionner que le calendrier des travaux prévus pour 2026 sera disponible au printemps.

6.3 – Assemblée générale annuelle (AGA) 2026 (retour sur l'activité spéciale)

Une activité spéciale se tiendra à 18 h 00, le 22 avril 2026, avant les assemblées générale et spéciale. L'horaire des activités est la suivante :

- 18 h 00 – Café-jasette.
- 18 h 45 – Première assemblée spéciale.
- 19 h 00 – Assemblée générale annuelle.

Le plan d'action pourra aider à fournir des stratégies pour aller chercher des résidents aux assemblées ordinaires du Conseil de quartier.

Action :

Mme Chantale Coulombe transmettra l'information requise pour le dépliant qui sera distribué aux résidents.

7. Période d'information des conseillers municipaux.

7.1 - Patinoires

Deux patinoires seront fermées dans la prochaine année, soit une à Sillery et l'autre à Cap-Rouge. En 2028, une patinoire dans Duberger-Les Saules sera fermée. Il y aura une autre patinoire située dans le quartier Duberger-Les Saules qui sera fermée en 2028, parce qu'il y aura une patinoire couverte dans Duberger. Il reste toujours une



marge pour la fermeture à 18 h 00 selon les besoins. Aucune autre fermeture n'est prévue.

Les horaires des cabanes à patin seront modifiés comme suit :

- Ouverture à 17 h 00 eu lieu de 16 h 30.
- Fermeture à 21 h 30 au lieu de 22 h 00.

Également, il était impossible de conserver l'heure d'ouverture à 16 h 00, parce que la plupart des jeunes qui font la surveillance sont des étudiants au secondaire ou au CEGEP. Par contre, les organismes continuent de réclamer l'ouverture à 18 h 00, donc 17 h 30 est un bon compromis entre les deux.

Comme il y a beaucoup d'enseignants qui veulent garder les patinoires ouvertes, la Ville demande la collaboration des commissions scolaires. Si l'ouverture de la patinoire est maintenue pour l'école, la collaboration des commissions scolaires est sollicitée.

Concernant la nouvelle patinoire couverte de Bon Pasteur, pourquoi n'y a-t-il pas une mini-estrade pour les résidents? Le Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides a fait une demande pour une estrade, car il y a un terrain de soccer à proximité. La patinoire est en travaux et sera entièrement refaite. Il y a sûrement des estrades qui sont prévues; ceci reste à confirmer.

Il y aura également des terrains de pickleball.

7.2 – Programme Vacances-été.

Afin de réaliser des économies, la décision prise fut que les activités spéciales qui étaient déjà offertes gratuitement par la Ville, mais qui n'étaient pas considérées comme des activités spéciales dans le cahier de charge des organismes. C'est le service de la culture qui assumera les coûts au lieu du service des loisirs.

Les coûts ont subi une augmentation qui était depuis longtemps réclamée. Il est important que le programme Vacances-été demeure accessible pour les gens à faible revenu. Il est important de trouver un équilibre, car il y a de plus en plus de gens à faible revenu. Il devient donc important de vérifier le revenu des gens.

7.3 – Corridor Viva Cité.



Pour Orsainville, le corridor Viva Cité ne sera pas accessible cette année, mais possiblement en 2027, mais aucune date plus précise n'est disponible pour le moment.

En 2026, le corridor se rendra jusqu'à Saint-Charles-Borromée. Ces corridors coûtent très cher et le RTC vit également un manque de financement.

7.4 – Service Flexi-bus et autres sujets.

M. Raphaël Lebailly explique comment sera réparti le service Flexi-Bus. Ce dernier sera maintenant divisé par l'autoroute. Il y aura trois Flexi-Bus au Lac Saint-Charles et à Saint-Émile et deux Flexi-Bus seront ajoutés. Ces deux Flexi-Bus qui couvriront les quartiers d'Orsainville et Notre-Dame-des-Laurentides. Ce sont les déplacements est-ouest qui sont visés. Il faut compter une demi-heure pour répondre aux appels au lieu d'une heure, comme c'était auparavant. Cet ajout se fera avant l'été. La promotion pourra se faire sur la page Facebook.

