

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Autorisation d'un projet immobilier sur les lots 1 042 799 et 4 412 622 du cadastre du Québec (4035-4075, boulevard des Cimes, quartier Des Châtel, district électoral de Loretteville-Les Châtel)

Déposé au conseil municipal

9 juillet 2026

Ce projet fait l'objet d'une autorisation en vertu de l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2.

Une assemblée publique de consultation a été tenue conformément à la Loi et une démarche de participation publique comportant des mesures complémentaires d'information, de consultation et de rétroaction a été réalisée dans le cadre de la Politique de participation publique de la Ville de Québec.

Dans ce document, les informations suivantes sont regroupées :

- Les étapes de la démarche de participation publique réalisées;
- Les principaux commentaires et recommandations formulés dans le cadre des mesures de consultation;
- Les commentaires et recommandations qui ont induit les principales modifications apportées à l'acte soumis pour adoption au conseil, le cas échéant.

Description du projet

Projet résidentiel prévoyant la construction d'un minimum de 290 logements répartis dans trois immeubles de deux à sept étages. Entièrement résidentiel, il privilégie l'intégration du stationnement à l'intérieur des bâtiments (90 %) et inclut des espaces sécurisés pour les vélos.

Le projet prévoit la conservation d'une part importante du boisé existant, la plantation d'arbres et d'arbustes, ainsi que des aménagements pour la gestion des eaux pluviales et la réduction des îlots de chaleur. Un réseau de sentiers piétons assurera les liens entre les bâtiments et avec les infrastructures environnantes, incluant le parcours Métrobus.

Démarche de participation publique

Étapes

- Assemblée publique de consultation : 11 mai 2026, 19 h, Édifice Denis-Giguère
- Consultation écrite : du 12 au 14 mai 2026, inclusivement

Rapports des différentes étapes

- Rapport de l'assemblée publique de consultation
- Rapport de la consultation écrite

Rétroaction

À l'issue de la consultation publique, la Ville et le promoteur ont convenu de s'accorder un délai de quelques mois afin de discuter des améliorations à apporter au projet afin qu'il réponde davantage aux besoins en logement pour ce secteur. Les suites de cette discussion seront présentées aux citoyens lors d'une rencontre publique qui sera organisée à l'automne 2026. Nous vous tiendrons informés de la date retenue pour cette rencontre.

Rapports des différentes étape

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Autorisation d'un projet immobilier sur les lots 1 042 799 et 4 412 622 du cadastre du Québec (4035-4075, boulevard des Cimes, quartier Des Châtel, district électoral de Loretteville-Les Châtel)

Activité de participation publique

Assemblée publique de consultation

Date et heure

11 mai 2026, 19 h

Lieu

Consultation en format hybride

En salle : Édifice Denis-Giguère, 305 rue Racine, salle RC-15

En ligne : Plateforme Teams

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des personnes-ressources;
2. Présentation du déroulement;
3. Rappel du cheminement d'une résolution concernant l'autorisation d'un projet immobilier et du processus de consultation prévu selon la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2 ainsi qu'à la Politique de participation publique de la Ville de Québec;
4. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la consultation publique;
5. Mention que la fiche synthèse présentant le projet de résolution est disponible sur place et en ligne;
6. Présentation du contexte et du projet de résolution par les personnes-ressources de la Ville;
7. Présentation du projet par le requérant;
8. Période de questions et commentaires du public.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal

Projet

Secteur concerné

Les zones 64023Ha, 64024Pb et 64114Ha sont situées approximativement au nord de la rue Verret et du boulevard Saint-Claude, au sud du boulevard des Cimes, à l'est de l'avenue de Troyes, des rues Jordi Bonet et De Guise et à l'ouest de la rue Monseigneur-Cooke.

Description du projet

Projet résidentiel prévoyant la construction d'un minimum de 290 logements répartis dans trois immeubles de deux à sept étages. Entièrement résidentiel, il privilégie l'intégration du stationnement à l'intérieur des bâtiments (90 %) et inclut des espaces sécurisés pour les vélos.

Le projet prévoit la conservation d'une part importante du boisé existant, la plantation d'arbres et d'arbustes, ainsi que des aménagements pour la gestion des eaux pluviales et la réduction des îlots de chaleur. Un réseau de sentiers piétons assurera les liens entre les bâtiments et avec les infrastructures environnantes, incluant le parcours Métrobus.

Autorisation d'un projet d'habitation

Ce projet fait l'objet d'une autorisation en vertu de l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>

Participation

Membres du conseil municipal

- Marie-Josée Asselin, vice-présidente du comité exécutif et conseillère municipale du district Loretteville—Les Châtelers

Personnes-ressources de la Ville

- Thomas Fortin, conseiller en développement économique, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- Nathalie Cournoyer, conseillère en urbanisme, Division de la gestion territoriale
- Olivier Duff-Murdoch, ingénieur, Service du transport et de la mobilité intelligente

Animation de la rencontre

- Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et de communications

Partie requérante :

- Martino Néron, V-P construction, NOVA Construction
- Rielle Normad, architecte associée, Beaudet Faille Normand Architectes

Participation du public

Outre les personnes mentionnées ci-dessus :

- 218 personnes assistent à la séance

Questions et commentaires du public

1. Densité du projet et justification du développement

La densité du projet constitue un enjeu central dans la majorité des interventions. Elle est abordée de manière directe (nombre de logements, hauteur des bâtiments), mais aussi indirectement à travers des préoccupations liées à la circulation, à la sécurité, aux services et à la qualité de vie.

Une incompréhension est exprimée face au projet proposé, notamment par des personnes indiquant avoir compris, lors de l'achat de leur propriété ou de discussions antérieures, que le site serait développé sous forme de quartier de maisons.

La pertinence d'un projet de cette densité est remise en question, particulièrement dans un secteur perçu comme éloigné des services. Des préoccupations sont également soulevées quant à la cohérence avec les principes d'aménagement, notamment en matière de proximité et de mobilité.

Dans le même sens, la pertinence de densifier un secteur peu desservi en transport actif ou collectif est questionnée, certaines interventions mettant de l'avant une incohérence perçue du point de vue environnemental et territorial.

Des comparaisons sont faites avec d'autres développements récents jugés mal intégrés, notamment des bâtiments de 4 à 6 étages implantés à proximité immédiate de résidences unifamiliales, soulevant des inquiétudes quant à la reproduction de ce type de modèle dans le secteur.

Un effet d'entraînement est également évoqué, en référence à des expériences observées ailleurs, où des projets similaires ont été suivis d'une densification progressive (ex. à Val-Bélair).

Réponses et précisions

La Ville indique que le projet s'inscrit dans les orientations des documents de planification, qui favorisent la densification à l'intérieur du périmètre urbain afin de limiter l'étalement. L'analyse prend en compte les besoins en logement à l'échelle du territoire, et non uniquement les préférences exprimées à l'échelle du quartier.

Elle ajoute que le projet vise à introduire une diversité de types d'habitation dans un secteur composé en grande majorité de maisons unifamiliales, notamment pour permettre à certains ménages de demeurer dans le secteur tout en changeant de type de logement.

Il est également mentionné que des projets de plus faible densité entraîneraient un nombre plus limité de logements et des coûts plus élevés pour les unités, ce qui réduirait leur accessibilité.

La nécessité de répondre à des besoins plus larges, incluant ceux de ménages qui ne participent pas nécessairement à la consultation, est également soulignée.

Du côté du promoteur, des scénarios de développement en maisons unifamiliales ont été analysés, mais abandonnés, notamment en raison de leur impact sur le couvert arboré, ceux-ci nécessitant une coupe presque complète du boisé. L'option retenue permettrait d'en conserver plus de 60 %.

Le promoteur indique par ailleurs que les projets de plus faible densité entraîneraient des coûts élevés pour les unités, limitant leur accessibilité et le nombre de ménages pouvant être logés sur le site.

Suggestions des citoyens

- Réduire la densité globale du projet
- Privilégier des formes d'habitation moins denses
- Adapter le projet au caractère du quartier
- Intégrer des espaces publics ou collectifs

2. Intégration du projet au milieu et impacts sur le voisinage

Des préoccupations sont soulevées quant à l'intégration du projet dans un quartier de faible densité. La proximité des bâtiments projetés, l'ampleur des volumes et leurs impacts anticipés sur l'intimité, les vues et la qualité du milieu de vie sont particulièrement mis de l'avant.

Des enjeux spécifiques liés à la perte d'intimité sont également évoqués, notamment en lien avec la proximité des constructions, la présence de balcons orientés vers les propriétés voisines et la réduction du couvert arboré, qui joue actuellement un rôle d'écran visuel.

À partir des plans présentés, certaines interventions soulignent l'absence ou l'insuffisance d'éléments de transition entre le projet et le milieu existant, qu'il s'agisse d'arbres, de marges ou d'aménagements permettant d'atténuer les vis-à-vis.

Réponses et précisions

Concernant les enjeux d'intimité, le promoteur indique que des ajustements ont été intégrés à la conception, notamment par la modulation des hauteurs des bâtiments à proximité des résidences existantes.

Les portions du projet les plus rapprochées des maisons seraient ainsi limitées à des gabarits plus bas (par exemple deux étages) et des reculs importants seraient prévus, de l'ordre de 26 pieds.

Il est également mentionné que la configuration du terrain, marquée par la pente et le dénivelé, permet de limiter certaines excavations à proximité des résidences et de maintenir des zones végétalisées entre les constructions et les propriétés voisines.

Des plantations sont prévues dans les secteurs déboisés afin de reconstituer un écran végétal.

Suggestions des citoyens

- Prévoir des aménagements pour préserver l'intimité des résidences à proximité (plantations, écrans végétaux)
- Ajuster l'implantation et la hauteur à proximité des résidences

3. Circulation, sécurité routière et déplacements

La circulation et la sécurité routière comptent parmi les thèmes fréquemment abordés. Le secteur est décrit comme déjà difficile à gérer à certains endroits, notamment en ce qui concerne la vitesse des véhicules, la traversée de certaines intersections et la présence d'enfants circulant à pied ou à vélo, en particulier à proximité des écoles.

Certaines interventions s'appuient sur des situations vécues, telles que des dépassements risqués, de la circulation sur les accotements ou sur des terrains privés, ou encore des difficultés à ralentir le trafic malgré le respect des limites de vitesse. Ces éléments contribuent à un sentiment que les conditions actuelles présentent déjà des enjeux de sécurité.

Une augmentation du nombre de déplacements est anticipée, avec un risque d'accentuation des enjeux existants. Les effets cumulés de plusieurs projets en développement dans le secteur sont également évoqués, de même que la capacité du réseau routier à absorber cette croissance.

Le secteur est par ailleurs décrit comme peu adapté à une augmentation de la circulation, en raison de l'absence de services de proximité, du manque d'infrastructures cyclables et d'une dépendance importante à l'automobile pour les déplacements quotidiens.

Des questionnements portent sur les analyses de circulation, notamment leur mise à jour, leur accessibilité et leur portée. Des attentes sont également exprimées quant aux mesures concrètes susceptibles d'améliorer la sécurité, en particulier pour les déplacements scolaires. Les accès au site, les parcours des camions ainsi que l'absence d'analyse détaillée pour certains éléments sont aussi mentionnés.

Des préoccupations sont également formulées quant à la sécurité des déplacements vers les écoles du secteur, notamment Saint-Claude, de la Source et Roger-Comtois.

Enfin, plusieurs interventions mettent en évidence les limites d'une approche reposant principalement sur la responsabilité individuelle des usagers, en soulignant que certains comportements dangereux persistent malgré le respect des règles par d'autres.

Réponses et précisions

La Ville indique que les analyses de circulation tiennent compte de la génération de déplacements associée au projet, ainsi que des conditions existantes du réseau, incluant les comptages de circulation, l'historique des enjeux et les observations sur le terrain. Certaines données sont récentes, tandis que d'autres doivent être mises à jour.

Les impacts cumulés des projets sont suivis dans une analyse globale et intégrés à l'évaluation du projet.

Il est également précisé que certaines problématiques de vitesse peuvent être liées à la configuration des rues existantes, souvent plus larges en raison des normes d'aménagement en vigueur au moment de leur conception.

En matière d'atténuation, des interventions peuvent être envisagées, notamment pour apaiser la circulation, mais elles doivent répondre à des critères établis et faire l'objet d'analyses spécifiques. Certaines mesures sont actuellement limitées à des contextes particuliers (ex. zones à 30 km/h), bien que des évaluations soient en cours pour d'autres types de rues.

La Ville rappelle que les signalements effectués via le service 311 sont compilés et utilisés pour orienter les interventions.

Concernant les accès au site, leur localisation est liée aux contraintes physiques du terrain, notamment la présence de fortes pentes. Aucune analyse détaillée n'est confirmée quant aux parcours des camions dans le cadre du projet.

Suggestions des citoyens

- Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation (ex. dos-d'âne)
- Ajouter et prolonger les trottoirs
- Planifier les infrastructures en amont du développement
- Limiter les impacts sur les rues locales (accès, circulation, camionnage)
- Bonifier l'offre de transport en commun

4. Capacité des services et du milieu (écoles, infrastructures, sécurité)

La capacité du milieu à accueillir le projet est questionnée, en particulier en ce qui concerne les écoles, les infrastructures municipales et les services d'urgence.

Des enjeux sont soulevés quant à la saturation des établissements scolaires existants et à l'arrivée de nouveaux élèves, avec des effets anticipés sur les déplacements scolaires et les conditions de sécurité. Un manque d'information ou de communication avec les centres de services scolaires est également relevé.

Un point de vue issu du milieu de l'éducation met en évidence l'absence d'information en amont du projet, ce qui complique la planification des bassins scolaires et illustre un décalage entre les échéanciers de développement et ceux des services scolaires.

Des interrogations portent aussi sur la capacité des infrastructures, notamment en matière d'eau potable, de réseaux et d'entretien, ainsi que sur la capacité générale du secteur à absorber une croissance de population.

Réponses et précisions

La Ville indique que les enjeux liés aux écoles sont pris en compte dans l'analyse des projets et que des communications sont effectuées avec les centres de services scolaires afin de partager l'information. Elle précise toutefois que les décisions concernant l'agrandissement des écoles ou la construction de nouvelles installations relèvent de ces organismes.

Elle mentionne également qu'un terrain a été réservé dans le cadre du PPU Chauveau afin de répondre à d'éventuels besoins futurs en matière d'équipements scolaires.

La composition démographique actuelle du secteur, caractérisée par une population plus vieillissante, est évoquée comme pouvant influencer le profil des ménages à venir, bien qu'aucune analyse détaillée ne soit présentée à ce sujet.

Concernant les infrastructures municipales, la Ville indique que les analyses réalisées en amont n'ont pas mis en évidence de contraintes particulières liées à la capacité des réseaux, notamment en matière d'eau potable et d'égouts.

Les réponses demeurent plus générales en ce qui concerne la capacité des services d'urgence et de santé, sans précisions supplémentaires.

Suggestion des citoyens

- S'assurer de coordonner la planification avec les centres de services scolaires

5. Besoin en logements et pertinence du projet

La nécessité du projet est questionnée, notamment en ce qui concerne l'existence d'une pénurie de logements dans le secteur. Des expériences de relocalisation rapide sont rapportées, et des exemples concrets sont donnés, incluant des logements récents disponibles ou offerts avec des incitatifs, comme des mois gratuits.

Ces observations alimentent des doutes quant à la présence d'un besoin réel à l'échelle locale.

La pertinence de densifier dans ce secteur est également discutée, en particulier en raison de son éloignement des services et de son accessibilité limitée en transport actif ou collectif. Cette situation amène certaines réflexions quant à la cohérence de cette approche d'un point de vue environnemental et territorial.

Réponses et précisions

La Ville indique que l'analyse du besoin en logement se fait à l'échelle du territoire, et non uniquement à celle du quartier. Le projet vise ainsi à répondre à des besoins plus larges, incluant des ménages qui ne participent pas nécessairement à la consultation.

Elle précise que les projets comparables présentés sont généralement occupés ou loués rapidement, parfois avant même leur construction, ce qui est évoqué comme indicateur de la demande.

La Ville souligne également que la densification à l'intérieur du périmètre urbain permet de limiter le développement vers des secteurs plus éloignés.

6. Typologie des logements et abordabilité

La composition de l'offre de logements soulève plusieurs questions, notamment en ce qui concerne la présence d'unités de grande taille adaptées aux familles, la proportion de logements abordables et le nombre total d'unités prévues.

Réponses et précisions

Il est indiqué que la typologie des logements n'est pas entièrement définie et qu'elle demeure évolutive. Une diversité de tailles d'unités est envisagée, avec des ajustements possibles en fonction de la demande observée, notamment dans les phases subséquentes du projet.

Concernant l'abordabilité, il est mentionné qu'un seuil minimal d'environ 10 % de logements abordables est visé afin de répondre aux critères de certains programmes de la SCHL. Cette proportion pourrait atteindre environ 12 à 15 % selon la configuration finale du projet et le montage financier retenu.

Suggestion des citoyens

- Prévoir davantage de logements adaptés aux familles

7. Travaux et impact du chantier de construction

Les impacts liés au chantier font l'objet de préoccupations, notamment en ce qui concerne les méthodes d'excavation, les vibrations, la durée des travaux, la circulation des camions ainsi que les entraves possibles à la circulation.

Réponses et précisions

Le promoteur indique que le recours au dynamitage n'est pas envisagé. L'excavation se ferait plutôt à l'aide de méthodes mécaniques, notamment l'utilisation d'une dent rotative, permettant un meilleur contrôle des travaux et générant moins de vibrations.

La profondeur des excavations varie selon les bâtiments et la topographie du site. Certains bâtiments seraient partiellement hors sol en raison du dénivelé du terrain.

Aucun échéancier détaillé n'est confirmé en ce qui concerne les entraves à la circulation. Il est toutefois précisé que le projet sera réalisé en plusieurs phases.

Des mesures de nettoyage des rues sont prévues pendant les travaux, conformément aux pratiques usuelles et aux exigences municipales. Le non-respect des normes de propreté pourrait entraîner des interventions ou des mesures correctives de la part de la Ville.

8. Environnement et préservation du boisé

La protection du couvert arboré et le maintien de la canopée font partie des thèmes abordés. Des questionnements portent sur la capacité du projet à conserver les arbres existants, notamment malgré l'objectif annoncé de maintien d'un certain pourcentage de boisé.

L'approche basée sur un pourcentage de couverture végétale est également discutée, certaines interventions estimant qu'elle ne reflète pas nécessairement la conservation réelle des arbres matures, qui jouent un rôle particulier dans la qualité du milieu.

Des comparaisons sont faites avec des projets antérieurs ou des expériences personnelles où des arbres avaient été conservés lors de la construction. Ces exemples sont utilisés pour illustrer que certaines pratiques, notamment dans des contextes de plus faible densité, permettent de préserver une part significative du couvert arboré. Cela amène à envisager la possibilité de concilier maintien de la canopée et niveau de densité jugé acceptable dans l'élaboration du projet.

Par ailleurs, des préoccupations sont exprimées en lien avec la gestion des eaux, notamment quant aux impacts potentiels du projet sur l'écoulement naturel du site.

Réponses et précisions

Le promoteur indique qu'un inventaire détaillé des arbres a été réalisé, incluant leur mesure, leur qualité et leur localisation. Le projet viserait ainsi à conserver plus de 60 % du couvert boisé.

Certaines zones seraient maintenues en raison de la topographie, tandis que des plantations sont prévues dans les secteurs déboisés afin de contribuer à reconstituer un couvert végétal.

En lien avec les enjeux de gestion des eaux soulevés, la Ville précise que des aménagements, notamment des aires de biorétention, sont prévus afin d'encadrer l'écoulement et de contribuer à la gestion des eaux pluviales sur le site.

Suggestions des citoyens

- Renforcer les mesures de verdissement
- Inclure une toiture verte sur l'ensemble du bâtiment
- Assurer le maintien réel des arbres, principalement les arbres matures

9. Processus, information et participation

Des enjeux liés à la transparence et à la diffusion de l'information sont soulevés. Il est mentionné que certains avis n'auraient pas été reçus ou l'auraient été tardivement, malgré la proximité avec le site.

La portée de la consultation est également questionnée. Des doutes sont exprimés quant à la possibilité d'influencer le projet, notamment en ce qui concerne des éléments structurants comme la hauteur des bâtiments, le nombre de logements ou l'implantation.

Le délai de consultation écrite est jugé limité, certaines interventions indiquant ne pas être en mesure d'analyser l'ensemble de la documentation et de formuler un avis complet dans ce laps de temps.

L'utilisation de la Loi 31 est aussi évoquée, notamment en lien avec les recours possibles et l'absence de consultation du conseil de quartier. À ce sujet, des commentaires portent sur l'absence de quorum du conseil de quartier et sur la perception que cette situation pourrait avoir une incidence sur le déroulement du projet.

Enfin, la possibilité de reporter l'adoption du projet est soulevée afin de permettre une meilleure analyse et de tenir compte d'informations à venir, notamment en lien avec l'évolution du taux d'inoccupation de la SCHL.

Réponses et précisions

En ce qui concerne la diffusion de l'information, la Ville indique que plusieurs moyens ont été utilisés, incluant la distribution d'environ 2000 avis. Elle précise que cette démarche n'est pas exigée par la Loi, mais qu'elle est réalisée de manière volontaire, en cohérence avec sa politique de participation publique. La distribution étant confiée à un fournisseur externe, il n'est toutefois pas possible de confirmer la réception dans chaque boîte aux lettres. D'autres canaux auraient également été utilisés afin de maximiser la diffusion de l'information.

Concernant la portée de la consultation, il est précisé que l'objectif de la démarche est notamment de permettre aux citoyennes et citoyens de formuler des commentaires, des recommandations et des pistes d'amélioration. Ces éléments sont analysés et intégrés au rapport de consultation, lequel est transmis au conseil municipal. Ce rapport constitue un intrant dans la prise de décision, bien qu'il ne soit pas le seul élément considéré. Des ajustements au projet peuvent ainsi être apportés à la suite de la consultation.

En lien avec le délai de consultation écrite, la Ville précise que cette étape n'est pas obligatoire dans le cadre de la Loi 31 et qu'elle constitue une mesure additionnelle. Il est également mentionné que les commentaires peuvent être transmis au-delà de la période annoncée, notamment par courriel, et qu'ils seront pris en compte.

Concernant l'application de la Loi 31, la Ville indique que les projets réalisés dans ce cadre ne sont pas soumis au processus habituel de consultation des conseils de quartier.

À propos de la demande de report, il est mentionné que celle-ci est reçue, sans engagement quant à un changement d'échéancier, la décision relevant du conseil municipal.

Enfin, en matière de recours, il est précisé que les mémoires soumis peuvent être analysés par les instances compétentes, notamment le greffe, en ce qui concerne les aspects légaux.

Suggestions des citoyens

- Améliorer la diffusion de l'information et s'assurer que les résidents concernés soient rejoints
 - Accorder davantage de temps pour permettre une participation éclairée
 - Assurer une démarche de consultation plus transparente et significative
 - Reporter l'adoption du projet afin de permettre une meilleure analyse
 - Permettre une plus grande implication des instances locales, notamment le conseil de quartier
-

Nombre d'interventions

48 interventions, dont 22 en salle et 26 en ligne

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, et au conseil municipal

Réalisation du rapport

Date

26 mai 2026

Rédigé par

Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Autorisation d'un projet immobilier sur les lots 1 042 799 et 4 412 622 du cadastre du Québec (4035-4075, boulevard des Cimes, quartier Des Châtel, district électoral de Loretteville-Les Châtel)

Activité de participation publique

Consultation écrite

Période

Du 12 au 14 mai 2026 (inclusivement)

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal

Projet

Secteur concerné

Les zones 64023Ha, 64024Pb et 64114Ha sont situées approximativement au nord de la rue Verret et du boulevard Saint-Claude, au sud du boulevard des Cimes, à l'est de l'avenue de Troyes, des rues Jordi Bonet et De Guise et à l'ouest de la rue Monseigneur-Cooke.

Description du projet

Projet résidentiel prévoyant la construction d'un minimum de 290 logements répartis dans trois immeubles de deux à sept étages. Entièrement résidentiel, il privilégie l'intégration du stationnement à l'intérieur des bâtiments (90 %) et inclut des espaces sécurisés pour les vélos.

Le projet prévoit la conservation d'une part importante du boisé existant, la plantation d'arbres et d'arbustes, ainsi que des aménagements pour la gestion des eaux pluviales et la réduction des îlots de chaleur. Un réseau de sentiers piétons assurera les liens entre les bâtiments et avec les infrastructures environnantes, incluant le parcours Métrobus.

Autorisation d'un projet d'habitation

Ce projet fait l'objet d'une autorisation en vertu de l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>

Participation

Membre du conseil municipal :

- Marie-Josée Asselin, vice-présidente du comité exécutif et conseillère municipale du district Loretteville—Les Châtelers

Personnes-ressources de la Ville :

- Sébastien Dumas, conseiller en développement économique, Développement économique et grands projets
- Nathalie Cournoyer, conseillère en urbanisme, Division de la gestion territoriale

Coordination de la consultation :

- Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et de communications

Participation sur la page web du projet

- 109 personnes ont apporté des commentaires ou posé des questions.
-

Questions et commentaires du public

- **Intervention 1**

Les gens du secteur n'ont rien contre le développement du terrain des soeurs au contraire mais certainement pas pour un projet de plus de 300 unités de condo dans un secteur familiale n'ayant pas d'accès direct aux grandes artères. Nous aimerions tous voir la ville reconsidérer le nombre d'unité incluant le nombre d'étage de ce projet à la baisse. Oui il y a un besoin pour ce genre de projet mais dans des secteurs appropriés près des grandes artères. C'est la qualité de vie de tous les gens du secteur qui sera affectée et une fois le mal fait nous ne pourrons pas revenir en arrière. Svp par respect pour les citoyens reconsidéré ce terrible projet.

- **Intervention 2**

Je comprends qu'il y a un besoin de logements et que la Ville souhaite répondre à cette réalité. Par contre, on ne peut pas régler un problème en en créant plusieurs autres.

Le projet de 290 logements proposé dans un secteur principalement composé de maisons soulève plusieurs inquiétudes bien réelles : augmentation du trafic, pression sur les écoles et les services, enjeux de sécurité, perte de tranquillité et impact important sur la qualité de vie des résidents déjà établis.

Les citoyens ne disent pas qu'ils sont contre le développement. Ce que plusieurs demandent, c'est un projet mieux adapté au milieu, avec une densité plus raisonnable et des habitations qui s'intègrent davantage au quartier.

Lors de la rencontre, il a été mentionné qu'il était peu probable de voir des maisons unifamiliales ou jumelées dans ce projet. Pourtant, c'est précisément ce que moi et plusieurs de mes voisins souhaitons. Nous avons l'impression que cette option est écartée dès le départ, sans réelle analyse ni ouverture.

Présentement, plusieurs ont aussi l'impression que la décision est déjà prise et que nos commentaires servent davantage à cocher une case qu'à réellement influencer le projet.

Je demande donc que l'option comprenant des maisons ou des jumelés soit officiellement étudiée et présentée aux citoyens avant toute décision finale. Il est important que les commentaires exprimés par les résidents soient réellement pris en compte et intégrés au processus décisionnel.

Notre opinion compte, et elle doit se refléter concrètement dans la décision finale, pas seulement être entendue.

- **Intervention 3**

Je souhaite formuler des commentaires constructifs concernant le projet de développement résidentiel présenté dans notre quartier.

Je tiens d'abord à reconnaître l'importance d'augmenter l'offre de logements. Toutefois, les meilleures pratiques en aménagement urbain, observées à l'échelle nationale et internationale, démontrent que la densification doit être réalisée de manière réfléchie, progressive et surtout adaptée au contexte local, afin d'assurer une intégration harmonieuse et durable.

À cet égard, plusieurs villes à travers le monde privilégient aujourd'hui des approches de densification douce (« gentle density »), qui reposent sur des formes bâties à échelle humaine — comme les maisons unifamiliales, les habitations jumelées et les immeubles de faible hauteur — permettant d'augmenter la densité tout en préservant la qualité de

vie, l'identité des quartiers et l'acceptabilité sociale des projets. Cette approche favorise également un meilleur équilibre entre développement et préservation du tissu urbain existant.

Dans le cas présent, le projet proposé, avec plus de 300 logements et des bâtiments pouvant atteindre jusqu'à 6 étages, combiné à un nombre important de dérogations, soulève des préoccupations importantes quant à sa compatibilité avec le milieu environnant. L'ampleur des dérogations demandées (usages, densité, hauteur, implantation) donne l'impression que le projet s'éloigne significativement du cadre réglementaire et de la planification initiale du secteur, ce qui peut compromettre sa bonne intégration.

Par ailleurs, il est essentiel d'aborder la question du processus de consultation publique. Le court délai accordé pour analyser le projet et soumettre des commentaires limite la capacité des citoyens à participer de manière éclairée. De plus, la nature avancée du projet et les indications d'un appui déjà structuré donnent l'impression qu'il s'agit davantage d'une étape procédurale que d'une véritable démarche de consultation. Or, les tendances internationales en gouvernance urbaine mettent de l'avant des processus de consultation en amont, transparents et itératifs, où les contributions citoyennes influencent réellement l'évolution des projets. Cette dimension est essentielle pour maintenir un climat de confiance envers nos institutions et assurer l'adhésion de la communauté.

En ce qui concerne les impacts concrets, plusieurs éléments méritent une attention particulière. Le réseau routier local n'est pas conçu pour absorber une augmentation significative de la circulation. Une densification de cette ampleur peut entraîner des enjeux de sécurité, notamment pour les déplacements actifs, ainsi qu'une dégradation de la qualité de vie liée à l'augmentation du trafic. D'ailleurs plusieurs citoyens ont manifestés lors de la séance de consultation en présentiel les enjeux de sécurité qui sont présent en ce moment pour les enfants qui jouent dans le quartier, on ne peut que s'imaginer ce que ce sera avec 600 nouveaux résidents...

De plus, la hauteur et la proximité des bâtiments proposés affectera l'intimité des résidences voisines, notamment en matière de tranquillité et d'ombrage. La protection de ces éléments est pourtant reconnue, dans les bonnes pratiques d'aménagement, comme un facteur clé du bien-être des résidents.

Il est également important de considérer la capacité des infrastructures et des services de proximité (écoles, services de garde, espaces verts, réseaux municipaux) à absorber une croissance rapide. Un développement responsable s'inscrit dans une vision globale où l'ensemble des composantes du milieu de vie évoluent de façon cohérente.

En conclusion, une révision du projet permettrait de mieux l'arrimer aux principes contemporains d'aménagement durable. Une approche privilégiant une échelle humaine, une intégration respectueuse du quartier, une gestion adéquate des impacts

et une réelle prise en compte des préoccupations citoyennes contribuerait à un projet plus équilibré, durable et acceptable socialement.

- **Intervention 4**

J'aimerais savoir si il est possible que d'autres terrains privés adjacent à ce projet soient vendu pour faire construire des blocs appartements ou autres construction majeure.

Derrière ma maison du 11695 rue de Guise(je ne suis pas en mesure de sortir le lot mais terrain boisé derriere le 11695 rue de guise et adjacent au projet) , Il y a un grand terrain boisé appartenant à une maison privé.Est-ce que les promoteurs ou autres projet pourraient faire un offre d'achat et faire construire un quatrième ou même un cinquième gros bloc sur ce terrain si advenant que le propriétaire décide de vendre? Ou si le zonage ne le permet plus ou permet seulement une maison unifamiliale , est-ce qu'il y a des surprises qu'on peut s'attendre encore plus? Est-ce que d'autres projets de construction pourraient se faire sur les terrains privées ? Est-ce qu'il y aura des documents officiels qui pourra nous rassurer sur la nature possible futur des terrains boisé avoisinant.

Deuxième question combien de temps les travaux vont durer et quels sont les phases avec les numéros de bloc?

- **Intervention 5**

Je souhaite obtenir des précisions sur la vision globale du développement du secteur.

En 2021, le projet lié au prolongement de la rue Penny (Construction Gély) prévoyait environ 60 résidences unifamiliales dans le secteur. Ce projet n'a pas été réalisé à ce jour.

Aujourd'hui, des projets beaucoup plus denses sont proposés ou à l'étude dans le même secteur élargi.

Comment la Ville s'assure-t-elle que le développement de ce secteur repose sur une vision d'ensemble cohérente, tenant compte des impacts cumulés sur la circulation, les écoles, les services et la qualité de vie des résidents?

À quel moment les citoyens peuvent-ils prendre connaissance de cette vision globale et s'exprimer avant que les orientations soient fixées?

- **Intervention 6**

Mise à part les problèmes de trafic que ce projet va engendrer, il est désolant de constaté que le promoteur ainsi que la ville n'ont démontré aucun intérêt pour conserver un minimum d'intimité pour les propriétés directement voisin au projet. Les distances

entre les futurs bâtiments et les terrains voisins sont bien trop rapprochés compte tenu de la hauteur de ces bâtiments. Par respect pour ces propriétaires la ville devrait exiger du promoteur au moins de planter de grand conifère afin de minimiser les dommages. Jusqu'à maintenant la ville n'a pas tenue compte des craintes et revendications des gens du secteur, il n'est pas trop tard pour reconsidérer l'ensemble du projet si ce n'est que par respect pour les résidents.

- **Intervention 7**

Il serait préférable si vous allez de l'avant avec le projet qui risque d'amener entre 300-500 voitures de plus dans le secteur, de voir à limiter la vitesse dans certaines rues avoisinantes. Ainsi vous pourriez faire l'ajout d'un système de dos d'âne dans les ruees qui ne sont pas des boulevard et qui risquent d'être empruntées pour accéder à l'autoroute 73. Je parle particulièrement de la route Penney qui est déjà très empruntée par les non résidents pour accéder au boulevard St-Claude.

Merci

- **Intervention 8**

je serai bref:

J'aime l'intension de conserver les arbres sur le territoire et j'apprécie l'effort. J'aimerais que nos (les voisins) enfants puissent profiter de ce projet en plus des résidents eux-mêmes. Je propose donc d'imposer la construction sur le site d'emplacement récréatifs tel que

- * Skate parc
- * Pump Track
- * Sentier pédestre / Sentier patinoire en hiver
- * Étang / réservoir d'eau aménagé avec banc
- * Belvédère pour admirer la ville

Bref, un ajout à notre quartier d'espace où flâner, jouer, faire de l'exercice et profiter de la nature.

En supplément, je suis très préoccupé par l'organisation de la sortie-entrée pour les véhicules sur Mgr Cook. je crois qu'il faut imposer de retourner sur la table à dessin pour trouver une solution plus intégré que celle proposée. Peut-être une entrée et une sortie séparée pourrait répondre à l'optimisation?

En finalement, il faut demander à l'entrepreneur de proposer des solutions afin d'améliorer la traversée de Mgr Cook au niveau du boul. des Étudiants. Un réaménagement des ou des différents éléments aux alentours peut fort probablement améliorer la visibilité et sécuriser les passagers des piétons et vélos à cet endroit. Je forcerais le promoteur à trouver des solutions et les proposer. La ville n'a pas toujours le fardeaux des solutions.

Merci et bonne chances dans vos démarches.

- **Intervention 9**

Commentaire présenté dans le cadre de la consultation publique concernant le projet résidentiel résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes.

Introduction

Le présent commentaire vise à faire valoir plusieurs préoccupations relatives au projet résidentiel actuellement envisagé à l'intersection de la rue Monseigneur-Cooke et du boulevard des Cimes.

Je précise d'emblée que cette intervention ne constitue pas une opposition de principe au développement résidentiel ni à une certaine forme de densification urbaine. Je reconnais que les besoins en logements sont réels et que les municipalités doivent effectivement limiter l'étalement urbain et optimiser l'utilisation du territoire.

Toutefois, les principes de densification ne peuvent être appliqués uniformément sans considération du contexte d'insertion, de la capacité des infrastructures locales, de la mobilité, de la protection des milieux naturels et du respect du cadre bâti existant.

Or, dans sa forme actuelle, le projet soulève des préoccupations importantes quant :

- 1) à son intégration urbanistique et à la rupture d'échelle avec le milieu environnant;
- 2) à l'impact sur la circulation et la sécurité routière;
- 3) à la cohérence de sa localisation avec les objectifs réels de développement durable;
- 4) au déficit d'acceptabilité sociale qu'il génère, et;
- 5) à l'absence d'informations environnementales suffisantes;

Le présent commentaire vise donc à demander une révision substantielle du projet afin qu'il soit mieux adapté au contexte du secteur et davantage conforme aux principes reconnus d'aménagement durable du territoire.

1. Une rupture importante avec le cadre bâti et la trame urbaine du secteur

Le secteur visé se caractérise principalement par une trame résidentielle de faible densité composée majoritairement d'habitations unifamiliales et de bâtiments d'un à deux étages, d'un couvert végétal relativement important, et surtout, d'un tissu urbain à échelle humaine.

Le projet proposé, avec des immeubles atteignant jusqu'à six étages, introduit une discontinuité morphologique majeure qui apparaît difficilement conciliable avec le caractère existant du quartier.

En urbanisme, le principe d'intégration harmonieuse constitue pourtant une composante fondamentale de la planification territoriale. Les outils de planification municipale, incluant le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec, reconnaissent généralement l'importance des transitions volumétriques, du respect du contexte bâti, de la compatibilité des usages ainsi que de la préservation des caractéristiques identitaires des quartiers.

Une densification réussie repose normalement sur une gradation des hauteurs et des gabarits. Le passage direct d'un tissu de faible densité à des bâtiments de six étages crée un effet de rupture plutôt qu'un effet de continuité urbaine. Cette problématique est particulièrement importante dans les secteurs périphériques où l'identité résidentielle repose largement sur l'ouverture visuelle, l'échelle domestique et une intensité modérée d'occupation du sol.

Une approche davantage compatible avec les principes d'insertion urbaine consisterait, avant tout, à limiter les bâtiments à deux ou trois étages. Je recommande également de prévoir des transitions graduelles de maximiser les marges tampons végétalisées et de réduire de beaucoup l'effet de masse des bâtiments. Tout cela, en préservant autant que possible le couvert arboricole existant. Une telle approche permettrait de répondre à des objectifs de développement résidentiel tout en réduisant les impacts négatifs sur le milieu récepteur.

D'ailleurs, plusieurs villes modernes à travers le monde privilégient aujourd'hui des approches de densification douce, qui reposent sur des formes bâties à échelle humaine, tel un amalgame de maisons unifamiliales, d'habitations jumelées et d'immeubles à logements de faible hauteur. Cela permet d'augmenter la densité tout en préservant la qualité de vie, l'identité des quartiers et l'acceptabilité sociale des projets. Cette approche, qui favorise également un meilleur équilibre entre développement et préservation du tissu urbain existant, devrait être considérée pour le présent projet.

Il serait très dommage de transformer à jamais, et de manière si importante, l'identité paysagère du quartier au moyen d'une loi modifiant temporairement diverses dispositions législatives en matière d'habitation (Loi 31).

2. Des enjeux majeurs de mobilité et de sécurité routière

L'ajout de plus de 290 logements entraînera nécessairement une augmentation substantielle des déplacements automobiles dans le secteur. Bien que les projets résidentiels de densification soient souvent présentés comme favorables à la mobilité durable, cette logique dépend fortement du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent. Dans le cas présent, plusieurs éléments indiquent plutôt une forte dépendance à l'automobile, tels que : l'éloignement des services de proximité; la faible mixité des usages; la desserte limitée en transport collectif structurant; le caractère périphérique du site, et; l'organisation routière orientée vers l'automobile. Dans un tel contexte, il est raisonnable d'anticiper une augmentation significative du volume véhiculaire quotidien.

Les impacts potentiels sur la rue John-F.-Kennedy apparaissent particulièrement préoccupants. Puisque l'un des accès au projet constituerait un prolongement direct de cet axe, il existe un risque élevé que cette rue devienne un corridor de transit privilégié pour les déplacements en provenance du nord. Cela pourrait entraîner une hausse du trafic de transit, une augmentation des vitesses pratiquées, une dégradation de la sécurité piétonne, une augmentation du bruit et l'utilisation de la rue comme espaces de stationnement pour les véhicules excédentaires amenés par ce projet de logements. Cela mènera vraisemblablement, de manière générale, à une détérioration de la qualité de vie des résidents.

Les principes contemporains de planification des quartiers résidentiels favorisent pourtant l'apaisement de la circulation, la hiérarchisation claire du réseau routier, la protection des rues locales contre le transit de passage et la sécurisation des déplacements actifs.

Ainsi, avant toute approbation du projet, je demande que la Ville réalise et rende publiques une étude complète d'impact sur la circulation, les projections de génération de déplacements et les analyses de capacité des intersections. Surtout, la ville devrait bien considérer les impacts cumulés avec les développements récents et futurs du secteur.

Si le projet devait voir le jour tel que proposé, il serait alors impératif que des mesures concrètes d'atténuation soient mises en place, en amont, notamment des aménagements de modération de la circulation, des traverses piétonnes sécurisées, des restrictions au transit et des mesures de protection des usagers vulnérables.