Le RTC peut tenir des rencontres pour exposer les difficultés dans le quartier. Ils écoutent les questions et commentaires des résidents et prennent des notes. Le RTC peut venir faire des présentations aux conseils de quartier.

Question : Comment fonctionne le Flexi-Bus?

Réponse : Dans un secteur couvert par le service Flexi-Bus, l'utilisateur peut appeler et il défraie le même prix qu'un billet d'autobus régulier. S'il n'y a pas d'autobus qui se rend dans un quartier, il va amener l'utilisateur sur une ligne d'autobus. Pour les secteurs où il y a un autobus à l'heure, cela permet de se rendre à la ligne Métrobus la plus près. Il y a des déplacements qui peuvent être faits en soirée pour les aînés.

Le RTC révisé les services quatre fois par année, donc à tous les trois mois. Quand on fait une demande au RTC, il faut réitérer la demande plusieurs fois, car plus celles-ci sont nombreuses, il y a davantage d'interventions pour les conseils de quartier et d'autres demandes. Il ne faut pas hésiter à demander, car ces dernières sont analysées.

M. Lebailly mentionne que le service est mieux réparti pour desservir davantage de résidents. Le secteur des Sentiers était une zone oubliée; maintenant c'est beaucoup mieux. Le quartier d'Orsainville est mieux équilibré.



S'il n'y a pas d'autobus au terminal, le Flexi-Bus amènera les passagers sur une ligne d'autobus plus importante. Le Flexi-Bus peut prendre deux à trois utilisateurs si ceux-ci demeurent dans un même secteur.

Une discussion s'est tenue sur une prolongation des voies réservées au nord du boulevard Jean-Talon. Ce projet était dans le « Top 10 » des voies réservées et se rendra jusqu'au terminal de la Faune.

8. Deuxième période de questions et commentaires des citoyens.

Question : Comment fonctionne le Flexi-Bus au terminus de Charlesbourg?

Réponse : L'utilisateur sera déposé sur le parcours le plus proche, soit le Métrobus 801.

Question : Est-ce qu'un utilisateur peut être déposé à une adresse spécifique?

Réponse : Le Flexi-Bus a pour objectif de desservir une zone non desservie par les lignes d'autobus. Comme il n'y a pas assez d'usagers pour le parcours 34, le Flexi-Bus peut répondre aux demandes, mais le retrait du parcours 34 pourrait être réévalué. Un usager peut se rendre directement chez-lui, mais s'il y a un service d'autobus disponible, il sera déposé sur ce parcours.

9. Correspondance et trésorerie.

CQO-26-CA-011

Sur une proposition de Mme Sonia Tchuembou et appuyée par Daniel Di Blasio, il est résolu que le Conseil de quartier d'Orsainville défraie un montant de 110.00 \$ pour la rédaction du procès-verbal de la 1ère assemblée ordinaire auprès de Mme Renée Poulin.

Adopté à l'unanimité

M. Ernesto Salvador Cobos mentionne que le budget de fonctionnement du Conseil de quartier ne peut être utilisé pour produire des pancartes. Il apportera les 40 pancartes fournies par le Conseil de quartier du Plateau à la prochaine assemblée ordinaire de mars 2026. Le programme de sécurité routière est actuellement en révision.



10. Divers

Aucun sujet n'a été apporté.

11. Levée de l'assemblée.

L'assemblée est levée à 21 h 03.