3. Une densification qui soulève des contradictions en matière d'étalement urbain

Le projet est présenté comme une mesure visant à limiter l'étalement urbain grâce à la densification résidentielle. Cette affirmation mérite toutefois d'être nuancée. La densification constitue effectivement un outil important de lutte contre l'étalement urbain lorsqu'elle est réalisée dans des secteurs déjà fortement urbanisés, à proximité des services, près des axes structurants de transport collectif et dans des milieux favorisant les déplacements actifs.

Or, le site visé se situe à l'extrémité du périmètre urbain et demeure fortement dépendant de l'automobile. Dans les faits, ce type de développement risque plutôt d'accroître les déplacements motorisés, d'augmenter la pression sur les infrastructures routières environnantes, de prolonger l'urbanisation périphérique et de contribuer indirectement à l'expansion de la ville vers des secteurs moins consolidés.

Il est également important de considérer la capacité des infrastructures et des services de proximité (écoles, services de garde, espaces verts, réseaux municipaux) à absorber la croissance rapide amenée par ce projet, qui s'ajoute à plusieurs autres dans le secteur. Un développement responsable s'inscrit dans une vision globale où l'ensemble des composantes du milieu de vie évoluent de façon cohérente.

Plusieurs principes reconnus en aménagement durable suggèrent pourtant que la densification devrait prioritairement être dirigée vers les corridors de transport collectif, les pôles de services et les secteurs déjà dotés d'infrastructures urbaines complètes. La cohérence territoriale du projet apparaît donc fortement discutable au regard des objectifs généralement associés à la densification durable. J'irais même jusqu'à dire qu'ajouter un noyau de densification à cet endroit précis est un non-sens.

4. Des préoccupations environnementales insuffisamment adressées

À ce jour, aucune information claire n'a été présentée concernant les évaluations écologiques du site. Or, le terrain visé comprend un boisé qui pourrait jouer plusieurs rôles importants tel que pour la faune, la captation des eaux de pluie, la réduction des îlots de chaleur et la contribution à la qualité de vie du secteur. Avant toute autorisation, la Ville devrait exiger : une caractérisation écologique complète et une évaluation des impacts environnementaux d'y intégrer des immeubles à logements de plusieurs étages.

5. L'importance de l'acceptabilité sociale

Un projet d'une telle ampleur ne peut être évalué uniquement sous l'angle du nombre de logements créés. L'acceptabilité sociale constitue un principe fondamental en aménagement du territoire. Un développement durable doit chercher un équilibre entre les besoins en habitation, la protection de la qualité de vie, l'intégration harmonieuse au milieu et les préoccupations citoyennes.

Dans le cas présent, plusieurs résidents ont l'impression que l'échelle du projet dépasse largement la capacité d'intégration du secteur. De plus, la hauteur et la proximité des bâtiments proposés affectera l'intimité des résidences voisines, notamment en matière de tranquillité et d'ombrage. La protection de ces éléments est pourtant reconnue, dans les bonnes pratiques d'aménagement, comme un facteur clé du bien-être des résidents.

Une révision du projet permettrait fort probablement d'obtenir une meilleure adhésion de la communauté locale, notamment par une réduction de la hauteur des bâtiments à deux ou trois étages, une diminution de la densité globale, une meilleure transition avec les résidences existantes, des mesures claires de mitigation de la circulation, ou l'intégration d'un parc accessible aux résidents du secteur.

Conclusion

Le besoin de nouveaux logements à Québec est réel et reconnu. Toutefois, le développement urbain doit se faire de manière cohérente, progressive et respectueuse des milieux de vie existants. Le projet actuellement proposé soulève des préoccupations sérieuses quant à son intégration architecturale, à son impact sur la circulation et la sécurité routière, à ses conséquences environnementales et à sa cohérence avec les principes de densification durable.

Une version révisée en profondeur du projet, mieux adaptée au caractère résidentiel du secteur et limitée à des bâtiments de deux ou trois étages, permettrait davantage de concilier développement résidentiel et acceptabilité sociale. Les citoyens du secteur ne demandent pas l'abandon de tout projet, mais souhaitent un développement mieux réfléchi, mieux intégré et davantage respectueux du milieu de vie existant.

• Intervention 10

Je souhaite formuler des observations et préoccupations concernant le projet résidentiel prévu aux 4035 4075, boulevard des Cimes, ainsi que sur l'utilisation du pouvoir exceptionnel prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (Loi 31).

1. Ampleur du projet et impacts cumulatifs

Le projet autorisé prévoit la construction de trois bâtiments totalisant entre 290 et environ 330 logements, selon les documents déposés par la Ville et le promoteur. À lui seul, cet ajout résidentiel représente l'équivalent de plusieurs centaines de maisons unifamiliales en termes de population, soit environ 600 à 800 nouveaux résidents. Ce nombre est non négligeable en comparaison au nombre de résidents dans ce quartier.

Un projet de cette envergure entraînera inévitablement des impacts structurants sur le milieu environnant, notamment en matière de circulation locale, de pression sur les

infrastructures municipales et d'utilisation des équipements collectifs existants (écoles, services de garde, parcs de proximité).

Or, malgré l'ampleur du projet, aucune analyse détaillée de ces impacts n'est présentée dans le cadre de la résolution proposée. Lors de la séance de consultation du 11 mai, l'ingénieur de la Ville a clairement indiqué qu'il n'existe pas de données récentes ni de comptage automobile dans ce secteur afin d'évaluer l'impact de l'ajout de ce nouveau projet combiné aux autres projets actuellement en construction ou prévus dans le même secteur.

2. Absence d'analyse des équipements collectifs et services à la population

Les documents soumis n'abordent pas la capacité réelle du secteur à absorber l'arrivée de dizaines d'enfants d'âge préscolaire et scolaire. Or, les secteurs des Châtels et de Loretteville connaissent déjà une pression importante sur les services de garde et les écoles primaires.

L'absence d'engagement concret relativement :

- à l'ajout de places en garderie,
- à la planification scolaire,
- ou à la bonification d'équipements communautaires,

soulève des inquiétudes quant à la capacité du milieu à maintenir une qualité de vie adéquate pour les résidents actuels et futurs.

3. Usage exceptionnel et cumulatif du pouvoir conféré par la Loi 31

Le présent projet déroge simultanément à un nombre important de normes fondamentales de la réglementation d'urbanisme locale, notamment :

- l'usage résidentiel sur une partie du site,
- le nombre maximal de logements,
- la hauteur maximale permise,
- le nombre de bâtiments sur un même lot,
- les marges et distances entre bâtiments,
- certaines normes d'implantation et de stationnement.

Bien que la Loi 31 permette un tel exercice, l'ampleur et le cumul de ces dérogations soulèvent des questions quant à l'exercice raisonnable, proportionné et motivé de ce

pouvoir exceptionnel. La Loi 31 était destinée à accélérer des projets d'habitation dans un contexte de crise du logement, mais non à se substituer entièrement au processus normal de planification et de modification réglementaire pour des projets transformant profondément un quartier existant.

4. Cohérence et clarté de la résolution

Une ambiguïté demeure quant au nombre exact de logements autorisés, certaines sections des documents mentionnant un minimum de 290 logements, tandis que d'autres font état d'environ 330 ou 332 logements. Cette imprécision nuit à la compréhension du projet réel soumis à consultation et soulève des questions quant à la portée exacte des autorisations accordées.

Dans un contexte où la résolution ne sera pas assujettie à une approbation référendaire, la clarté et la précision des autorisations deviennent d'autant plus essentielles.

5. Accès à la propriété pour les premiers acheteurs

La Ville de Québec mentionne, dans ses orientations générales en habitation, la volonté de favoriser l'accès à la propriété pour les premiers acheteurs. Or, le projet actuellement proposé ne permet pas d'atteindre cet objectif de manière concrète. En l'absence de mécanisme permettant à la Ville de garantir ou d'encadrer le prix des loyers ou le prix de vente des unités, rien n'assure que les logements qui seront construits seront financièrement accessibles à des ménages accédant pour la première fois à la propriété. Le marché locatif et immobilier demeurant entièrement contrôlé par le promoteur, cet objectif relève davantage d'une intention que d'un résultat mesurable.

Si l'accès à la propriété pour les premiers acheteurs constituait réellement un objectif prioritaire, d'autres scénarios d'aménagement auraient pu être envisagés pour le site. À titre d'exemple, la portion du terrain située à l'intersection du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur Cooke aurait pu accueillir un développement de type jumelé ou en copropriétés à basse hauteur, tandis que la Ville aurait pu acquérir et conserver à l'état naturel la portion sud du terrain. Une telle approche aurait permis de réduire significativement le coût des unités, tout en limitant les impacts sur le tissu urbain existant.

De façon plus générale, si la Ville de Québec souhaite véritablement favoriser l'accès à la propriété pour les premiers acheteurs, des mesures structurantes applicables à l'ensemble du territoire – telles qu'une exemption ciblée de la taxe de mutation immobilière (taxe de Bienvenue) pour ce type d'acheteurs – constitueraient des leviers beaucoup plus concrets, équitables et efficaces. Une telle mesure permettrait d'atteindre l'objectif sans dénaturer des quartiers existants ni exercer de pression à la baisse ou à la hausse sur la valeur des résidences situées à proximité de projets d'envergure comme celui à l'étude.

6. Demandes et recommandations

Dans ce contexte, je demande à la Ville de Québec :

- de rendre publique une analyse claire et documentée des impacts du projet sur les équipements collectifs et les services à la population, notamment les services de garde, les écoles primaires et les espaces de loisirs ;
- de préciser sans ambiguïté le nombre maximal de logements autorisés par la résolution ;
- de s'assurer que l'utilisation du pouvoir exceptionnel prévu à la Loi 31 demeure proportionnée à l'objectif poursuivi et ne se substitue pas indûment aux mécanismes normaux de planification urbaine ;
- d'envisager des conditions supplémentaires visant à atténuer les impacts du projet sur le milieu environnant, notamment en matière de circulation et de qualité de vie ;
- de clarifier en quoi le projet contribue réellement à l'objectif de favoriser l'accès à la propriété pour les premiers acheteurs, alors qu'aucun mécanisme d'encadrement des prix n'est prévu ;
- d'évaluer, pour ce site ou pour des projets futurs comparables, des scénarios d'aménagement alternatifs réellement favorables à l'accession à la propriété, incluant des développements de plus faible hauteur combinés à des stratégies de préservation des milieux naturels ;
- de privilégier des mesures structurantes et équitables à l'échelle de la ville, telles qu'une exemption ciblée de la taxe de mutation immobilière pour les premiers acheteurs ;
- de reporter l'échéancier d'adoption du projet par le conseil municipal, afin de permettre aux citoyennes et citoyens ainsi qu'aux autres parties prenantes de prendre pleinement connaissance des études pertinentes, des questions soulevées, des réponses fournies par la Ville et le promoteur, ainsi que des pistes de solutions ou d'optimisation envisagées. Un tel report favoriserait une participation publique éclairée, renforcerait la qualité du processus décisionnel et améliorerait l'acceptabilité sociale du projet.

Je vous remercie de l'attention portée à ces commentaires.

• **Intervention 11**

'Voici mes questions :

- Pourquoi la ville a refusée le projet du promoteur d'y construire des maisons, jumelés ou maison de ville au lieu de tours à logement ?
- Pourquoi ne pas construire des maisons de ville (rangée) comme sur le boulevard Saint-Claude pour s'harmoniser avec le quartier ?

- Les maisons de ville sur le Boulevard Saint-Claude sont accessible aux premiers acheteurs via le programme pourquoi ne pas reproduire la même chose sur le boulevard des Cimes ?
- La question des arbres n'est pas un enjeu, c'est une raison que la ville s'est trouvée pour vendre son idée de tours à logement. Il y a moyen de construire des maisons de ville ou jumelés tout en gardant une harmonie forestière.
- La confiance est brisée avec notre conseillère de quartier malheureusement car on a réellement l'impression de s'être fait jouer dans le dos car elle a un "agenda" caché.
- Il a été mentionné que la moyenne d'âge du quartier est de 44-45 ans, pourquoi alors mettre l'emphasis sur les personnes retraités (âgés) en construisant des logements alors que ce n'est pas la majorité active du quartier ? Montchâtel va devenir un quartier de vieux alors que c'est un excellent endroit pour des familles et la population active.
- Les écoles débordent actuellement et vous avez mentionné être en communication avec le centre de services scolaire de la Capitale. De ce que j'en comprend vous les mettez aussi devant le fait accompli car ils n'auront pas le temps de trouver de solution à ce très gros problème en si peu de temps.
- On sent qu'on subi et qu'on se fait entrer dans la gorge un projet complètement idiot et irréfléchi.

• Intervention 12

Je conteste le projet TITANESQUE au grand complet du 4035-4075 Boul Des Cimes::

1. Vous êtes passé d'un projet de 30 habitations à plus de 300. C'est carrément exagéré, abusif, disproportionné et franchement déraisonnable. Évidemment les million\$\$\$\$ seront beaucoup plus lucratif pour le promoteur puisqu'il percevra des revenus en logement pendant des années et des années au lieu de vendre. Il me semble que de proposer un projet de moyenne ampleur, par exemple 150 logements aurait été plus raisonnable et beaucoup plus acceptable. Il me semble qu'un juste milieu pourrait être négocié et revu à la baisse.

2. Nous ne sommes pas situés sur Boul. L'ormière qui est commercial, cet artère possède des blocs à 5 étages maximum. Nous qui sommes résidentiel, nous obtenons le gros lot avec 6 étages! Wow épatant!

Un vrai beau gros LONGUEUIL sera construit face à ma demeure. Pourquoi avoir dérogé tant qu'à la hauteur des bâtiments pour notre secteur RÉSIDENTIEL!!

3. Pourquoi, encore, avoir dérogé pour la distance à la rue. Vraiment incompréhensible d'avoir un si vaste territoire et construire en bordure de rue. Si votre commande de plus

de 300 logements serait moins gourmande, nous ne serions pas confronté à un édifice de 5 étages en plein visage, il aurait été un peu camouflé. Nous sommes situé juste en face du bâtiment A (4090, boul Des Cimes), ce qui fera en sorte que nous ne verrons rien d'autre que le GROS bloc à appartement collé à la rue. **PRENDRE NOTE QUE LE PROMOTEUR FAIT ERREUR DANS SON DOCUMENT.**: En début de document il identifie le bloc A situé face à Des Cimes. Et quelques pages plus loin, il notifie le bloc C comme étant le bloc A. Bravo les compétences!! Ça promet pour la suite!.

4. Je n'ai que le goût de FUIR depuis que j'ai été mises au fait de cette monstruosité. **C'EST QUOI MA COMPENSATION À MOI MAINTENANT QUE MA MAISON N'EST PLUS VENDABLE.** Qui voudrait d'une maison située à quelques pieds d'un édifice en hauteur de 5 étages collé à la rue. De plus, information que je me dois de communiquer aux visiteurs. Aucune surenchère pour moi, au contraire offre à la baisse Comme toujours, le riche est plus riche et le pauvre est plus pauvre. Quel magnifique cadeau la ville fait à ce promoteur.

5. Sans parler du trafic, des écoles, des arbres, etc... Un si bel emplacement discret, détruit par une horreur de blocs appartements visibles par tout le quartier! Le bloc A n'est pas caché par les arbres malheureusement. Ça mérite de retourner à votre table à dessin afin de cacher le plus possible ces monstres et surtout les réduire.

En souhaitant que les commentaires et idées des citoyens soient pris en considération afin de modifier, surtout diminuer et restreindre l'ampleur du projet GROS LONGUEUIL.

- **Intervention 13**

C non

- **Intervention 14**

Pas de logement la

- **Intervention 15**

Non on ne veux pas ça pour notre belle terre la ville va devenir trop compacter

- **Intervention 16**

Densification sauvage et projet complètement désaligné avec le milieu et le cadre bâti.

En accord avec la densification certes, mais pas n'importe où, n'importe comment comme proposé ici.

Présenté un tel projet démontre un manque de respect flagrant pour la protection du milieu et du cadre de vie de vos citoyens qui s'avérera une erreur urbanistique sans équivoque dans la mouture actuelle.

Pourquoi ne pas prendre le temps de développer un projet en concertation avec le milieu et en adéquation avec le cadre bâti du secteur ?

- **Intervention 17**

Bonjour, on se questionne à savoir quel genre de logements seraient construits. Des logements à prix modique? On sait qu'on doit être inclusifs, mais on craint que d'avoir au moins 290 logements, ce qui représente environ 1000 nouvelles personnes, viennent vraiment changer le côté paisible de Loretteville. Ce n'est pas comme si c'était des logements comme ceux qui viennent d'être construits sur la rue du Golf. Ce serait presque une petite cité dans la ville. Ça craint comme on dit...

- **Intervention 18**

'Ce que je trouve déplorable dans le projet :

- la ville agit avec empressement, sans avoir communiqué le projet en amont
- la ville ne veut pas attendre après le mois de juin car elle sait que les chiffres de la SCHL seront mis à jour et que le projet serait à risque
- la ville agit sans conseil de quartier actif et pousse dans la gorge des citoyens ce projet
- des analyses semblent avoir été réalisées pour ce projet spécifiquement, mais tel que précisé par l'ingénieur Olivier Duff Murdoch, une analyse globale d'impact n'a PAS ÉTÉ réalisée. Des blocs se construisent partout, sur St Claude, des cimes, du golf, l'ormière.
- le trafic généré va créer des enjeux importants comme à Val Bélair
- le projet est complètement déraisonnable pour le quartier.

Je comprend le besoin de créer des logements. J'aurais une préférence nette et claire pour des maisons unifamiliales qui se vendront de toute façon. Mais je pense qu'à tout le moins la ville doit retourner à la planche à dessin et faire une proposition harmonieuse. Je pense que 100 logements serait déjà énorme. Diminuer la hauteur pour un maximum de 4 étages.

On a pensé aux luminaires en proposant des abat jour. Est ce qu'il a été réfléchi que chaque logement va générer de la lumière? Ça change un environnement pas mal avec les arbres qui n'ont pas de feuilles 9 mois par année!

Les écoles du quartier n'ont pas la capacité de supporter ces citoyens supplémentaires.

De nombreuses questions des citoyens n'ont pas été prises en compte pendant la rencontre de consultation :

- on a un plan minimal de 290 logements. Quel est le maximum?

Si ce projet de l'avant on doit :

- attendre qu'un conseil de quartier soit actif (juin)
- revoir la hauteur et l'ampleur du projet pour un maximum de 4 étages
- revoir la sécurité routière du quartier. Diminuer les limites de vitesse à 30 km/h

Installer des dos d'âne ou limiteur de vitesse comme au lac Beauport.

Savez vous que les arbres matures ont un rôle dans l'environnement? Que le système racinaire permet au sol de ne pas s'affaisser en cas de tempête , il prévient l'érosion et les risques de mouvement de terrain. Avec les pluies que nous avons désormais, nous sommes en train de détruire notre protection future. Je suis certaine que le promoteur serait en mesure d'être créatif et de proposer quelque chose qui s'harmonise mieux au quartier et qui conserve nos arbres.

- **Intervention 19**

Bonjour, les arbres et les boisés sont très importants pour les résidents de Monchâtel. Nous demeurons dans ce quartier parce qu'il y a de la nature. Je suis inquiète des propos de madame Asselin à l'émission C'est encore mieux l'après-midi du 12 mai 2026. La coupe des arbres est l'une des premières préoccupations des citoyens du secteur. Les gens préfèrent une trentaine de résidences unifamiliales plutôt que de voir des immeubles donnant 300 logements. C'est plutôt ça l'enjeu... mais les résidents tiennent à cœur les arbres et les boisés du secteur... le moins de coupes possible tout en respectant l'esprit du quartier. Donc pas de grands immeubles. Il faut garder le plus de couvert végétal possible.

Merci

- **Intervention 20**

Il semble que ce petit coin de quartier soit en développement intensif. Plusieurs nouveaux immeubles a logements sont en construction dans les quelques rue qui borde le boulevard St Claude qui est déjà très occupé aux heures de pointes en plus de sembler avoir des problème de conception (nommé une des artère dans le plus mauvais état par le CAA). Ce boulevard sera clairement un enjeu de circulation dans les prochaines années si toutes les zones résidentielles environnantes sont pactées de tours a logements

- **Intervention 21**

Nous considérons que le projet est trop dense qu'il créera une circulation intense et dangereuse dans un quartier résidentiel où les jeunes circulent à pieds pour se rendre à l'école. L'ajout d'autant de logement fera en sorte que les gens utiliseront les rues plus résidentielles pour éviter le trafic prévisible soit sur des Cimes Cook Boul des étudiants.