SIGNÉ

M. Benoît Gosselin, président



LISTE DES RÉOLUTIONS ADOPTÉES AU PROCÈS-VERBAL

N° de la résolution	Objet	Page
CQO-26-CA-008	Adoption du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du 28 janvier 2026.	6
CQO-26-CA-009	Projet de pistes cyclables sur l'emprise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec.	8
CQO-26-CA-010	Résolution sur le renforcement des conseils de quartier.	10
CQO-26-CA-011	Paiement d'un montant de 110.00 \$ pour la rédaction du procès-verbal de la 2 ^{ème} assemblée ordinaire du 26 février 2026.	17

Proposition d'affaires

Projet de corridor multifonctionnel sous l'emprise des lignes hautes tensions à Charlesbourg

Août 2025

Marie-Jo Bégin-Létourneau

Citoyenne de Charlesbourg

Description du projet

Ce projet est né d'une volonté d'optimiser les espaces inutilisés sous les lignes hautes tensions traversant l'arrondissement de Charlesbourg afin de répondre aux besoins réels des citoyens du district Louis-XIV. Le site convoité pour le projet appartient à la société d'État, Hydro-Québec. En tant que citoyenne engagée, j'ai voulu proposer une solution innovante, écologique et inclusive qui tient compte du profil sociodémographique unique de notre secteur.

Échéanciers et coûts paramétriques	
Année 1 – 2027 – 2 050 000\$	Connexion de la piste multifonctionnelle à partir de la rue de la Faune vers le corridor Des Cheminaux
Année 2 – 2028 – 850 000\$	Connexion de la piste multifonctionnelle à partir du restaurant Au toit rouge vers le boulevard Loiret.
Année 3 – 2029 – 100 000\$	Travaux résiduels, aménagement paysager

Contexte du projet

Le district Louis-XIV se distingue par une forte proportion de familles avec enfants, d'aînés autonomes et de travailleurs qui résident en périphérie des grands axes routiers. Ce profil sociodémographique révèle un besoin criant d'infrastructures accessibles, sécuritaires et adaptées à une population intergénérationnelle. Or, le haut de Charlesbourg demeure l'un des secteurs les plus mal desservis en matière de pistes cyclables continues et sécurisées. Les citoyens n'ont souvent d'autre choix que de marcher ou de rouler sur des segments dangereux ou improvisés, exposés à la circulation routière ou aux terrains accidentés.

De plus, les quelques projets cyclables annoncés ou réalisés récemment se limitent à de petites portions dispersées, souvent au détriment de voies automobiles existantes, ce qui suscite des tensions et ne crée pas de véritables corridors de mobilité active. À l'inverse, notre projet vise à tirer parti d'un espace actuellement sous-utilisé — l'emprise des lignes haute tension — pour créer un véritable axe de déplacement structurant sur 3,6 km. Plutôt que d'amputer des voies partagées avec les automobilistes, il propose de **réutiliser intelligemment des terrains sans vocation urbaine**, en les transformant en un milieu de vie utile, sain et inclusif pour l'ensemble de la population. Ce projet répond donc concrètement aux besoins de mobilité, de sécurité et de qualité de vie des citoyens du district.

Le site choisi pour ce projet est une vaste emprise de lignes haute tension appartenant à Hydro-Québec, actuellement sous-utilisée et sans réelle vocation urbaine. En valorisant cet espace inexploité, nous proposons de créer un aménagement multifonctionnel au service des citoyens du district Louis-XIV, conciliant mobilité active, loisirs et qualité de vie.

L'envergure du projet repose sur un corridor vert unique intégrant plusieurs composantes complémentaires :

- Une **piste cyclable sécurisée** reliant les grands axes aux circuits existants;
- Un **corridor de marche** accessible pour les familles et les aînés;
- Des **jardins communautaires** pour favoriser l'agriculture urbaine et la convivialité;
- **Potentiellement** une **piste d'athlétisme** en plein air pour encourager l'activité physique (coûts à évaluer);
- Un **sentier de patinage** hivernal pour dynamiser la saison froide;
- Un **corridor motoneige et VTT** permettant un usage quatre saisons harmonisé.