Si vous voulez que les aînés quittent leur maison pourquoi ne pas favoriser un projet intergénérationnel incluant maison des aînés et garderie avec un parc

Un milieu de vie où il fait bon vivre et vieillir

Cela inciterait les plus vieux à céder leur maison et il est prouvé que les vieux qui côtoient les enfants vieillissent mieux et plus en santé .

- **Intervention 22**

Je suis absolument contre ce projet immobilier sur la rue des Cimes. Nous avons déménagé dans le secteur il y a quelques années justement parce que le quartier semblait paisible, avec de beaux arbres matures et de nombreux espaces verts. Depuis, nous constatons avec regret une densification excessive, avec la construction de condos locatifs bien au-delà de ce qui semblait nécessaire, ne réponds pas aux besoins des familles, et cela au détriment de la tranquillité et de la nature du secteur. Il est très dommage de voir ces espaces verts disparaître plutôt que d'être préservés. De plus, l'empreinte écologique de projets d'une telle ampleur ne doit pas être minimisée et mérite d'être sérieusement considérée.

- **Intervention 23**

Contre à 100%.

- **Intervention 24**

Bonjour,

1- où ces enfants iront ils a l'ecole ou au terrain de jeux l'ete tout est deja plein il faut presque se battre pour avoir des place .

2- le trafic est deja tres trop present sur les arteres tel que des etudiants racine valcartier et monseigneur cook . Les rues ne seront pas adaptees

3- Avec le projet sur Louis IX derriere l'ecole l'arc en ciel qui est immense ca fait pres de 600 nouvelles unités / nouvelles dans un secteur qui etait deja assez surcharger.

Bref ça n'apportera rien aux habitants actuels de Loretteville bien au contraire.

Merci

- **Intervention 25**

Le maitiem d'un taux important de canopée est importante dans Montchatel. Ce devrait être une condition notariée. Il faut des arbres matures avec une canopee importante

- **Intervention 26**

J'ai deux commentaires.

Je trouve ça très loin pour faire de la densification. Bien qu'il y ait un métro bus à proximité ainsi que des commerces, encore faudrait-il que les aménagements pour s'y rendre à pied ou à vélo soient présents. Il y a du travail à faire sur Saint-Claude et l'Ormiere pour ça.

Nous éliminons encore des boisés ... ne pourrait-on pas densifier des zones de stationnement à grande surface inutile à la place?

- **Intervention 27**

Bonjour,

Merci pour la présentation de ce projet, que je trouve intéressant pour le développement de l'offre d'habitation.

Pour favoriser les déplacements, est-ce que des places Communauto pourraient être envisagées sur le terrain de ces habitations? Il y en a qu'une auto disponible sur racine, ce qui est trop peu.

De plus, est-ce que la piste cyclable qui est sur des cimes pourrait être prolongée jusqu'au stop du croisement de Monseigneur Cooke, afin de desservir ces logements, en plus de permettre aux autres résidents du quartier d'avoir un axe cyclable protégé, quand on veut descendre sur racine.

Merci.

- **Intervention 28**

'Je suis résident de la ville et je m'oppose fermement au projet de développement d'immeubles en hauteur sur l'ancien terrain des Sœurs, entouré depuis des décennies de maisons unifamiliales ou basses. Ce projet va radicalement transformer le caractère paisible et résidentiel de notre milieu de vie.

La perte d'intimité est inacceptable. Des centaines de nouveaux résidents, répartis sur plusieurs étages, auront une vue directe sur nos cours arrière, terrasses et fenêtres. Ce n'est pas une simple cohabitation : c'est une intrusion massive dans notre vie privée. Les résidents actuels ont acheté leur propriété en toute confiance, avec l'assurance d'un environnement stable et respectueux de leur intimité. Ce projet brise cette confiance.

La dépréciation importante des propriétés. Des études et expériences concrètes montrent que l'introduction d'immeubles hauts dans des secteurs de maisons établies entraîne une baisse significative de la valeur des propriétés avoisinantes (souvent de plusieurs milliers, voire dizaines de milliers de dollars). La perte d'intimité, l'augmentation de la circulation, le stationnement saturé et la pression sur les infrastructures locales sont des facteurs bien documentés qui font baisser les prix. Nos maisons, souvent le principal investissement d'une vie, risquent de perdre une grande partie de leur valeur marchande.

Un modèle qui ne fonctionne pas à long terme. La Ville de Québec a déjà vu plusieurs cas similaires où la « densification sauvage » dans des quartiers résidentiels matures a provoqué de fortes oppositions (exemples à Sainte-Foy ou d'autres secteurs). Planter des bâtiments de 7, 8 ou 9 étages (ou plus) au milieu de maisons qui datent de dizaines d'années crée un choc visuel et fonctionnel. Cela ne respecte pas le principe d'une densification harmonieuse et progressive.

Exemples ailleurs :

- Dans plusieurs villes nord-américaines, la conversion brutale de terrains institutionnels (couvents, écoles) en grands projets a souvent mené à des recours et à une baisse de satisfaction des résidents existants.

- Des recherches sur l'impact des immeubles en hauteur montrent des effets négatifs sur les valeurs foncières en banlieue ou dans les secteurs mixtes bas, contrairement aux centres-villes très denses.

Des solutions de rechange existent. On peut densifier intelligemment sans détruire le caractère du quartier :

- Immeubles de 3 étages maximum en transition.
- Habitations en rangée ou multiplex.
- Préservation d'espaces verts et de tampons entre les nouvelles constructions et les maisons existantes.

La Ville doit prioriser une densification respectueuse qui protège les investissements des citoyens actuels tout en répondant aux besoins en logements. Développer sans tenir compte des impacts sur le voisinage n'est ni équitable ni durable.

Je demande donc une révision complète du projet pour réduire la hauteur, améliorer les reculs et les écrans visuels, et une véritable consultation publique approfondie.

Merci de prendre en considération la voix des résidents de longue date qui ont construit ce quartier.

• **Intervention 29**

Pourquoi n'est-il pas envisageable de revenir sur le projet initial de 30 maisons ? Ça ne peut pas être qu'une question d'arbres! Comme plusieurs l'ont mentionné, les besoins de logements ne sont pas aussi grands que vous le dites.

La proposition que je fais c'est de revenir au projet de maisons et non de logements.

On se sent vraiment trahis, Loretteville n'est pas structurée pour une cité de 320 logements.

On sent que tout est déjà réglé. Vous nous présentez un gros projet et tout ce qui pourra se faire, c'est de diminuer de 1 ou 2 étages certains blocs. Vous nous faites miroiter qu'on a qu'à faire des propositions et que vous en tiendrez compte, mais on se fait littéralement rouler dans la farine.

Je suis tellement déçue de notre conseil de ville qui n'écoute pas ce que veut 100% de sa population! C'est honteux!

J'espère que tous les commentaires des gens seront disponibles pour tous.

- **Intervention 30**

'Je suis française. J'habite Québec depuis 2022 et j'ai travaillé dans des centres sociaux de quartiers chauds appelés "cités" en France. L'enclavement par regroupement dans une zone dont le schéma territoriale n'est pas défini pour provoque isolement, violence et délinquance. C'est ce qui s'est passé en France (allez regarder l'histoire du quartier Malakoff à Nantes) mais également à Montréal.

Depuis 20 ans, la France détruit les tours et les quartiers densément peuplés. Soit détruit complètement, soit restructuré pour ouvrir ces cités vers l'extérieur. Nous avons même en France fait construire sur un ancien quartier (voir exemple les coteaux Pledran) pour le développement d'un lotissement mixte pour arrêter la violence, la délinquance et les sorties de police.

Mes questions :

- Avez-vous réfléchi au contexte sociologique et social du développement de 290 logements dans un espace restreint fermé sur lui-même ? Études à l'appui

- Vous construisez avant de réfléchir à l'impact concret sur les écoles, garderie, la circulation, les services publics et la santé. L'intervention très vague lundi du responsable du dossier montre clairement que rien n'a été étudié avec des données statistiques sur l'évolution majeure de ce projet sans parler des autres projets en cours d'étude (rue Dalheire, le golf, autre projet rue des cimes). Nous voulons l'étude mise à disposition.

- quels sont concrètement les moyens financiers et structurels mis en place par la ville pour développer le quartier au vu de l'augmentation massive des résidents dans environ 2 ans ?

Merci

- **Intervention 31**

Bonjour

La présence de près de 300 logements va densifier le quartier un point tel que le trafic en sera grandement perturbé. La rue Monseigneur Cooke n'est pas un boulevard, c'est une petite rue dans un quartier. Il ne pourra supporter autant de trafic. Privilégiez un aménagement respectant le quartier, l'environnement, afin de conserver un maximum de terrain boisé, privilégier des maisons unifamiliales toutes petites afin de permettre à plusieurs familles d'acquiescer leur première maison. Faire des choix judicieux et qui perdurent dans le temps en harmonie avec ce qui existe déjà. Chacune des surfaces boisées dans notre région est un paradis à conserver une richesse incroyable. Il faut prendre le temps d'évaluer comment intégrer la nature dans le projet et ainsi que de

diminuer la quantité de logement prévu qui ne pourra être supporté par les infrastructures.

Ici ça doit être le bien-être des gens et des citoyens qui doit être considérés et non l'argent que ça permet à la ville de récolter. Quel serait l'impact sur ce bassin versant qui drainait énormément d'eau, qui permettait d'absorber l'eau lors des saisons de printemps et d'automne.

C'est inadmissible de ne pas être consulté pour ce type de construction dans un quartier résidentiel.

Vous devez être à l'écoute des citoyens qui vous ont mis au pouvoir. Être élu ne signifie pas gérer sans consulter et au détriment des concitoyens. Être élu signifie être un leader positif dans une belle ville comme la nôtre. Nous avons besoin de projets porteurs de sens .

- **Intervention 32**

Selon la réunion de lundi et des informations par des citoyens, Avez-vous recensé les logements vacants à Québec et environs ? Projet Wendake des disponibilités également.

Mme Asselun, vous dites que les familles ne peuvent pas s'acheter de maison unifamiliales ou duplex ou autres. Avez-vous effectué une étude qui met en corrélation le coût des loyers d'aujourd'hui versus le coût d'une hypothèque.? Car selon mes sources, aujourd'hui, il vaut mieux acheter que de louer au vu des prix des loyers qui s'envolent et qui s'envolent car dans les 5 premières années le propriétaire n'est pas régi aux recommandations du TAL pour le bâti neuf.

- **Intervention 33**

Nous sommes tous d'accord pour dire que l'envergure du projet est de toute évidence inacceptable, nous sommes aussi conscient qu'il y a un besoin pour ce genre de produit. Afin de satisfaire le plus de gens possible la ville devrait faire 3 choses. Réduire le nombre de porte à 220, interdire toutes constructions de bâtiment à moins de 100 pieds des lignes de lot et 50 pieds pour toute rue d'accès. J'ai encore espoir que la ville va réaliser l'ampleur de l'erreur et corriger le problème. Merci

- **Intervention 34**

Nous croyons que les infrastructures actuelles ne sont pas adaptées à ce projet. Nous rencontrons de grandes difficultés à circuler le matin et en fin de journée à Val Bélaire (garderie) et ensuite pour se rendre au travail (plus de 2h par jour). La congestion est déjà très problématique. De plus, il n'y a pas beaucoup de parcs à proximité et l'avantage de vivre dans notre quartier est la proximité avec la nature (ski de fond

gratuit, sentiers de vélo, piste cyclable). Cela deviendra également moins accessible. Nous subissons déjà la mauvaise planification d'urbanisation sur Pie XI tous les jours et nous la subissons en plus sur notre rue. Pourtant, tous les jumelés se vendent en surenchère. Il y a de la demande pour ce produit qui serait en meilleure adéquation avec le quartier et sa capacité d'accueil.

- **Intervention 35**

Je suis profondément déçu par la manière dont cette consultation publique est menée. Encore une fois, les citoyens sont mis devant un projet presque ficelé, avec très peu de temps pour réagir adéquatement. Un projet de près de 300 logements dans un quartier qui manque déjà d'infrastructures essentielles, de stationnements et de services de proximité est complètement irresponsable.

Cette densification excessive va inévitablement réduire la qualité de vie des résidents actuels : augmentation de la circulation, pression sur les services municipaux et perte du caractère du quartier. L'administration Marchand semble faire preuve d'un grand mépris envers les préoccupations des citoyens et démontre encore une fois qu'elle avance sans réelle écoute de la population.

- **Intervention 36**

Je m'oppose à ce projet résidentiel tel qu'il est présenté. La Ville continue d'imposer une densification sauvage sans avoir prévu les infrastructures nécessaires pour soutenir une telle augmentation de population. Les rues sont déjà congestionnées et les équipements collectifs ne suffisent plus.

Le plus frustrant demeure la consultation publique tardive. Les citoyens devraient être impliqués bien avant que ce genre de projet soit pratiquement approuvé. On a l'impression que l'opinion des résidents compte peu pour l'administration Marchand, qui semble davantage préoccupée par le développement rapide que par le bien-être des gens qui vivent déjà dans le secteur. Ce projet risque clairement d'entraîner une détérioration de notre qualité de vie.

- **Intervention 37**

Bonjour,

Je représente un groupe d'environ 10 personnes.

Nous sommes archi contre ce projet insensé. Ce qui devrait être fait c'est un parc avec skate, patinoire etc qui serait profitable aux enfants du quartier.

Le secteur montchatel est difficilement accessible a pied ou en vélo pour aller jouer a ecole ou patinoire st-claude et dangereusement accessible.

Ce ne serait malheureusement pas rentable pour la ville mais tellement génial pour le secteur.

Je ne répéterai pas toutes les raisons qui ont déjà été nommé par les citoyens lors de votre réunion.

Le secteur nest pas prêt a recevoir un aussi gros projet en surplus des autres déjà en cours et qui ne sont pas loués.

Pourquoi être entêtée de ne pas vouloir reporté la prise de décision en septembre tel que suggéré par les citoyens?

Vous pourriez prendre une décision basée sur des données fraîches.

Quel est l'urgence ? Attendre quelques mois avant de prendre une décision qui aura tellement d'impacts négatifs pour les citoyens mais tellement payant pour vous?

Il est où le respect des citoyens? Votre rôle n'est pas de rendre une ville harmonieuse? Vous mettez la grogne aux citoyens et ensuite essayez de remettre la faute sur eux sans même analyser ce que vous auriez pu faire. Ce nest pas de cette façon que vous allez vous faire respecter et aimer. Retournez faire vos devoirs de management actualisé.

Je ne peux pas croire que telnprojet sera acceptée par la Ville. C'est rendu honteux de dire qu'on demeure a Québec avec toutes les décisions prises depuis les dernières années. Ca prend du sang neuf, laisser donc des nouvelles personnes prendre leur place et s'exprimer, ils ont aussi des bonnes idées

J'aimerais avoir un suivi et je suis prête a en discuter de vive voix avec vous.

Merci

- **Intervention 38**

Le projet initial devait etre des maisons unifamiliales. Ce n'est pas le premier projet de genre dans Loretteville et construire autant de logements va terriblement augmenter le nombre d'automobilistes sur les artères principales. Le quartier n'est pas bien desservi par le RTC et plusieurs des locataires auront même besoin de deux autos.

L'école St-Claude a déjà dû transférer des jeunes vers d'autres établissements, comment faire pour en accueillir encore davantage?

Avec le projet de condo au golf de Loretteville, on dirait que la ville tente de densifier à tout prix. Au même moment, on taxe de plus en plus en écoutant de moins en moins la population.

- **Intervention 39**

Bonjours à vous, nous sommes une famille qui vit très proche du projet domiciliaire. Nos préoccupations sont les suivantes: les écoles sont déjà à leur limite et rajouter plusieurs nouvelles familles en plus des autres gros projets de loretteville va aggraver énormément la problématique. Les infrastructures routières ne sont pas adaptés dans le secteur pour ajouter 400-1000 déplacement de plus par jours. Je suis contre le projets, Loretteville ne doit pas devenir Val-Bélair 2.0 avec des centaines de nouvelles portes sans modifier de façon importante les infrastructures.

- **Intervention 40**

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Je suis contre ce projet qui augmentera beaucoup trop la densification et la circulation dans le quartier et même sur l'autoroute Henri IV qui est déjà problématique avec tout les nouveaux immeubles qui ont été construits à Val Belair

- **Intervention 41**

Bonjour,

J'ai assisté jusqu'à 21 h à la séance d'information le 10 mai dernier. Voici mes commentaires.

1. À mon avis, une présentation du projet suivi d'une consultation publique devrait se faire avant l'acceptation d'un projet d'envergure par la Ville. Dans le cas contraire, je considère cela comme un manque de respect. Bien que 50 % des projets acceptés aient subi des modifications selon madame Asselin, le principe de base d'une consultation est ainsi presque caduque et surtout, à mon avis, irrespectueux.

2. Je comprends très bien la nécessité de densifier, mais dans un endroit approprié. Je ne suis pas de celles qui dit toujours "pas dans ma cour", mais je crois qu'il faut une certaine logique à un projet. Exemples : tout ce qui se construit tout au long de l'autoroute Robert-Bourassa est un parfait exemple. Plein d'édifices hauts ne gênent en rien les résidences familiales contrairement à construire un projet de 6 étages à proximité de résidences familiales. Même chose pour les tours à condos sur le stationnement de Place Fleur de Lyse. Autre terrain mentionné ce lundi : Dallaire, près

de l'autoroute Henri-IV. Cet immense terrain pourrait accueillir de grands complexes et pourraient s'éloigner des résidences familiales et ainsi ne gêner personne au lieu de ce qui est prévu, soit les jumelés et maisons en rangées.

3. Je conçois qu'un promoteur existe en partie pour faire du profit avec ses projets, mais pourrions-nous aussi penser aux autres avant d'acheter un tel terrain et mentionner par la suite qu'il faut le rentabiliser avec autre chose que des maisons à 800 000 \$? Il faudrait respecter les citoyens qui sont tout près (maisons en face sur Boulevard des Cimes et sur Monseigneur Cooke).

4. Que dire également de la circulation ? Bien que la question fût posée lundi et que la réponse fût incomplète et floue, il est clair que le flot de circulation sera augmenté de façon considérable en supposant, au minimum, 300 véhicules de plus sur une aussi petite surface de terrain. À mon avis, aucune étude sérieuse ne peut venir dire que tout sera comme avant. Quand même...

5. Et les écoles... Nous ne pouvons évidemment prédire qui habitera dans ces immeubles, mais il est de notre devoir de penser en amont et non en aval la construction d'une école.

6. Après une promenade explorative, il est évident que les arbres présents sur le terrain ne seront vraiment pas plus hauts que l'édifice à 6 étages. Tout de même...

7. Finalement, je ne suis pas contre un projet sur ce beau terrain, mais serait-il possible que le tout soit logique, respectueux des habitants et en harmonie avec le secteur ? Je crois que des édifices à 3 étages seraient en harmonie avec ce qui se construit sur le terrain en face (anciennement "Chez Parent").

En espérant que le promoteur Nova réajustera son projet afin de respecter les citoyens déjà en place.

Merci !

- **Intervention 42**

Projet boul des cimes c'est non ! Préservons notre forêt et nos endroits paisibles ! Non au tour de logement

- **Intervention 43**

Le boulevard Saint-Claude, dans le quartier, est déjà dans les pires routes du Québec, cette année. Mon inquiétude est pour la circulation déjà dense qui accélérera sûrement la dégradation de cette artère.

Est-ce que des triplex ou des jumelés n'auraient pas été mieux dans le quartier? Aussi, l'école secondaire Roger-Comtois est déjà à pleine capacité... on va ajouter encore plus de population?

- **Intervention 44**

Cordial bonjour... et merci d'ouvrir cette boîte de dialogue, même si, extraordinairement trop courte en temps (3 jours)! Merci d'y inclure la possibilité d'y mettre aussi un mémoire... dans le même délai!?! En passant, je suis l'auteur de 11 mémoires et mon plus court se calcule en mois. Premièrement, je tiens à préciser que nous n'avons pas reçu de lettre ou autres documents, sur la rue Verret nous informant de l'existence d'un tel méga-projet balafreur de quartier. Cependant, je suis au courant du projet de vente par les sœurs de la Charité depuis environ 2 ans. Ainsi, en mai 2025, lors d'une fête à laquelle j'étais invité en tant qu'ami et aussi en l'honneur des sœurs de la Charité (qui ont instruit sans salaires environ de 100 000 enfants) j'ai pris connaissance du projet original soit celui d'une rue en forme de "U" avec des maisons haut de gamme. À ce moment, pas question pour les religieuses que des tours d'habitations soient au menu... J'ai donc informé quelques voisins de la chose et, évidemment, tous semblaient satisfaits. Cette situation pour le moins étrange : absence de communication et changement de projet à la dernière minute, ne sont pas sans susciter des questionnements légitimes en lien avec le principe même de ce que nous nommons singulièrement, "la démocratie". Concernant le projet lui-même : il est trop gros pour ce quartier, monstrueux même!. Il ressemble, comme bien d'autres projets dans notre belle ville de Québec, à cette tendance à la soviétisation de l'urbanisme de nos villes depuis deux décennies. Chose contre laquelle nos années 60 et plus, luttaient par ce que l'on nomme injustement, l'étalement urbain. En effet, nous aurions dû plutôt parler de "non-gratteciellisation" ou de non-concentration humaine au km carré de Québec, et cela au grand bénéfice des citoyens de l'époque. Par le terme "soviétisation de l'urbanisme", il faut se souvenir de l'érection de cette innommable verrue en plein visage de notre belle ville, verrue que je nomme "le complexe G". En effet, qui ne souviens pas de ces villes soviétiques où la construction d'immenses cages à poules humaines étaient la norme... tiens donc, tout cela pendant que nos actuels grossistes en alimentation s'époumonent à faire la promotion des poules en liberté! Désolé de mon ironie, mais j'ai senti la même chose de votre part lors de cette soirée du 11 mai!!! Si jamais le projet passe (il est évident que la décision finale fut prise bien avant cette soirée), il devra revoir à la baisse le nombre d'étages du bâtiment le plus près du boulevard des Cimes ainsi que de celui situé près de Mgr Cook. En effet, le Soleil d'hiver étant court, et sachant que son absence augmente le risque de la dépression saisonnière, l'un des droits fondamentaux des résidents du côté Nord du dit boulevard, est bafoué. Il en va de même pour les résidents du côté de Mgr Cook qui eux perdront encore plus de lumière (la vitamine D étant un soutien puissant des deux systèmes immunitaires humains). Bref, en assistant à votre "conférence" du 11 mai, j'ai pu découvrir que le nombre d'arbres sauvés (nombre estimé qui est carrément surestimé) était plus important que le bien-être des familles. Je me demande, dans la haute et ancienne ville de Québec, où existent des arbres de plus de 100 ans, comment les gens sous évolués du passé ont-ils pu

construire des bâtiments de deux, trois étages sans détruire ces mêmes arbres... Comme disait l'autre, n'y a-t-il pas quelque chose de pourri dans mon royaume!? De plus, il est prouvé qu'en cas de canicule estivale, avec panne de courant, que les taux d'hospitalisation (et de décès) dans ces gros immeubles d'habitation est exponentiellement plus élevé que pour celui des résidences plus modestes. En effet, ce type de résidence est un concentrateur de chaleur, certes utile en hiver, mais très énergivores en été par la climatisation. Je termine en ajoutant que le 11 mai 2026 un intervenant spécialiste du domaine du transport scolaire a bien affirmé que cet ajout d'environ 500 à 600 personnes dans ce secteur allait compliquer les choses à un niveau indescriptible. J'ai moi-même assisté à des scènes tragiques dans le secteur de la jonction Mgr Cook, des Cimes et boul. des Étudiants où, même avec l'ajout d'un "stop" récent, certaines problématiques n'ont pas diminué, au contraire. Et même si on y ajoutait un feu de signalisation, cela ne ferait qu'empirer certains problèmes, principalement en hiver où des gens qui montent la rue Cook restent coincés à l'intersection.

La présente doléance n'est pas qu'une opinion, mais un constat. Constat, une fois de plus, que les citoyens se sentent trahis par ceux qu'ils ont élus... Comme le disait un grand double doctorant du Québec, le matin du 30 octobre 2007 (en raison de l'empêchement d'une vraie démocratie participative), « les Québécois vont devenir de plus en plus malades! »... comme il avait raison!

- **Intervention 45**

Bonjour,

Je souhaite vous faire part de mes profondes préoccupations concernant le projet de 290 logements locatifs prévu dans le secteur de Montchâtel.

Ma principale inquiétude concerne la sécurité des citoyens, particulièrement celle des enfants et des familles. Je suis mère d'un enfant de 2 ans et, déjà aujourd'hui, la circulation dans le secteur est problématique. Plusieurs automobilistes ne respectent pas les arrêts obligatoires et circulent à des vitesses excessives. Des plaintes ont été faites à plusieurs reprises au 311, sans amélioration concrète. Nous avons même été informés que plusieurs plaintes similaires avaient déjà été déposées et que cela ne changerait rien. Cette réponse est inacceptable.

L'ajout de près de 300 logements entraînera inévitablement une augmentation majeure de la circulation automobile dans un quartier qui n'est tout simplement pas conçu pour supporter une telle densité. Avant même d'autoriser un projet de cette ampleur, des solutions claires et concrètes concernant la sécurité routière, la fluidité de la circulation et les infrastructures auraient dû être présentées aux citoyens.

Montchâtel est un quartier principalement composé de maisons unifamiliales. Les citoyens ont choisi d'y vivre précisément pour son caractère familial, paisible et

sécuritaire. Implanter un projet de près de 300 logements locatifs dans un tel environnement représente un changement majeur qui ne respecte ni l'identité du quartier ni la qualité de vie des résidents déjà établis.

Il ne s'agit pas ici d'un petit projet intégré harmonieusement au secteur. Il s'agit d'un développement massif qui modifiera considérablement le paysage, la circulation, le bruit et la pression sur les infrastructures existantes. Plusieurs citoyens ont l'impression que l'ampleur réelle du projet et ses impacts ont été minimisés.

J'ai également assisté à la rencontre du 11 mai et j'en suis ressortie extrêmement déçue. Les citoyens disposaient de seulement trois minutes pour s'exprimer et, lorsque certaines questions devenaient plus difficiles ou plus critiques, les interventions étaient rapidement interrompues sous prétexte du temps limité. Plusieurs représentants regardaient leur ordinateur pendant que les citoyens parlaient, ce qui donnait l'impression que nos préoccupations n'étaient ni entendues ni prises au sérieux.

Plusieurs questions importantes ont été posées par les citoyens concernant la circulation, la sécurité, les impacts réels sur le quartier et les infrastructures, mais personne n'a été capable de fournir des réponses claires, rassurantes et précises. Cela a renforcé l'impression que le projet avance sans réelle préparation et sans compréhension concrète des impacts qu'il aura sur notre milieu de vie.

L'attitude générale projetée lors de cette rencontre a laissé place à beaucoup de frustration et de déception. Les citoyens avaient besoin d'écoute, de transparence et d'ouverture. Au contraire, plusieurs sont repartis avec le sentiment que les décisions étaient déjà prises et que la consultation n'était qu'une formalité.

Je trouve également inacceptable que des résidents directement touchés par ce projet, dont moi-même puisque celui-ci donnera sur ma cour arrière, n'aient même pas reçu d'avis par la poste.

Les citoyens du secteur étaient nombreux à cette rencontre parce que ce projet soulève de réelles inquiétudes. Nous demandons que celles-ci soient entendues sérieusement avant d'aller plus loin.

Vous devez vous-mêmes, et non uniquement le promoteur, retourner faire vos devoirs. C'est la Ville qui détient le pouvoir décisionnel et c'est également à vous d'imposer des conditions claires et strictes avant d'autoriser un projet d'une telle ampleur. Par la suite, le promoteur ajustera ses plans en conséquence.

La responsabilité de la sécurité des citoyens de votre quartier vous appartient. Nous parlons ici de familles, d'enfants et de la qualité de vie d'un secteur entier. N'attendons pas qu'un événement tragique survienne avant de réagir. Il faut agir maintenant, de façon responsable et en collaboration avec les citoyens concernés.

- **Intervention 46**

Je tiens à exprimer ma vive inquiétude face à l'augmentation prévisible du trafic routier dans notre quartier en raison de votre projet. Les automobilistes risquent de se rabattre sur les rues Jordi-Bonet, Bernard et Bellerose, qui sont des axes résidentiels très fréquentés par les piétons et les étudiants. Ce projet compromet directement la tranquillité et la sécurité de notre secteur. Il apparaît totalement inadapté et n'a pas sa place dans ce milieu de vie.

Comment allez-vous assurer la sécurité routière, sécurité de nos piétons ? Quels seront les moyens d'assurer le respect de la limite de vitesse de notre secteur ? et d'éviter l'achalandage de nos rues résidentielles qui jusqu'à maintenant étaient paisibles.

Comment pouvez-vous avoir la conscience tranquille d'imposer à notre si beau quartier un projet aussi gigantesque, démesuré, je dirais même pharaonique ? Cela dépasse l'imaginaire. Tous les impacts environnementaux négatifs d'un tel projet (dont vous êtes totalement conscients) sont non négligeables. Je souhaite profondément l'annulation de ce projet.

Comment se fait-il que nos élus acquiescent en bonne conscience à un tel projet ? Vous nous avez dupé. Annulez ce projet. Merci

- **Intervention 47**

Je suis globalement favorable aux priorités mises de l'avant par la Ville dans ce projet, notamment la conservation du couvert forestier, l'accès au transport en commun et l'aménagement du transport actif, dont le passage piéton vers la rue Saint-Claude.

Cela dit, l'absence de réponses claires concernant l'impact sur le réseau scolaire et sur la circulation me préoccupe. Ces deux enjeux touchent directement la qualité de vie des résidents actuels et futurs du secteur, et méritent à mon avis un examen plus approfondi.

Je souhaiterais que la Ville se penche sérieusement sur ces impacts, qu'elle les documente et qu'elle y réponde adéquatement avant l'approbation du projet.

- **Intervention 48**

Bonjour,

Je souhaite intervenir concernant le projet du boulevard des Cimes.

Je veux être claire dès le départ : je ne suis pas contre la densification ni contre la construction de logements. Le besoin en logement est réel. Ma préoccupation porte sur la méthode, l'ampleur des dérogations et les impacts concrets sur le milieu de vie existant.

Le sommaire décisionnel indique que le projet nécessite des autorisations spéciales concernant notamment la hauteur, l'usage et les normes d'implantation. Ma première question est donc la suivante :

Comment la Ville peut-elle justifier que ce projet est cohérent avec la réglementation actuelle du secteur, alors qu'il nécessite autant de dérogations pour être autorisé?

Le projet est autorisé via l'article 93 de la Loi 31 et n'est pas soumis à un processus d'approbation référendaire. Je comprends l'objectif d'accélérer la construction de logements. Mais dans ce cas précis, j'aimerais comprendre :

Quels critères objectifs justifient le recours à l'article 93 pour un projet qui modifie de façon importante les paramètres d'urbanisme d'un secteur résidentiel existant?

Le projet ajoute au minimum 290 logements dans un secteur déjà identifié comme contraint en heures de pointe. Ma question est la suivante : Est-ce que les études de circulation utilisées par la Ville prennent en compte les pires scénarios réels (heures scolaires, hiver, incidents routiers), ou seulement des moyennes théoriques?

Et si ces scénarios existent :seront-ils rendus publics dans leur intégralité?

Un projet de cette ampleur entraîne inévitablement une pression sur les infrastructures municipales.

Donc : Les réseaux d'égout, d'aqueduc et de voirie ont-ils été évalués pour confirmer qu'aucune mise à niveau majeure ne sera nécessaire, ou ces coûts seront-ils éventuellement assumés par les contribuables?

Enfin, sur le processus lui-même :

À ce stade, quels éléments du projet sont encore réellement ouverts à modification à la suite des commentaires citoyens?

Autrement dit : est-ce que cette consultation peut encore influencer substantiellement le projet, ou est-ce principalement une étape d'information avant adoption finale?

Encore une fois, je comprends les enjeux de logement et la nécessité de construire davantage.

Mais un projet de cette ampleur doit aussi être justifié par :

- * une cohérence réglementaire,
- * une transparence complète,
- * et une démonstration claire de la capacité du milieu à l'accueillir.

Merci et bonne journée!

- **Intervention 49**

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

C'est un projet complètement ridicule qui va détruire nos vies avec une densification exagérée trop de circulation qui va entraîner des risques de circulation les autoroutes seront bloquées encore plus. prenez l'exemple de Val Bélair, ou maintenant ce n'est vraiment plus accessible d'y aller car toujours de la circulation abondante

- **Intervention 50**

L'infrastructure routier, d'alimentation en eau et l'impact sur l'achalandage des écoles, garderie n'ont assurément pas été analysés pour envisager ce nombre démesuré de logements. Ne répétons pas les erreurs de Lévis, pour ne nommer qu'eux... faites vos devoirs!

- **Intervention 51**

On en veut pas

- **Intervention 52**

Comment l'école Roger- Comptois peut elle survivre ? Ma fille est présentement a cette école et elle me dit que c'est dégueulasse, qu'il n'y a pas d'espace entre les casiers. C'est n'importe quoi. Et même si vous ouvrez un espace supplémentaire, cela aurait dû être fait il y a longtemps. Imaginez vous le trafic que cela va engendrer? A cause de notre gouvernement qui gère mal, vous avez une population qui malgré elle devient contre l'immigration. Les routes sont devenus des pistes de course. Je ne pense franchement que c'est une bonne idée. Profitez pour faire un skatepark, un espace de jeux pour nos enfants.

- **Intervention 53**

J'aurai préféré que ce soit des maisons jumelées qui soit construites. Je trouve ça triste que la verdure disparaissent. Je n'ai pas envie d'être obligée de prendre ma voiture pour aller me promener dans la nature. C'est ça qui m'avait séduite à Loretteville avant

que les gros projets d'immeubles apparaissent. Je ne suis pas sûr que 290 appartements supplémentaires seront bénéfiques pour la vie de quartier à Loretteville. Il y a quelques semaines j'ai ressenti de l'insécurité pour la première fois à Loretteville, en me promenant alors que j'avais lu sur le groupe Facebook de Loretteville que quelqu'un sur la rue Racine avait un comportement étrange et un couteau.

Les principales ressources sont au centre-ville, et je ne suis vraiment pas convaincu que ce soit une bonne idée de construire une cité dortoirs avant de construire des ressources. Moi qui viens de France, j'ai pu observé que concentrer des immeubles à logements en périphérie de la ville ne fait qu'augmenter l'isolement et la dépendance à une voiture. J'avoue que moi qui ai apporté mon soutien à Québec Fort et Fièvre, je suis assez déçue par ce que j'observe de ce début de mandat.

- **Intervention 54**

Bonjour,

Je suis résidente de Montchatel depuis 20 ans. Ce que j'aime de mon quartier, c'est sa quiétude, les rues pas trop passantes, les arbres, les zones de végétation... pas trop de béton et de building!

Mes enfants ont vécu l'agrandissement de l'école Saint-Claude qui s'est vue immédiatement pleine à craquer, même après l'agrandissement!

Nous avons choisi ce quartier pour l'homogénéité des maisons unifamiliales/jumelés, la sécurité du secteur, etc.

Je suis totalement contre les constructions de building dans notre secteur, alors que les familles cherchent désespérément des maisons pour y vivre avec leurs enfants.

L'Ormière se transforme en gros buildings... pourquoi s'étendre encore plus? C'est juste ultra laid et non viable de par le manque de services.

Merci

- **Intervention 55**

Je tiens simplement à mettre en lumière que ce projet (...et bien d'autres) va à l'encontre de toutes les belles paroles de Mme Asselin lorsqu'elle faisait du porte à porte dans le but de se faire élire. Dommage, mais aucunement surprenant. Nous serons plusieurs à s'en souvenir au prochain scrutin.

- **Intervention 56**

Ce qui est préoccupant dans ce type de projet d'environ 300 logements, ce n'est pas uniquement la construction en soi, mais l'absence de vision globale derrière le développement.

Les infrastructures actuelles peinent déjà à répondre aux besoins du quartier : écoles pleines, accès aux camps de jour devenu difficile, installations et cours publiques saturées, circulation plus lourde, services sous pression, etc.

À un certain point, il faut se demander : construit-on réellement des milieux de vie complets et viables, ou ajoute-t-on simplement des dortoirs d'habitation sans planification suffisante des services essentiels autour?

Le développement d'un quartier ne devrait pas se résumer à empiler des logements. Il devrait aussi inclure une réflexion sérieuse sur la qualité de vie, les infrastructures, les espaces verts, les services aux familles et la capacité réelle du secteur à accueillir cette croissance de manière durable.

Ce qui devient particulièrement préoccupant, c'est l'effet cumulatif de plusieurs projets de développement dans un même secteur, souvent analysés séparément plutôt que dans leur impact global sur le quartier.

Pris individuellement, chaque projet peut sembler « raisonnable » sur papier. Mais additionnés les uns aux autres, ce sont des centaines de logements supplémentaires qui exercent une pression réelle sur des infrastructures déjà fragilisées : écoles pleines, accès difficile aux camps de jour et aux installations publiques, augmentation de la circulation, pression sur les services et perte graduelle d'espaces verts.

On a parfois l'impression qu'on planifie des unités d'habitation avant de planifier les milieux de vie qui doivent les soutenir.

Le problème n'est pas d'être contre tout développement. Le problème, c'est l'absence d'une vision globale cohérente sur la capacité réelle du quartier à absorber tous ces projets simultanément sans dégrader la qualité de vie des citoyens déjà présents comme de ceux qui viendront s'y installer.

- **Intervention 57**

Vous dénaturez, détruisez la qualité de vie de nos quartiers résidentiels pour bâtir des immeubles cheap, laids et aucunement en harmonie avec le quartier. Aucun respect pour les règles de base d'urbanisme, pour la valeur historique des quartiers et bâtiments et pour les gens qui résident déjà dans le quartier. Loretteville n'est pas un centre-ville! C'est une banlieue! J'ai cru en votre écoute sincère des citoyens d'ici... Il vous faut maintenant démontrer que vous êtes vraiment là pour nous représenter et non pour

faire une job de bras pour faire passer un projet qui n'a aucunement l'acceptabilité sociale des gens du quartier... Quoi qu'en pensent les élus du centre-ville. Soit dit en passant, j'ai voté pour vous. Je vous ai considéré et j'ai apprécié votre travail jusqu'à présent, mais ce projet est un projet sauvage et irresponsable qui va créer de la congestion routière (plus de 300 logements sur un coin de rue de banlieue déjà achalandé), une saturation de nos services publics et une affluence suffisamment significatives dans nos quartiers et parcs tranquilles pour affecter grandement notre qualité de vie. Ce n'est pas une histoire de "pas dans ma cours", c'est de la densification sauvage et impulsive. Comme vous avez dit au promoteur, retournez à la planche à dessins et ramenez nous un projet respectueux du quartier et de ses citoyens!

- **Intervention 58**

Bonjour a vous

Je me présente, citoyen d'une résidence directement en arrière du bloc C qui peut partager 88 logements. J'avais une vue d'arbres et de nature et prochainement a vôtre souhait qui est nôtre représente de cartier pour pas nommé sont nom que tous le monde trouve ne pas avoir d'ouverture. On vas ce retrouver avec une belle vue d'un côté et de l'autre une vue infernal, inconfortable pour nôtre demeure que nous avons rénové d'années après année, pour nous rendre contre aujourd'hui après cette réunion que nous avons investi dans le vide car ma ville veux décider pour moi a mes yeux je paie leurs salaire avec mes taxes, une partie de nous vas ce retrouver avec un 5 ou 6 étages qui ne fait aucun sens, on savait qu'il y aurait de la construction mes pas si intense qui changerais nôtre cartier mes vraiment pas comme ce projet immense

Tel que affirmé par madame Asselin le but de construire ces logements est d'augmenter l'offre à l'habitation et par conséquent de faire diminuer le prix des maisons, nous qui avons payé nos maison déjà avec de la sûr enchère vla 15 ans , c'était le prix a payer pour pouvoir vivre dans un milieu de qualité les chatels, et que nous avons investi beaucoup d'argent dans nos maison pour garder nôtres valeurs...j'espère qu'on va recevoir une compensation pour la perte de nôtre valeur avec ce gros projet dans un secteur résidentiel. Il n'y a aucun raison que ce soit seulement le promoteur et la ville qui ce graisse là pattes...Merci de votre suivi et vous pouvez venir nous voir pour voir nôtre future vue...

Merci pour le suivi et de respecté le maximum de 3 étages ..



- **Intervention 59**

Mémoire – Annexe 1

- **Intervention 60**

Projet démesuré comme celui sur la rue Racine. Les infrastructure routières ne sont pas adaptées et les quartiers résidentiels ne sont pas respectés. Développer c'est correct mais densifier de manière indécente ne fonctionne pas avec les quartiers de Loretteville.