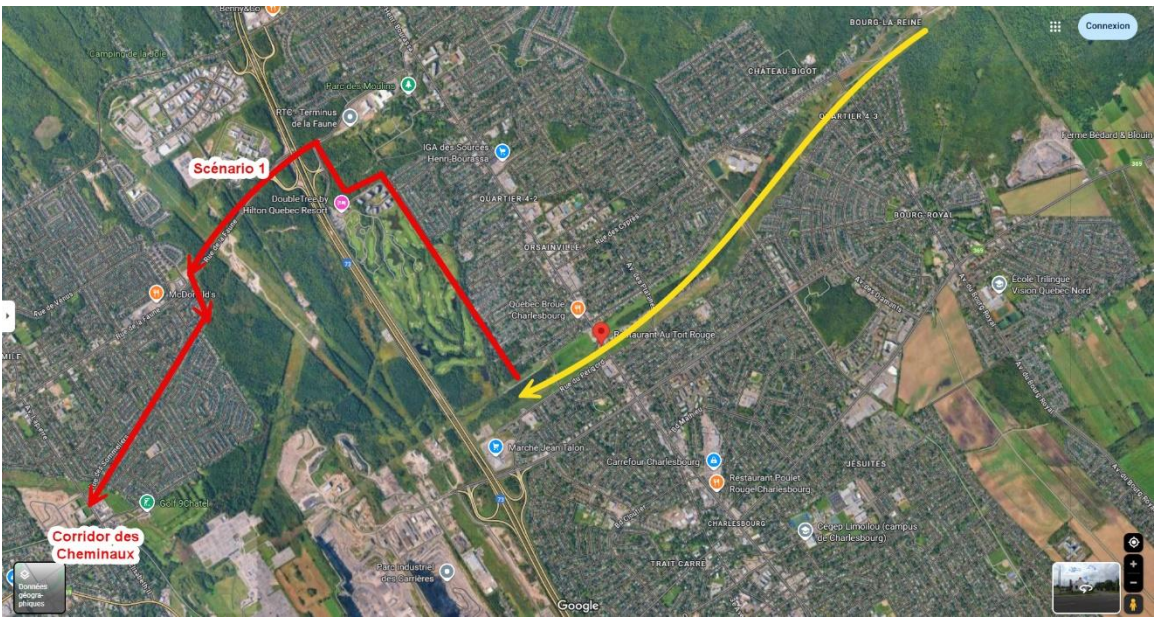
Ce projet transforme donc un espace inutilisé en un véritable **pôle récréatif, écologique et inclusif**, créant une valeur ajoutée durable pour toute la communauté.