- **Intervention 61**

Ce projet ne tient pas la route. Les infrastructures ne sont pas adaptées pour supporter la charge d'une telle augmentation d'adresses au mètre carré. Que ce soit circulation (voie unique dans toutes les directions à l'intersection Mgr-Cooke/des Cimes,

harmonisation des constructions avec l'architecture avoisinante (7 étages à côté de maisons unifamiliales), déboisement important (rétention du sol et verdissement), bruit (notre quartier est paisible), transport en commun (où est le tramway?), accès à un parc suffisamment grand, bassins scolaires, etc. C'est le même fâcheux modèle que le prolongement de la rue Adam, le voisinage du Canac ou les alentours de l'école à l'Orée-des-bois. Où sont les arbres?! À qui sert un tel projet? La construction neuve au pied de Verret, avec une certaine hauteur certes. Mais, au pied d'un cap. Donc, ça fait de l'ombre à personne. Une utilisation judicieuse d'un espace qui était pour une seule maison et la verdure qui était là y est encore. C'est une approche mieux adaptée. Ça laisse le temps à tout ce qui vient avec autour de suivre. Là, probablement plus de 300 logements d'un coup, au même endroit... allô les problèmes tantôt! Surtout qu'il y en a déjà des problèmes. Mais, c'est pas le promoteur qui devra les assumer ces problèmes. C'est nous les citoyens du voisinage! C'est pas deux-trois feux de signalisation qui vont tout régler après avoir construit tout ça. C'est impensable que ce genre de projet puisse voir le jour après le boisé des Châtels et tous les autres.

- **Intervention 62**

Avez-vous vraiment pensé à la quantité de trafic que ça va apporter dans le secteur? 290 logements, c'est au moins 200 autos de plus, sans possibilité d'élargissement des rues environnantes. Avec en plus se qui se trame au terrain de golf, ça va être un calvaire sortir de Loretteville, autant par en haut que par en bas. C'est très inquiétant.

- **Intervention 63**

Si ce n'est pas pour être abordable, cessez immédiatement de dire que c'est pour aider les gens ou la crise du logement. Le courage, ce n'est pas seulement sauver quelqu'un d'un immeuble en feu, c'est également d'être franc, honnête et d'assumer.

- **Intervention 64**

Je trouve que le choix de type d'immeuble (i.e. des condos) n'est pas approprié pour le secteur. Les familles recherchent plutôt des jumelés ou des maisons unifamiliales. Visuellement parlant, ça ne cadre pas non plus dans le quartier. Je suis propriétaire d'une maison historique à un coin de rue et je ne peux pas choisir mon revêtement, mais n'importe quel type d'habitation peut être construit dans le champs visuel de cette même maison? Les écoles de bassin autour sont pleines. Depuis quelques années, le trafic ne fait que s'intensifier... on construit sans cesse et les routes restent les mêmes. Je ne comprends pas la construction de tour de condos dans un secteur comme le nôtre alors que tous ses habitants sont contre. C'est un manque de respect.

- **Intervention 65**

Merci de prendre réellement connaissance de ce mémoire ainsi que de tous les autres mémoires et commentaires que vous recevrez et qu'une véritable réflexion et consultation sera faite.

Mémoire – Annexe 2

- **Intervention 66**

Cela n'a pas de bon sens la grosseur de l'immeuble et la quantité de nouvelles personnes pour ce secteur, Nous sommes déjà tellement envahi de voitures et de trafic. La qualité de vie de Loretteville se détériore d'année en année. Non à ces immenses logements '

- **Intervention 67**

Projet complètement inacceptable, beaucoup trop gros pour le secteur. Il y a déjà suffisamment de tour a condo qui pousse dans le secteur. On a déjà de la difficulté a sortir du quartier. L'ormière boucher tous les matins ainsi que l'autoroute Henri 4. On a pratiquement aucun trottoir dans nos rues. La rue (côte) Bernard est extrêmement dangereuse pour nos enfants. Le boulevard des Cimes n'a aucun trottoir ou presque, les gens marchent dans la piste cyclable, c'est complètement ridicule. Des jumelées ou des maisons en rangées serait beaucoup plus appropriées, ça permettrait aux gens d'avoir leur cours privées mais surtout ça limiterait le nombre de portes ainsi que le nombre de voitures sur les routes. Rien ne se fait a pied dans le secteur, tu a besoin d'une auto pour avoir un service ou du travail!!

- **Intervention 68**

Complètement ridicule comme projet. 7 étages au milieu d'un quartier unifamilial c'est complètement déconnecté. Je suis déçu qu'on octroie des autorisations spéciales à des entrepreneurs qui n'ont que l'argent comme intérêt personnel et qui n'ont rien à cirer de Loretteville. Aucun bénéfice pour la population aux alentours et aucun bénéfice pour l'administration en place

- **Intervention 69**

Très beau projet. Je ne suis pas contre et j'apprécie le développement. Mes parents habitent d'ailleurs sur le boulevard des Cimes, où j'ai grandi, et ils ne s'en plaignent pas non plus.

Par contre, je trouve dommage de ne pas pouvoir faire un agrandissement sur ma propre maison.

SVP, veuillez me recontacter afin que nous puissions en discuter.

- **Intervention 70**

Je comprends fort bien la nécessité de construire des logements et de densifier certains secteurs de la ville mais je crois que l'endroit envisagé sur le Boulevard des Cimes est une très mauvaise cible pour la construction d'environ 300 logements. Qu'on se serve de cet endroit pour construire des maisons en rangée, des maisons jumelées ou, à la rigueur, quelques petits blocs de 6-8 logements pour un total de 40 ou 50 logements serait beaucoup plus acceptable pour l'ensemble des résidents du secteur puisqu'il y a quand même déjà des bâtiments à cet endroit. Ce n'est pas une question de « pas dans ma cour » mais bien une simple constatation logique de l'impossibilité pour le secteur de supporter le trafic d'une flotte potentielle de plus de 300 véhicules supplémentaires aux heures de pointe. Les infrastructures routières ne pourront pas supporter cet ajout significatif de véhicules car le transport en commun n'est malheureusement pas si populaire dans ce secteur par ailleurs fort mal desservi par le RTC. De plus, la quiétude des habitants du quartier serait à jamais perdue avec tous ces déplacements. Aussi, qu'en est-il des places dans les écoles et garderies du quartier qui sont déjà entièrement comblées et même manquantes dans le cas des garderies? Les structures actuelles des loisirs qu'on retrouve dans le secteur suffiront-elles à combler les besoins de chacun?

Je demande aux autorités de la ville de bien réfléchir avant d'autoriser le projet soumis par le promoteur et de démontrer qu'elles ont plus à cœur le bien-être de leurs citoyens vivant dans un quartier résidentiel assez tranquille plutôt que l'apport en taxes que constituerait sans doute l'arrivée de 300 nouveaux logements. Les citoyens du secteur ne vous le pardonneraient jamais. J'ai voté pour madame Asselin et monsieur Marchand en étant convaincu qu'ils avaient tous les deux à cœur le bien-être de leurs citoyens et qu'ils étaient à l'écoute de ceux-ci. J'espère ne pas m'être trompé.

Merci de m'avoir lu et de tenir compte de mes commentaires. Bonne réflexion!

- **Intervention 71**

Pour le projet

- **Intervention 72**

Je suis une résidente du secteur depuis 2003 et je m'oppose au projet pour les raisons suivantes :

*La quantité de logements dans un secteur résidentiel est beaucoup trop nombreuses, la hauteur des immeubles est très grosses par rapport aux maisons à proximité.

*La ville n'a pas de services appropriés pour ce projet. (École, hôpitaux, trafic, route, policiers, parc) et il y a eu déjà beaucoup d'immeubles récents à proximité.

*Je suis inquiète de la sécurité des lieux et la tranquillité avec autant de personnes d'un coup.

*Le projet est fait trop rapidement, sans consultation et analyses approfondies.

Je demande de revoir le projet

Je demande l'ajout de dos d'âne sur des cimes

Réduction de la vitesse

Meilleure intégration du projet au secteur, projet plus petit

Protection du milieu de vie actuel, tranquillité, secteur résidentiel de maisons

- **Intervention 73**

Je suis très préoccupée par ce projet de construction qui amènera beaucoup trop de personnes dans le secteur, versus la capacité des écoles ainsi que du réseau d'aqueduc/congestion routière. Nous ne voulons pas que Loretteville devienne aussi contingenté que Val Bélair

- **Intervention 74**

Non favorable à la construction des 290 unités de condo dans Loretteville, les gens veulent des maisons et des jumelés, pas des boîtes à sardines sans urbanisme. Je suis contre le projet.

- **Intervention 75**

Je crois que beaucoup de personnes à Loretteville seront d'accord pour dire que les écoles et routes sont déjà pleines. Je ne comprends pas cette densification avec des nouveaux blocs de logements quand le reste ne suit pas. Il aurait fallu agrandir ou construire d'autres écoles/infrastructures pour supporter le tout, sans parler des rues qui sont pleines de trous. Je crois que les priorités ne sont pas à la bonne place.

- **Intervention 76**

Mémoire – Annexe 3

- **Intervention 77**

Le projet résidentiel projeté a pris tout le monde par surprise. Les citoyens se sont exprimés clairement lors de la soirée de consultation le 11 mai. Nous avons posé des questions précises, nous avons reçu des réponses floues. Il est évident que le projet actuel ne passe pas. Ce n'est pas le syndrome du «pas dans ma cour» dont il est question ici. Nous savions réalistement que ce terrain allait être exploité un jour ou l'autre. Le vrai problème ici, c'est la densification accélérée et exagérée sous le prétexte de la loi 31. Nous souhaitons un développement à échelle humaine, adapté à notre quartier. Les gens veulent devenir propriétaires, pas locataires. Nous n'avons pas besoin d'un développement de 300 appartements qui va enrichir le promoteur. Nous souhaitons conserver notre quartier homogène, sécuritaire et paisible.

Nous sommes préoccupés par une densification accélérée du quartier pour des raisons de sécurité. L'ingénieur responsable de la mobilité présent à la consultation n'avait aucune réponse claire à fournir aux citoyens. Ses réponses avaient l'air complètement improvisées. Vous dites que vous pouvez construire une école dans le quartier des Neiges, mais la réalité est que le financement doit provenir du provincial. Nous avons l'impression que l'on fait rire de nous. Nous n'avons pas accès aux autobus facilement. Je dois prendre ma voiture tous les jours pour aller porter et aller chercher mes enfants à un arrêt de bus pour qu'ils puissent aller au cégep et à l'université. J'ai l'impression d'être chauffeur à temps plein. Je dois aussi voyager mes jeunes au travail sur le boulevard L'Ormière, car aucun bus ne peut les y amener facilement ou rapidement. Nous n'avons pas beaucoup de portes de sortie pour sortir du quartier. Les accès sont engorgés. Les gens sont de plus en plus impatients derrière le volant et roulent en fou dans les quartiers résidentiels. J'ai été témoin plusieurs fois dans le dernier mois de véhicules qui ont brûlé des feux rouges alors que le signal piétonnier était en fonction. Notre quartier autrefois tranquille devient de plus en plus «incivilisé». Je suppose que l'accélération des comportements dangereux prend sa source dans la congestion routière sur nos autoroutes pour accéder au quartier. Et vous voulez ajouter plus de 300 logements dans le quartier! On sait que chaque famille a besoin de deux voitures, car nous sommes mal desservis par le RTC. Cela fait 600 voitures de plus circulant sur le boulevard des Cimes. C'est impensable! Même en coupant de moitié le développement résidentiel projeté, cela ferait 300 nouvelles voitures circulant sur le boulevard. Les infrastructures n'ont pas été conçues pour supporter cela. Cela créera un goulot d'étranglement. Sans oublier tous les autres développements projetés (golf Lorette, PPU Chauveau, etc.). J'ai entendu le promoteur dire qu'il voulait initialement bâtir des maisons unifamiliales. Et si revenait à la base en allant de l'avant avec cette idée qui permettrait une meilleure intégration au quartier? C'est que les citoyens qui ont pris parole lundi ont exprimé. Madame Asselin, les citoyens vous ont donné leur confiance en votant pour vous aux dernières élections. Soyez digne de ce privilège. Vous parlez beaucoup, mais ÉCOUTEZ-VOUS? Les vrais leaders écoutent et détectent le sens dans les propos de leurs interlocuteurs. Nous nous exprimons, mais n'avons pas le sentiment d'être entendus. Vous avez obtenu un mandat fort de la population. Nous comptons sur vous pour nous représenter à l'Hôtel de Ville en défendant nos intérêts.

Nous avons le sentiment que c'est l'inverse qui se produit présentement. Finalement, pour bonifier les suggestions que j'ai déjà mentionné dans le chat de la consultation de lundi pour (ajout de dos-d'âne ou de mesure d'apaisement de la vitesse dans le quartier), j'aimerais ajouter que l'intersection du boul. des Étudiants et de la rue Monseigneur-Cooke devrait faire partie du corridor scolaire menant à l'école de la Source et Roger-Comtois. Un été brigadiereté devrait être ajouté à cette intersection, car malgré l'ajout du panneau d'arrêt, la traverse est dangereuse pour les jeunes qui l'empruntent. Je joins ma voix aux instigateurs de la pétition et de la mobilisation. Nous souhaitons une version 2.0 de ce projet à échelle humaine. J'espère que nos arguments seront reçus et entendus.

- **Intervention 78**

Ce projet sur des cimes doit être de type unifamiliale afin de préserver le milieu et la qualité de vie des résidents actuels et des nouveaux arrivants.

- **Intervention 79**

'Bonjour,

Voici mes questions/commentaires concernant le projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes. Tout d'abord, j'aimerais laisser savoir à ma conseillère municipale et aux gestionnaires de la Ville que les communications faites aux citoyens du secteur en lien avec le dit projet ont été très déficientes. À un tel point que le jupon dépasse de façon évidente. La Ville a clairement essayé d'autoriser ce projet sous le radar à l'insu de sa population et ça, c'est inacceptable. Sans la mobilisation citoyenne des derniers jours, rien de tout ça n'aurait été su et le projet aurait débuté sans qu'on soit mis au courant. Le promoteur a lui-même dit lors de la rencontre de lundi qu'il travaille sur ce projet depuis plus de 24 mois (et d'après-moi il a regretté de l'avoir dit au même instant puisqu'il s'est lui-même peinturé dans le coin avec son intervention), alors comment expliquer que la population l'apprend au début du mois de mai 2026 et que ces travaux sont pratiquement prêts à débiter dès l'obtention des permis de la Ville!

Si on regarde froidement le projet, à part ajouter 300+ logements qui rapporteront beaucoup de taxes à la Ville dans les années à venir, tout ça ne tient pas debout. La quantité d'entorses aux règlements municipaux que la Ville a dû autoriser juste pour que le projet puisse prendre forme est inquiétant :

- Usage résidentiel non-autorisé
- Nombre de logements autorisé sur le lot (290 logements prévus vs 2 tel qu'autorisé par le règlement)
- Hauteur maximale des bâtiments excédant largement la hauteur permise

- Nombre de bâtiments sur le lot
- Espace entre les bâtiments
- etc..

On utilise l'excuse du 'Plan de mise en été accélérée' de la Ville pour enclencher des projets boiteux qui requièrent des autorisations spéciales servant les intérêts des promoteurs immobiliers sous prétexte que ça presse de loger des gens qui n'ont pas d'endroit pour vivre... Mais où sont tous ces gens qui n'ont pas de logis? Est-ce que la Ville les héberge temporairement dans des gymnases et autres bâtiments publics de la Ville en attendant que les logements du projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes prenne forme? Je n'en crois rien. Ceci laisse croire que la soif de la Ville pour de nouvelles taxes outrepassse largement son respect pour ses citoyens actuels qui payent déjà très cher et ce depuis plusieurs années!

Ensuite, le sommaire décisionnel émis par la ville de Québec parle d'un projet d'au moins 290 unités, si on consulte l'annexe 2 du projet de résolution parle d'un total de 330 logements et la présentation faite lors de la réunion de lundi le 11 mai parlait de 310 logements. Donc, c'est combien de logements ce projet? Idem en ce qui concerne le nombre d'étages des tours. C'est 2, 5, 6, ou 7 étages? On dirait que l'architecte et le promoteur aiment réduire le nombre d'étages des bâtiments lorsqu'ils répondent aux questions des citoyens, mais c'est bien différent de ce qui est exprimé dans les documents en lien avec le projet. En sachant que le boulevard des Cimes d'un bout à l'autre comporte à peu près la moitié moins d'habitations que ce qui est proposé de construire sur un terrain prévu pour accommoder 2 résidences selon la réglementation, j'ai de la difficulté à croire que la Ville trouve que tout ça a du bon sens. Juste l'achalandage et le trafic dans un quartier résidentiel lié à l'ajout d'une telle densité de population est absurde.

Tandis que j'aborde la question de la circulation aux intersections des rues Cooke et des Cimes, le promoteur mentionne dans son projet qu'environ 1 à 1.5 case de stationnement par logement est prévue pour ce projet. Tout le monde sait qu'en réalité, il y a très souvent plus d'une voiture par ménage en 2026. Donc, ces voitures devront se stationner un peu partout aux alentours dans les rues avoisinantes. On va se retrouver avec un va et viens incessant d'un paquet de voitures en recherche de place pour stationner et un bordel pour le déneigement l'hiver comme on le voit partout dans les secteurs plus denses de la Ville. Ou encore croyez-vous que les gens qui habiteront ces logements utiliseront tous le parcours 84 du RTC pour se rendre à leur lieu de travail et à l'épicerie? Je vous rappelle que le quartier Montchâtel n'est pas situé en zone urbaine et qu'il faut au moins 1h d'autobus pour se rendre en ville, dans les CEGEP de la région ou à l'Université Laval. Donc juste la gestion du nombre de voitures en lien avec le projet ajoutera une pression énorme sur la circulation du quartier.

Il en va de même pour ce qui concerne l'augmentation de l'achalandage dans les écoles du secteur. Les écoles primaires (St-Claude, La Source et Des Neiges) sont pleines et l'école secondaire Roger-Comptois utilise en ce moment des bâtiments temporaires pour accommoder les élèves qui y sont déjà inscrits. Comment peut-on penser qu'un ajout de 300+ ménages dans le quartier n'aura pas d'impact sur les écoles qui sont, soyons honnête, déjà dans le trouble. Les enfants du quartier seront les grands perdants à ce niveau.

D'autre part, de détruire un boisé mature pour ensuite se donner bonne conscience avec de soi-disant toits verts sur des tours de 7 étages se passe de commentaires.

Les gens qui vivent dans le secteur de Monchâtel y sont pour une raison bien simple et c'est également pourquoi les Été avaient décidé de s'y installer autrefois. C'est justement parce que la densité de population y est moindre, que la nature et la tranquillité font partie intégrante de notre quotidien et que notre mode de vie est bien différent de ce que les gens qui vivent dans des tours de 5-6-7 étages recherchent. Je suis d'accord qu'on ne peut pas être contre le changement et le progrès. Un projet résidentiel respectant la réglementation et la densité d'habitations actuelle que nous avons dans le quartier serait assurément le bienvenu. Mais de répéter les erreurs qui se sont faites ailleurs par le passé et qui ont dévisagé des secteurs qui faisaient autrefois la fierté des municipalités est un crime (l'exemple de Val-Bélair tel que mentionné par un concitoyen lors de l'assemblée de lundi est très bon!).

En terminant, ce que je retiens de cet exercice est un manque total de transparence de la Ville qui a essayé de nous en passer une petite vite. C'est bien évident que personne ne peut être en faveur d'un projet qui aura pour effet de nuire directement à la qualité de vie des gens du secteur, alors vaut mieux essayer de procéder en catimini pour ensuite s'excuser et reculer si on se fait prendre... quelle belle façon de procéder... Ce n'est pas sans rappeler ce méga-projet résidentiel qui devait se faire dans le Parc Montchâtel et qui a été stoppé par une action citoyenne de dernière minute, alors que la machinerie avait déjà débuté l'abattage des arbres à l'orée de la forêt. Personnellement j'ai perdu confiance en ma Ville et à l'avenir je continuerai de me méfier de tous ces gens qui disent travailler 'pour nous'.

- **Intervention 80**

Commentaires concernant le projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Je souhaite partager plusieurs préoccupations et pistes de réflexion concernant le projet résidentiel proposé au 4035-4075, boulevard des Cimes.

1. Annonce du projet et participation citoyenne

Il semble que le projet ait été présenté aux citoyens à un stade déjà très avancé de son développement. Dans le cas d'un projet susceptible de modifier de façon importante le

caractère du secteur, une communication plus précoce pourrait favoriser une participation citoyenne plus constructive, alors que des ajustements substantiels demeurent encore possibles.

Dans le cas présent, la population dispose de seulement quelques jours pour prendre connaissance du projet et formuler des commentaires, alors que celui-ci est développé et analysé par la Ville depuis environ trois ans. Cet écart dans les délais limite la capacité des citoyens à contribuer de manière réellement éclairée et équitable au processus.

2. Intégration et gabarit du projet

Le projet, dans sa forme actuelle, apparaît relativement imposant pour ce secteur résidentiel. La présence de trois immeubles pouvant atteindre jusqu'à sept étages et totalisant environ 290 logements constitue une transformation significative du milieu bâti.

Dans une optique d'intégration harmonieuse, certaines pistes d'ajustement pourraient être envisagées, notamment :

- * une réduction du nombre d'étages;
- * une révision du nombre de bâtiments;
- * une bonification du design architectural et de l'implantation;
- * une nouvelle présentation du projet à la population à la suite de modifications.

Ces ajustements pourraient contribuer à une meilleure cohérence avec le cadre bâti existant et l'échelle du quartier.

3. Adéquation avec l'offre de logements existante

Les informations présentées par le promoteur suggèrent que le type de logements proposé est déjà largement représenté dans le secteur. Plusieurs unités comparables sont actuellement disponibles dans le quartier et les environs.

Dans ce contexte, il pourrait être pertinent d'approfondir l'analyse du besoin réel en logements de ce type, notamment à l'échelle locale, afin de mieux cerner la pertinence du projet au regard des objectifs poursuivis par la Loi 31.

Les données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), bien qu'utiles à l'échelle municipale, pourraient être complétées par des analyses plus fines portant notamment sur :

- * le quartier;
- * les typologies précises de logements;
- * les niveaux de prix et de loyers;
- * l'offre déjà disponible à proximité immédiate.

4. Utilisation des pouvoirs prévus à la Loi 31

L'utilisation des pouvoirs exceptionnels prévus par la Loi 31 pour autoriser le projet pourrait bénéficier d'une justification détaillée et accessible au public.

Une telle démarche permettrait de mieux comprendre :

- * l'adéquation du zonage actuel avec le projet;
- * le besoin spécifique auquel le projet répond dans le secteur;
- * la nécessité des dérogations demandées;
- * la prise en compte de l'intérêt public;
- * les impacts évalués sur la circulation, l'environnement, les infrastructures et la qualité de vie.

5. Accessibilité et transparence des documents

Une mise à disposition proactive des documents liés au projet pourrait contribuer à renforcer la transparence et la compréhension du projet par la population.

Parmi les documents pertinents, on pourrait retrouver notamment :

- * études de circulation;
- * analyses environnementales;
- * correspondances avec le promoteur;
- * avis professionnels;
- * simulations visuelles;
- * rapports techniques;

- * analyses juridiques;
- * éléments justifiant le recours à la Loi 31.

6. Cohérence entre les engagements et les interventions

De manière plus générale, il pourrait être utile de renforcer la cohérence entre les messages transmis aux citoyens et les interventions concrètes de l'administration municipale.

Dans le secteur du boulevard des Cimes, les citoyens sont encouragés à signaler les enjeux de sécurité routière, notamment via le 311, alors que les suivis disponibles demeurent parfois limités.

Dans ce contexte, l'arrivée d'un projet d'environ 290 logements pourrait représenter une occasion de :

- * réévaluer les enjeux de circulation existants;
- * renforcer les mesures de sécurité routière;
- * améliorer la réponse aux préoccupations citoyennes;
- * assurer une meilleure correspondance entre engagements politiques et actions concrètes.

7. Circulation et sécurité routière

Le boulevard des Cimes présente déjà certains enjeux liés à la vitesse et à la sécurité routière. L'ajout d'un projet de cette envergure pourrait accroître la pression sur les déplacements automobiles, piétons et cyclistes.

Une étude de circulation détaillée pourrait permettre de mieux documenter :

- * les impacts sur le boulevard et les rues adjacentes;
- * les effets sur la sécurité des usagers vulnérables;
- * les mesures d'atténuation envisageables;
- * la capacité du réseau routier existant.

Conclusion

Il ne s'agit pas d'une opposition au développement résidentiel, mais plutôt d'une réflexion sur les conditions permettant une meilleure intégration du projet.

Dans cette perspective, plusieurs pistes pourraient être explorées afin d'assurer un développement plus harmonieux :

1. une révision de la volumétrie du projet;
2. une bonification du design et de l'intégration;
3. une consultation publique renouvelée après modifications;
4. une analyse plus fine du besoin en logements dans le secteur;
5. une justification détaillée et accessible de l'utilisation de la Loi 31;
6. une transparence accrue des documents liés au projet;
7. une prise en compte renforcée des enjeux de circulation et de sécurité.

Un projet de cette importance gagnerait à s'appuyer sur une transparence exemplaire, une analyse rigoureuse et une participation citoyenne soutenue.

- **Intervention 81**

Ma principale préoccupation demeure la sécurité des citoyens, particulièrement celle des enfants et des familles. En tant que parent de trois enfants, je constate déjà que la circulation dans le secteur est problématique. Plusieurs automobilistes ne respectent pas les arrêts obligatoires et roulent à des vitesses excessives, ce qui crée un réel sentiment d'insécurité pour les résidents.

De nombreuses plaintes ont été adressées au 311 au fil du temps, sans qu'aucune amélioration concrète ne soit apportée. Il est très préoccupant d'entendre que plusieurs signalements similaires auraient déjà été faits et que, malgré cela, rien ne changerait. Une telle réponse est difficilement acceptable pour les citoyens qui vivent cette réalité au quotidien.

L'ajout d'environ 300 logements entraînera inévitablement une hausse importante de la circulation automobile dans un secteur qui ne semble pas adapté à une densification de cette ampleur. Avant d'autoriser un projet aussi majeur, il aurait été essentiel de présenter aux citoyens des mesures claires concernant la sécurité routière, la gestion de la circulation et l'adaptation des infrastructures.

Montchâtel est reconnu pour son caractère familial, paisible et sécuritaire. Plusieurs familles ont choisi d'y vivre précisément pour cette qualité de vie. L'implantation d'un

projet de près de 300 logements locatifs représente un changement important qui soulève de nombreuses inquiétudes quant au respect de l'identité du quartier et au bien-être des résidents déjà établis.

Je comprends l'importance de répondre à la crise du logement, mais encore faut-il que les projets proposés offrent des logements réellement accessibles pour les familles et les citoyens. La Ville mentionne que le projet de loi 31 permet ce type de développement, mais cela ne devrait pas empêcher une réflexion sérieuse sur l'intégration du projet, ses impacts sur le quartier et l'accessibilité réelle des logements qui seront construits.

Les arbres et les espaces boisés font également partie intégrante de notre quartier et de notre qualité de vie. Comme plusieurs citoyens, je considère qu'il est essentiel de préserver ces espaces verts qui contribuent à la beauté du secteur, à l'environnement et au bien-être des familles.

J'ai également été déçue de constater qu'aucun mot de conclusion n'a été adressé par Mme Asselin à la fin de la participation citoyenne. Je comprends que les enjeux entourant ce projet soient sensibles et complexes, mais en tant que citoyenne de Montchâtel, j'aurais apprécié sentir davantage la présence, l'écoute et l'appui de ma conseillère municipale.

Donc voici mes questions :

Quelles mesures concrètes seront mises en place pour améliorer la sécurité routière dans le secteur avant le début du projet?

Une étude de circulation indépendante a-t-elle été réalisée? Si oui, sera-t-elle rendue publique aux citoyens?

Comment le quartier pourra-t-il absorber l'augmentation importante de véhicules liée à l'ajout d'environ 300 logements?

Pourquoi les nombreuses plaintes adressées au 311 concernant la vitesse et le non-respect des arrêts n'ont-elles pas mené à des actions concrètes?

Quelles interventions sont prévues pour protéger la sécurité des enfants et des familles du quartier?

Quels impacts ce projet aura-t-il sur les infrastructures existantes (routes, stationnement, écoles, services de proximité)?

Combien d'arbres et d'espaces boisés seront affectés par le projet?

Quelles mesures de compensation environnementale sont prévues pour préserver le couvert végétal et les espaces verts?

Comment la Ville justifie-t-elle l'implantation d'un projet de cette densité dans un quartier principalement composé de maisons unifamiliales?

De quelle façon les préoccupations exprimées par les citoyens seront-elles réellement prises en compte dans les décisions à venir?

Pourquoi aucun mot de conclusion ou engagement n'a-t-il été adressé aux citoyens par notre conseillère municipale à la fin de la participation publique?

Quel soutien concret les citoyens peuvent-ils attendre de leur conseillère municipale dans ce dossier?

Merci de répondre à toutes mes questions.

- **Intervention 82**

Bonjour,

Avec tous les nouveaux grands projets de développement, quel est le plan pour les transports en commun? Le tramway ne va aucune aider le nord de la ville! Comment allons-nous circuler dans notre quartier qui est prévu pour des maisons unifamiliales?

Est-ce que vous prévoyez tenir compte des citoyens qui n'habitent pas sur la ligne du tramway dans votre transport structurant?

Est-ce que les écoles sont prêtes à accueillir autant de nouveaux arrivants?

- **Intervention 83**

Questions :

Y a-t-il eu une étude géologique? Une recherche sur Google avec « étude géologique secteur Montchatel Ville de Québec risque glissement » donne :

« Le secteur de Montchâtel, situé dans l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles à Québec, présente des caractéristiques géologiques qui nécessitent une vigilance quant aux risques de mouvements de terrain, notamment en raison de la présence de dépôts meubles et de pentes associées au bassin versant du ruisseau du Mont Châtel. Voici les éléments clés sur la géologie et les risques de glissement de terrain dans ce secteur : 1. Contexte Géologique et Sols Dépôts meubles : La zone est caractérisée par la présence de dépôts meubles, comprenant souvent de l'argile, du loam, ou des matériaux fluvio-glaciaires (sables et graviers) sur le socle rocheux. Argile sensible : La vallée du Saint-

Laurent et ses environs, incluant des parties de la ville de Québec, reposent sur de l'argile issue de l'ancienne mer de Champlain. Ce type de sol est sensible à la saturation en eau, ce qui peut le rendre instable. Hydrographie : Le ruisseau du Mont Châtel parcourt le secteur, créant des talus (pentes) et des berges qui sont des zones de mouvements de terrain potentielles ».

Ya-t-il eu une étude de l'effet du projet sur la circulation automobile, surtout le matin sur les rues Monseigneur-Cooke et Verret? Y aurait-il besoin de feux de circulation aux intersections Verret-Monseigneur Cooke et/ou Monseigneur Cooke-des Étudiants?

Commentaire général :

Le projet s'encadre très mal avec le quartier. C'est trop gros et les édifices devraient être limités à trois étages.

Commentaires spécifiques :

Le meilleur argument contre le projet est celui de la capacité des écoles primaires des alentours. La réalisation du projet va faire en sorte que des enfants qui habitent actuellement à une distance de marche de l'école Les Sources (p.e.) devraient être transportés par autobus à d'autres écoles. Il faudrait construire une école primaire à Montchatel avant de même considérer un gros projet d'habitation.

Il semble que l'achat du terrain a été fait sous des faux prétextes – quelqu'un a menti aux bonnes été quant à l'utilisation éventuelle du terrain.

Il y a trop de dérogations demandées par le promoteur. Les règlements en place sont là pour une raison et sont le résultat de beaucoup de travail par les experts en urbanisme.

Le promoteur « rêve en couleurs » quant à l'accessibilité au parcours de l'autobus 804. Comme un monsieur a mentionné, il y a 60 m de vertical depuis le boulevard Saint-Claude. J'ai du mal à imaginer que des gens vont vouloir grimper 60 m après une longue journée de travail.

L'argument de Mme. Asselin qu'il y a des gens qui aimeraient vivre dans ce beau quartier est très faible. Il y a beaucoup de gens de Montréal qui aimeraient habiter à Westmount, de gens de Toronto qui aimeraient habiter à Rosedale, de gens de Vancouver qui aimeraient habiter à West Van, et j'en passe...

Le préavis de la consultation a été fait trop tard et la période pour les commentaires écrites est trop courte, surtout pour les gens qui travaillent. La manque de neutralité par les représentantes de la ville lors de l'assemblée publique donne l'impression que toute est décidée d'avance et que la Ville n'est pas à l'écoute des citoyens.

- **Intervention 84**

Bonjour,

Compte tenu du peu de temps accordé à la consultation écrite, je me limiterai à quelques éléments, préoccupations et suggestions. Sachez d'emblée que j'appuie en tous points la position de mes concitoyen.nes, de même que leurs arguments, notamment présentés dans le mémoire déposé, en défaveur de la forme actuelle du projet immobilier prévu sur le terrain au coin des Cimes et Monseigneur-Cooke.

J'aimerais d'entrée de jeu vous dire combien je suis déçue de la posture de la conseillère municipale dans ce dossier et de ses réactions de fermeture tout au long de l'assemblée du 11 mai 2026. Lors de cet exercice dit « de consultation », la rigidité de la position de la conseillère et des représentant.es de la Ville devant les inquiétudes réelles, les questions et les propositions des citoyen.nes du quartier a mis en évidence un flagrant manque d'écoute.

À mon avis, le projet résidentiel présenté ne porte aucune ambition autre que celle de faire rentrer le plus de gens possible dans de plus ou moins petits appartements pour que la Ville puisse affirmer « avoir contribué concrètement à atténuer » la crise du logement; une crise, reconnaissons-le, qui repose de plus en plus sur les coûts des loyers que sur la quantité d'appartements disponibles. Le projet au coin des Cimes et Monseigneur-Cooke est d'ailleurs loin de venir répondre au besoin de logements qu'on qualifie d'« abordables »; il n'en comporterait qu'un famélique pourcentage (12 % selon ce que le promoteur a mentionné le 11 mai).

Puisqu'aucune configuration officielle des espaces n'est pour le moment clairement déterminée par le promoteur, ce projet ne répond pas non plus à la nécessité de créer des logements suffisamment vastes pour accueillir quelques ou plusieurs familles de plus de trois personnes. Parce que le problème est là aussi : les familles qui n'ont pas les moyens d'acquérir une maison ou qui ne souhaitent pas en acquérir une ont le droit, elles aussi, d'avoir accès à un espace de vie comportant plus que deux petites chambres, une cuisine, un salon et un balcon. Le projet ne propose rien de convaincant en ce sens, et c'est désolant.

Tout aussi désolante est l'absence de consultation du centre de services scolaires, de regroupements de CPE, de centres hospitaliers ou de services sociaux, bref de l'ensemble des organisations du secteur qui ne sont pas sous l'autorité de la Ville, mais qui auront à subir les effets de cette densification (à laquelle d'ailleurs participeront d'autres projets immobiliers à venir prochainement). Les réponses approximatives à ce sujet de la conseillère municipale et des représentant.es de la Ville, lundi, ont démontré une fois de plus l'inefficacité du travail en silo des divers ordres de gouvernement, notamment en matière de logement. C'est en grande partie cette absence de cohésion des actions qui crée des environnements dysfonctionnels. Ce n'est pas un ou deux terrains réservés auprès de la Ville pour un éventuel agrandissement d'écoles, par

exemple, qui réglera à long terme les problèmes de surpopulation dans les classes. Le défi est beaucoup plus grand.

Pourquoi ne pas plutôt prendre le temps de réfléchir intelligemment à des modèles de cohabitation harmonieuse maison unifamiliale — habitation à logements multiples dans les quartiers en périphérie? Pourquoi la Ville ne pense-t-elle pas le logement (bâtiment, architecture, etc.) avec le même intérêt et la même rigueur que pour la mobilité? Pourquoi la banlieue a-t-elle rarement droit à des ensembles multilogements dignes de prix d'architecture, ne serait-ce qu'en raison de leur conception visionnaire et à échelle humaine, comme il se fait ailleurs dans le monde? Dans sa forme actuelle, le projet immobilier n'est aucunement mobilisateur. Son nombre de portes et les revenus de taxes conséquents semblent primer sur les qualités humaines et les capacités d'intégration dans notre milieu de vie, notamment en matière d'offre de services publics.

Du point de vue de la protection de l'environnement, même si je suis à des années-lumière d'être spécialiste dans le domaine, à mes yeux un toit vert à seulement 20 %, c'est rire très fort du concept de toits verts. Et qu'en sera-t-il de l'entretien continu de ces portions de toits végétalisés? Quels matériaux sont prévus pour la construction et va-t-on s'assurer qu'ils correspondent aux normes de durabilité? Est-il possible de viser la carboneutralité, combien de bornes électriques seront installées? Beaucoup de questions qui nécessitent des réponses complètes. Je salue quand même les quelques efforts présentés.

Il y a bien sûr également les préoccupations et problèmes liés aux travaux de construction et à la circulation automobile, que je me garderai d'aborder, d'autres sauront bien mieux que moi défendre ce point. Néanmoins, on apprenait le mardi 12 mai dans le Journal de Québec que le boulevard Saint-Claude arrive au premier rang des pires routes de la région selon le palmarès annuel de CAA-Québec. Rien de bien rassurant pour la fluidité de la circulation dans le secteur, que viendront complexifier davantage d'éventuelles réparations et la construction du projet immobilier. À cet effet, des travaux sur Saint-Claude sont-ils prévus pour permettre au boulevard d'obtenir un meilleur rang?

En ce qui a trait à la mobilité, l'argument de la conseillère municipale faisant valoir que l'arrivée de quelque 300 ménages permettra de « remplir davantage les autobus » et que cela pourrait amener une augmentation de la fréquence des passages ou du nombre de parcours dans le secteur m'apparaît discutable. Si on considérait le transport collectif comme un service essentiel, la priorité ne serait pas de remplir les autobus, mais d'y donner accès en fréquence et en quantité. Dans une perspective de service essentiel, le transport collectif s'adapterait donc aux besoins de la population pour atteindre ses objectifs de fréquentation (ex. : de petits autobus électriques, une plus grande fréquence les fins de semaine). Qu'on me prouve le contraire, mais le projet actuel n'a rien d'un moteur de développement de la mobilité dans notre quartier.

Par ailleurs, l'argument de la conseillère quant au prix des « maisons à 800 000 \$ » que les jeunes familles n'ont pas les moyens de se payer est aussi boiteux, à moins que j'aie mal compris. Ce n'est pas parce qu'un couple plus âgé décide de vendre sa maison pour aller vivre dans un de ces appartements « pour ne pas changer de pharmacie » que ladite maison deviendra plus accessible aux familles. Le prix de vente ne sera pas moindre pour autant.

Enfin, je dirais que tout l'argumentaire autour du nombre d'arbres à préserver est en soi l'arbre lui-même destiné à cacher une forêt d'imprécisions, d'incohérences, d'arguments douteux, ainsi qu'un manque de vision. D'un côté, on souhaite freiner l'étalement urbain, mais de l'autre on densifie à outrance la banlieue, c'est un non-sens. Cette soirée du 11 mai a servi principalement à ajouter une autre bûche dans le foyer du cynisme des électeur.trices. Il est décourageant de constater que le style caquiste — l'imposition d'un projet d'abord, les justifications et les consultations ensuite — ait été emprunté, à tout le moins dans ce cas-ci, par la Ville de Québec.

Je suggère donc une réévaluation et une reconception complètes du projet en fonction de l'ensemble des variables qui ont été soulevées avec justesse par mes concitoyen.nes — circulation, densité, services, etc. — et appuyées cette fois-ci sur des études et des réponses précises et validées. Pourquoi ne pas penser à des maisons de ville distinctives et accessibles? Un concept inspiré, créatif, peut-être même coopératif, soucieux de l'environnement et de la capacité d'accès aux services de l'arrondissement? Un lieu attrayant et de qualité où les gens seront fiers de vivre?

Sans une refonte en profondeur du projet, même ceux et celles qui viendront vivre dans les nouvelles habitations finiront par être mécontents d'avoir choisi Montchâtel pour s'y établir. Ce n'est pas souhaitable.

Je vous remercie beaucoup de votre attention et vous souhaite une bonne journée.

P.-S. – Permettez-moi de profiter de cette tribune pour exprimer ma désolation concernant le geste d'impolitesse de la conseillère municipale et vice-présidente du comité exécutif à la fin des échanges lors de l'assemblée du 11 mai, alors que celle-ci a quitté rapidement la salle, visiblement fâchée, sans le moindre remerciement aux personnes qui se sont donné la peine de se déplacer ou de se brancher (comme mon conjoint et moi) un lundi soir pour écouter ce que la Ville et le promoteur avaient à dire et, du même coup, faire entendre leurs voix. Cette attitude irrespectueuse est indigne de ses fonctions.