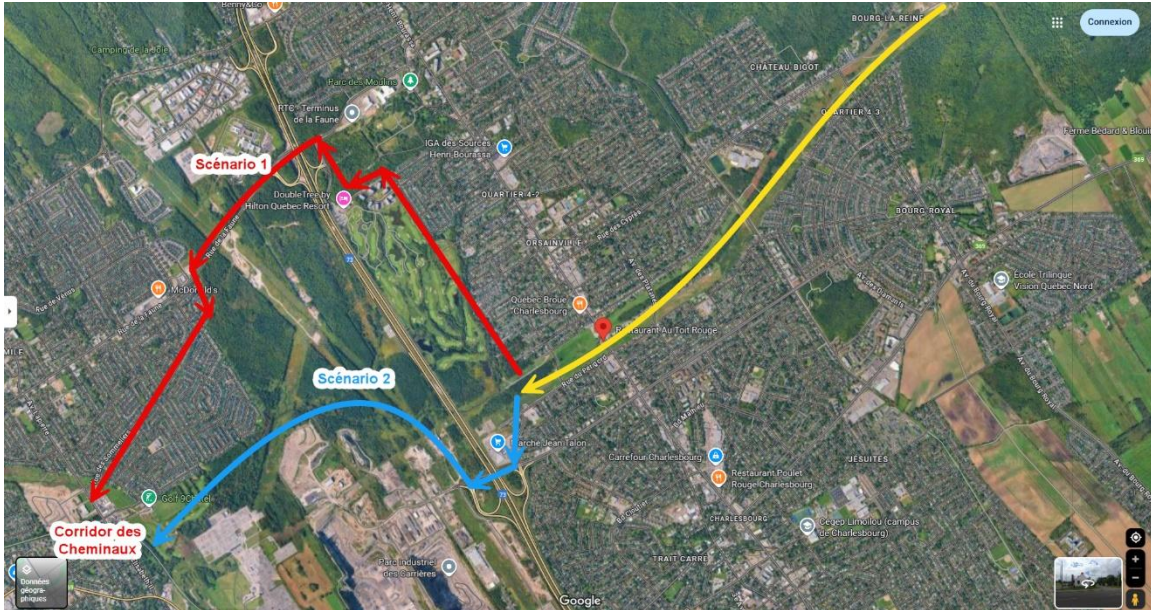
Photos du site

Le site retenu pour l'aménagement du corridor est une vaste emprise de lignes haute tension appartenant à Hydro-Québec, située au cœur du district Louis-XIV. Cet espace, aujourd'hui largement inexploité, offre un potentiel unique : il traverse plusieurs quartiers résidentiels, longe des zones commerciales et institutionnelles, et permet de relier directement le secteur de Bourg-Royal et d'Orsainville au **corridor des Cheminots**.

Son emplacement stratégique garantit une **accessibilité optimale** pour les citoyens, tout en utilisant un terrain sans vocation urbaine qui ne crée pas de conflit avec la circulation automobile. La largeur disponible et le tracé dégagé des pylônes rendent possible l'intégration harmonieuse de pistes multifonctionnelles, de sentiers récréatifs et d'espaces verts, dans le respect des normes de sécurité d'Hydro-Québec.







Hypothèse et particularités

L'estimation budgétaire repose sur un projet similaire réalisé à Drummondville, intitulé *Emprises vivantes*. Elle a été adaptée pour tenir compte des réalités et des particularités réglementaires propres à la Ville de Québec, afin d'assurer la conformité et la faisabilité du projet.

Périodes de consultations citoyennes

Nous profiterons de l'occasion pour mettre au jour un nouveau conseil de quartier dans le quartier 4-5 afin d'obtenir les rétroactions citoyennes pour tous les enjeux du secteur.

Activités cibles	
Étude de faisabilité	Dès mars 2026
Ententes entre la Ville et Hydro-Québec	Été 2026
Première phase de consultations citoyennes	2026-09-01
Deuxième consultations citoyennes	2026-11-01
Début des travaux	Printemps 2027

Risques

Risques	Mesures de mitigation
Les emprises de lignes haute tension appartiennent à Hydro-Québec et comportent des normes strictes de sécurité et d'aménagement.	Collaboration directe avec HQ et respect des distances de dégagement et des types de végétation autorisés.
Risques de réticence de certains citoyens face au partage d'espace avec les motoneiges et VTT ou face aux coûts du projet.	Le site offre une topographique idéale. Niché entre deux corridors 735 kV, de large dimension. Dans l'éventualité où un partage d'un corridor serait trop risqué au

	<p>niveau de la sécurité, un corridor pourrait être réservé aux loisirs récréatifs motorisés puis le second aux loisirs pédestres.</p> <p>Quant aux coûts, des consultations citoyennes, phasage progressif, communication sur les bénéfices collectifs (sécurité, santé, maillage).</p>
Les coûts estimés (3 M\$) pourraient varier selon l'inflation, les soumissions reçues et les particularités du terrain.	Débuter les activités les plus coûteuses en premier (phase longeant la rue de la faune). Segmenter les travaux en plusieurs domaines afin d'avoir le maximum d'entrepreneurs qualifiés lors de l'ouverture des appels de propositions.
Risque de dégradation ou de manque d'entretien (végétation, surfaces, signalisation).	Partenariats avec la Ville, HQ, organismes communautaires et associations de motoneige/VTT pour un entretien partagé.
Risques liés à la cohabitation d'usagers variés (cyclistes, piétons, motoneigistes).	Signalisation claire, aménagements distinctifs et campagnes de sensibilisation.

Retombées positives anticipées

La réalisation de ce corridor sous les lignes haute tension aura des retombées concrètes et immédiates pour la communauté. Elle favorisera une **augmentation de la fréquentation cycliste et piétonne**, en offrant un environnement sécuritaire et agréable pour tous les âges. Grâce à l'aménagement et à la signalisation, les usagers bénéficieront d'une **meilleure sécurité et d'un sentiment de bien-être** lors de leurs déplacements actifs.

Au-delà de la mobilité, ce projet contribuera à renforcer le **lien social** entre les générations et les familles en créant un espace de rencontre et de convivialité. Il participera également à la **réduction de l'isolement**, particulièrement auprès des aînés, en leur permettant de profiter d'un lieu accessible et inclusif. Enfin, l'initiative générera une **visibilité positive** autant pour Hydro-Québec, qui valorise ainsi ses emprises, que pour la Ville de Québec, qui démontre son engagement envers des aménagements novateurs et durables.

- Augmentation de la fréquentation cycliste et piétonne
- Meilleure sécurité et sentiment de bien-être
- Lien social renforcé
- Réduction de l'isolement (notamment chez les aînés)
- Visibilité positive pour Hydro-Québec et la Ville

Objectifs

Ce projet vise avant tout à **offrir un corridor sécurisé et accessible pour toutes les générations**, en mettant de l'avant la mobilité active dans un environnement convivial et inclusif. Il contribuera à **favoriser les déplacements actifs et la santé publique**, en

encourageant la marche, le vélo et les activités de plein air. En parallèle, il permettra **d'améliorer le maillage cyclable de Charlesbourg**, un secteur encore mal desservi par des liaisons continues et sécurisées.

En transformant une emprise sous-utilisée en un espace dédié à la communauté, le projet mise sur une **valorisation écologique et intelligente du territoire**, en harmonie avec les normes d'Hydro-Québec. Enfin, il vient **répondre à des besoins concrets laissés en suspens par les administrations précédentes**, en proposant une solution innovante et durable qui profite directement aux citoyens.

- ✓ Offrir un corridor sécurisé et accessible pour toutes les générations
- ✓ Favoriser les déplacements actifs et la santé publique
- ✓ Améliorer le maillage cyclable de Charlesbourg
- ✓ Valoriser un espace sous-utilisé de manière écologique
- ✓ Répondre à des besoins non comblés par les administrations précédentes

Photos à titre d'exemples







Conclusion

Ce projet de corridor multifonctionnel sous les lignes haute tension incarne une vision moderne et inclusive de l'aménagement urbain. En transformant un espace inutilisé en un **axe de mobilité active, récréatif et communautaire**, il répond directement aux besoins exprimés par les citoyens du district Louis-XIV.

En s'appuyant sur un modèle déjà éprouvé ailleurs et adapté aux particularités de Québec, ce projet offre des retombées concrètes : **sécurité accrue, meilleure santé publique, dynamisme social et valorisation écologique du territoire**. Sa réalisation renforcerait le maillage cyclable, favoriserait la cohabitation intergénérationnelle et mettrait en valeur un actif stratégique d'Hydro-Québec.

Porté par une approche réaliste et phasée, ce projet se veut **une initiative exemplaire de revitalisation intelligente**, capable de rallier la population, la Ville et les partenaires institutionnels autour d'un objectif commun : faire du district Louis-XIV un modèle en matière de mobilité durable et de qualité de vie.