- **Intervention 85**

Je suis abasourdi par le projet des Cimes, je suis à 5 maisons du projet et je suis carrément en tabarnak

Le développement oui, 310 logements NON

Il faut développer en cohérence avec le secteur ce que le projet n'est pas, il faut favoriser des maisons et non un développement de densification sauvage pour ne pas dire méga ultra sauvage.

J'ai fait un calcul non scientifique du trafic devant ma maison par jour, je suis au stop boulevard des Cimes et Avenue Guérin, ça va donner environ 800 à 1000 voitures supplémentaires par jour minimum, j'aimerais avoir le même projet à 5 maisons de notre conseillère, je ne pense pas qu'elle serait contente.

Pour la sécurité de la rue, il va falloir installer des dos d'ânes et des bollards comme sur la rue St-Maurice pour ralentir le trafic, mais surtout, il ne faut pas une piste cyclable des 2 côtés de la rue, déjà que le projet est épais, pas besoin de l'empirer avec des pistes cyclables.

Il faut tout faire pour bloquer ce projet insensé qui n'est pas en symbiose avec notre secteur, surtout que le 3% d'inoccupation devrait être dépassé en 2026, ce n'est pas par hasard que le projet est poussé à l'extrême, et comme par hasard aussi, les patrons de Nova on pas mal tous contribués comme par hasard à la caisse du parti de Marchand, je sais j'ai vérifié au DGEQ.

Il faut arrêter d'enrichir les grosses compagnies de construction qui vont faire que de la location, il faut quand même aider les familles à pouvoir acquérir une maison, moi j'ai été chanceux d'avoir acheté ma maison en 2003, il faut donner la chance à nos jeunes aussi, pas juste aux riches qui font de la location à des prix complètement exagéré.

Alors en conclusion, honte à la ville d'accepter un tel projet, on s'organise entre voisin pour bloquer le projet avec la justice, car le gang à Marchand sont trop fou, et à cause d'eux, quand mes parents vont mourir, ils ont 82 ans, je suis le seul enfant proche d'eux physiquement, je vais quitter la ville de Québec et c'est directement lié à ce projet de cave qui est complétement fou, la gang à Marchand est en train de détruire la ville et ça m'atteint pas à peu près, gang de clown

- **Intervention 86**

J'aimerais rappeler qu'une décision comme celle-ci va transformer le secteur pour des décennies. Une fois qu'un projet de cette ampleur est autorisé, il est impossible de revenir en arrière.

C'est pourquoi je crois qu'il est important de privilégier un développement mieux intégré au quartier actuel avec des habitations qui respectent davantage le caractère résidentiel du secteur et la qualité de vie des familles déjà établies.

Je crois également qu'il faut être prudent avec les projets de très forte densité. Dans certains endroits, comme en Été, des développements trop massifs ont créé avec le temps des problématiques sociales importantes et ont nécessité d'importantes

rénovations ou démolitions. Je pense qu'il est important d'en tenir compte afin de préserver la qualité de vie et l'équilibre du milieu.

J'aimerais aussi souligner l'importance de la sécurité des enfants qui se déplacent à pied vers l'école. J'habite sur Monseigneur Cooke et la situation actuelle est déjà préoccupante à certains endroits. Avant d'ajouter un projet de cette ampleur et d'augmenter la circulation, je crois qu'il serait important d'améliorer les infrastructures existantes, notamment les trottoirs et la sécurité piétonne pour les familles du secteur.

Ma question est donc la suivante : pourquoi la Ville ne considère-t-elle pas sérieusement des options plus compatibles avec le milieu actuel, comme des maisons unifamiliales, des jumelés ou des maisons en rangée, alors que plusieurs citoyens expriment clairement ce souhait?

- **Intervention 87**

Problème;

Projet disproportionné.

Solution;

Réduire la taille du projet.

Problème;

Saturation de la circulation et enjeu de sécurité.

Solution;

Ajouter des d'âne.

Contrôle routier.

Terre plein.

Signalisation.

Problème;

Construction sur plusieurs années.

Solution;

Réduire la taille du projet.

Sécuriser les passages piétons vers la zone scolaire au travers camion et machinerie.

Problème;

Édifice massif de 6 étages sur le point le plus élevé du terrain.

Défigurations de l'environnement.

Solutions;

Mettre les édifices de plusieurs étages dans la partie la plus basse du terrain.

Problème;

Opacité du processus décisionnel face aux citoyens.

Solution;

Accorder un délai suffisant au citoyens pour déposer rapports, mémoires, offrir possibilité de concertation citoyenne et mobilisation.

Le problème en deux volets.

1-Opacité du processus décisionnel.

2-Enjeu de sécurité/circulation.

-Infrastructures insuffisantes.

-Milieu de vie dégradé.

-Perte de qualité de vie et de valeur immobilière.

Deux solutions

1.Offrir un processus de consultation transparent avec des délais raisonnables.

Être à l'écoute du besoin des citoyens considérer les réels enjeux de qualité de vie.

2.Réduire la taille du projet.

- **Intervention 88**

Je souhaite exprimer mon opposition au projet de construction d'au moins 290 logements répartis dans trois immeubles de 2 à 7 étages au 4035-4075, boulevard des Cimes, à l'intersection de la rue Monseigneur-Cooke.

Je comprends qu'il existe actuellement un besoin en logements dans la ville de Québec. Toutefois, ce projet ne me semble pas adapté à la réalité ni à l'identité du secteur Des Châtelers. Ce quartier possède encore un caractère familial, paisible et verdoyant qui mérite d'être protégé. L'implantation d'une aussi forte densité résidentielle dans un espace relativement restreint transformerait profondément le paysage et l'ambiance du secteur.

D'abord, le projet est démesuré par rapport à ce qui existe déjà autour. Les bâtiments de 7 étages proposés ne correspondent pas au type d'habitations présentes dans le voisinage, principalement composé de maisons unifamiliales et de constructions de plus petite échelle. Cette densification risque de dénaturer complètement le cachet du secteur. Plusieurs citoyens ont choisi ce quartier précisément pour sa tranquillité, ses arbres, ses espaces verts et son aspect humain.

Ensuite, le secteur subit déjà une forte pression immobilière. On observe depuis plusieurs années une multiplication des projets de logements sur le boulevard de l'Ormière et dans les environs. Plusieurs citoyens ont également entendu parler d'autres développements potentiels près du terrain de golf. À force d'accumuler des projets de grande densité dans le même secteur, on finit par transformer complètement le quartier sans réelle réflexion globale sur les impacts à long terme.

Je suis également préoccupée par les conséquences sur les infrastructures du secteur, particulièrement les écoles. L'école de la Source est déjà une petite école de quartier qui répond difficilement à la croissance actuelle du secteur. Ajouter potentiellement plusieurs centaines de nouveaux résidents et de nombreuses familles risque d'augmenter encore davantage la pression sur les écoles, les services de garde et les routes locales. Avant d'autoriser un projet de cette ampleur, il faudrait d'abord s'assurer que les infrastructures sont capables de suivre la croissance démographique.

D'ailleurs, s'il y a réellement un besoin collectif dans ce secteur, pourquoi ne pas envisager plutôt la construction d'une nouvelle école moderne, plus grande et mieux adaptée aux besoins futurs des familles du quartier? Ce type de projet répondrait davantage aux besoins réels de la communauté et contribuerait à améliorer durablement la qualité de vie du secteur.

Un autre élément important concerne la protection des arbres et du couvert végétal. Le maire Bruno Marchand lui-même accorde beaucoup d'importance à la canopée et à la protection des arbres en ville. La Ville de Québec affirme dans sa Vision de l'arbre vouloir « considérer les arbres dans la planification et la conception de tout projet » et

protéger les corridors boisés. Elle rappelle aussi que la canopée joue un rôle essentiel dans la qualité de vie des citoyens.

Dans ce contexte, conserver ce terrain majoritairement vert serait cohérent avec les orientations environnementales de la Ville. Même si le projet prévoit conserver une partie du boisé, il demeure qu'un développement de près de 290 logements modifiera inévitablement le paysage et fera perdre une partie importante du caractère naturel du secteur.

J'ajouterais également qu'historiquement, les anciennes propriétaires du terrain, les sœurs qui occupaient les lieux, souhaitaient voir le secteur se développer dans un esprit résidentiel harmonieux, avec des maisons et un environnement respectueux du caractère du quartier. Le projet actuel s'éloigne grandement de cette vision.

Selon moi, il existe des avenues beaucoup plus intéressantes pour ce terrain. La première serait de préserver davantage le caractère naturel du site en créant un immense parc boisé accessible aux familles du secteur. Dans une ville qui souhaite protéger sa canopée et verdir ses quartiers, ce serait un choix visionnaire pour les générations futures.

La deuxième avenue serait de développer un projet davantage intégré au quartier, avec des maisons semblables à celles déjà présentes dans le secteur ou encore une nouvelle école plus fonctionnelle et mieux adaptée aux besoins des familles.

Le développement d'un quartier doit se faire avec respect pour son identité, son histoire et les citoyens qui y vivent déjà. Dans ce cas-ci, je crois sincèrement que ce projet est trop massif pour le secteur et qu'il risque de transformer irréversiblement l'un des plus beaux coins de Des Châtel.

- **Intervention 89**

Laisser seulement 3 jours aux résidents pour s'exprimer sur un projet de cet ampleur est un manque flagrant de respects pour les citoyens.

Mémoire – Annexe 4

- **Intervention 90**

****Commentaires dans le cadre de la consultation publique – Projet immobilier 4035-4075, boulevard des Cimes****

Ayant participé à la consultation publique tenue le 11 mai 2026 et après avoir entrepris l'analyse de la documentation déposée par la Ville ainsi que du mémoire citoyen produit dans ce dossier, je souhaite formuler les commentaires suivants à titre de résidente

directement concernée par le projet. Ma résidence est située au 4030 boulevard des Cimes, directement en face du 4035 boulevard des Cimes.

D'entrée de jeu, je tiens à préciser que mes commentaires ne visent pas à s'opposer de façon systématique à tout développement résidentiel dans le secteur. Je reconnais pleinement les besoins en habitation ainsi que l'importance d'une densification réfléchie et responsable.

Toutefois, considérant l'ampleur du projet proposé, son insertion dans un milieu essentiellement composé de résidences unifamiliales, les contraintes topographiques du site, les enjeux de circulation déjà présents, l'utilisation des pouvoirs exceptionnels prévus à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (Loi 31), ainsi que les autres projets de développement résidentiel actuellement en cours ou à venir dans le même secteur, j'ai la ferme conviction que le projet, dans sa forme actuelle, doit être revu et assorti de conditions additionnelles minimales.

À cet égard, il apparaît essentiel que la Ville évalue ce projet non pas de façon isolée, mais dans une perspective ****cumulative et intégrée****, et ce, nonobstant l'utilisation de l'article 93 de la Loi 31, notamment en tenant compte :

* du projet de développement annoncé au ****4225 boulevard des Cimes****;

* du projet d'environ ****300 portes**** annoncé aux ****12986–12990, Rue Monseigneur-Cooke****, Golf de Lorette;

* le projet résidentiel d'envergure TRIA développé par LOGISCO, représentant à lui seul environ 248 unités résidentielles, actuellement en cours dans le secteur de Rue Racine à Loretteville;

* des nombreux projets résidentiels majeurs actuellement en cours dans le secteur de Val-Bélair, lesquels utilisent eux aussi principalement l'Autoroute Henri-IV comme axe structurant;

* de la pression actuelle et anticipée sur les axes routiers structurants du secteur;

* de la capacité réelle des infrastructures municipales existantes;

* de la capacité des établissements scolaires avoisinants;

* ainsi que des impacts directs sur la fluidité et la sécurité des déplacements vers l'Autoroute Henri-IV.

Dans ce contexte, il me paraît essentiel que la Ville travaille en collaboration avec le Ministère des Transports et de la Mobilité durable afin d'obtenir une analyse complète,

indépendante et prospective de la capacité actuelle et projetée du réseau routier desservant ce secteur, incluant notamment :

- * les accès à l'autoroute Henri-IV;
- * les intersections locales et régionales;
- * les périodes de pointe;
- * les impacts cumulatifs de l'ensemble des développements actuels et projetés dans les secteurs de Lebourgneuf, Loretteville, Val-Bélair et des environs.

Par ailleurs, toute densification importante doit également s'accompagner d'une réflexion sérieuse quant à la capacité et à l'accessibilité du transport collectif dans le secteur.

Je demande donc que la Ville rende publique toute analyse ou planification effectuée en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale relativement :

- *à la capacité actuelle du réseau d'autobus desservant le secteur;
- *à la fréquence des passages aux heures de pointe;
- *à la capacité réelle d'absorber une augmentation importante de nouveaux usagers;
- *aux mesures concrètes envisagées afin de réduire la dépendance automobile créée par l'ajout simultané de centaines, voire de milliers de nouvelles unités résidentielles dans ce corridor.

Qui plus est, j'ajoute ce qui suit :

****1. Réduction de l'intensité du projet et meilleure intégration au milieu****

Le projet devrait être revu afin de mieux respecter les caractéristiques du cadre bâti existant et l'échelle résidentielle du secteur.

Je demande notamment :

- * une réduction du nombre total de logements autorisés;
- * une réduction de la hauteur des bâtiments A et B à un maximum de ****trois (3) étages****;
- * une révision de l'implantation des bâtiments afin de limiter les impacts sur l'intimité, l'ensoleillement et la qualité de vie des propriétés voisines;

* l'imposition au promoteur de marges, distances séparatrices, hauteurs accessoires et autres contraintes d'implantation comparables à celles actuellement imposées aux résidents du secteur.

L'utilisation de pouvoirs dérogatoires exceptionnels ne devrait pas avoir pour effet d'imposer aux citoyens voisins un projet qui ne respecterait pas les standards auxquels eux-mêmes sont soumis, pour des raisons évidentes d'équité.

****2. Gestion de la circulation et du stationnement sur le boulevard des Cimes****

Le boulevard des Cimes connaît déjà des enjeux de circulation, de vitesse et de sécurité.

Avant toute délivrance de permis, je demande :

- * la réalisation et la publication d'une étude indépendante de circulation mise à jour;
- * la mise en place d'un plan de gestion du stationnement sur rue, incluant au besoin des périodes de stationnement autorisées et interdites, de façon à éviter l'engorgement du boulevard des Cimes et des rues adjacentes;
- * l'analyse et la mise en place de mesures concrètes d'apaisement de la circulation;
- * une interdiction de transférer indirectement les besoins de stationnement du projet vers les rues publiques du quartier.

****3. Conditions strictes relatives aux travaux et à la quiétude du voisinage****

Considérant la présence de roc qui est connu dans le secteur et les méthodes d'excavation annoncées, je demande que toute autorisation soit conditionnelle à l'adoption d'un plan de mitigation des nuisances.

Je demande notamment :

- * que les travaux bruyants, incluant notamment l'utilisation de marteaux hydrauliques, Tramac ou équipements similaires (le dynamitage, même si le promoteur rejette cette possibilité, ce sera inévitable), soient limités aux jours ouvrables seulement;
- * que ces travaux soient autorisés uniquement entre **9 h et 16 h**;
- * qu'aucun travail bruyant ne soit permis les soirs, fins de semaine et jours fériés;
- * qu'un mécanisme rapide de traitement des plaintes des citoyens soit mis en place durant toute la durée des travaux.

****4. Sécurité publique et contraintes du site****

Considérant les préoccupations soulevées relativement à la topographie du site et aux zones de forte pente, je demande que toute autorisation soit conditionnelle au dépôt et à la diffusion publique :

- * d'une expertise géotechnique indépendante complète;
- * d'une confirmation claire de conformité aux orientations du schéma d'aménagement et de développement;
- * des mesures d'atténuation prévues pour assurer la sécurité des résidents et des enfants actuels et futurs, je pense notamment aux étudiants marcheurs, qui empruntent le boulevard des Cimes, la rue Monseigneur-Cooke et le boulevard des Étudiants pour se rendre à l'école (la Source et Roger-Comtois) (signaleurs, brigadiers, etc.)

****5. Transparence et acceptabilité sociale****

Compte tenu de l'utilisation d'un pouvoir exceptionnel permettant de déroger à plusieurs normes d'urbanisme, je demande que la Ville privilégie une approche permettant de bonifier le projet plutôt que d'accélérer son adoption dans sa forme actuelle.

****6. Capacité des infrastructures publiques et des établissements scolaires****

Le secteur visé par ce projet connaît déjà une pression importante sur ses infrastructures publiques, notamment sur les établissements scolaires avoisinants.

À la connaissance de plusieurs familles du quartier et à titre d'administratrice siégeant au CA du Centre de services scolaire de la Capitale depuis 2020, les écoles du secteur fonctionnent déjà à pleine capacité, souvent à l'excès et font face à des enjeux de disponibilité de places. L'ajout d'un nombre aussi important de nouveaux logements est susceptible d'accentuer cette pression sur les services éducatifs offerts aux familles actuelles et futures du secteur.

En conséquence, je demande que, préalablement à toute approbation finale du projet, la Ville de Québec entreprenne un dialogue formel avec le Centre de services scolaire de la Capitale afin :

- * d'évaluer la capacité réelle des établissements scolaires desservant actuellement le secteur;
- * d'analyser les impacts prévisibles de l'ajout projeté de nouvelles unités d'habitation sur les besoins en places scolaires;

* de s'assurer que le développement du secteur s'effectue en cohérence avec la capacité réelle des services publics essentiels.

Un développement durable et responsable doit tenir compte non seulement du cadre bâti et des infrastructures routières, mais également de la capacité des services publics qui soutiennent la vie des familles déjà établies et de celles appelées à s'y installer. Le Centre de services scolaire de la Capitale peine déjà à obtenir les subventions et les espaces pour construire de nouvelles écoles, il faut obligatoirement travailler en amont avec ce dernier et même avec le Ministère de l'Éducation.

****7. Capacité des infrastructures municipales – Réseau d'aqueduc et d'égouts****

Le secteur visé par le projet est desservi par des infrastructures municipales déjà en place depuis plusieurs décennies. À titre de résidente du secteur, je m'interroge sérieusement sur la capacité réelle du réseau existant à absorber l'ajout d'un projet de cette ampleur sans impacts pour les citoyens déjà établis.

Plus particulièrement, je souhaite obtenir des réponses claires quant :

* à la capacité actuelle du réseau d'aqueduc à maintenir une pression d'eau adéquate pour les résidences existantes, particulièrement aux heures de pointe;

* à la capacité du réseau à répondre simultanément aux besoins domestiques courants ainsi qu'aux exigences de protection incendie;

* à la capacité des infrastructures d'égouts sanitaires et pluviaux à absorber la charge supplémentaire sans augmenter les risques de surcharge, de refoulement ou de débordement;

* aux analyses techniques réalisées par la Ville ou exigées du promoteur relativement à ces enjeux.

En conséquence, je demande que toute approbation finale du projet soit conditionnelle :

* à la réalisation d'une étude technique indépendante sur la capacité réelle des réseaux municipaux desservant le secteur;

* à la diffusion publique des conclusions de cette analyse;

* à la mise en œuvre, aux frais du promoteur s'il y a lieu, de toute mise à niveau ou mesure corrective requise afin de protéger les services actuellement offerts aux résidents du quartier.

Les citoyens déjà établis ne devraient subir aucune diminution de pression d'eau, aucune détérioration de service ni aucun risque accru lié à la capacité des infrastructures municipales en raison d'un développement de cette ampleur.

À mon avis, un projet de cette ampleur doit inévitablement être repensé afin de mieux respecter :

- * la capacité réelle des infrastructures routières et du transport collectif desservant déjà un territoire soumis à une forte croissance;
- * la capacité des infrastructures municipales existantes, incluant notamment les réseaux d'aqueduc, d'égouts sanitaires et pluviaux, ainsi que la capacité à maintenir des services adéquats pour les résidents déjà établis;
- * la capacité réelle des établissements scolaires du secteur et la disponibilité des places pour les familles actuelles et futures, en collaboration avec le Centre de services scolaire de la Capitale;
- * la sécurité des usagers du quartier, incluant les familles, les enfants, les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif;
- * l'intégration harmonieuse au milieu bâti existant, lequel est majoritairement composé de résidences unifamiliales et caractérisé par un couvert végétal mature contribuant fortement à l'identité du secteur;
- * le respect des normes d'urbanisme normalement applicables aux citoyens du secteur, notamment en matière de hauteur, de densité, de marges, d'implantation, de volumétrie, de gestion des stationnements et de protection des espaces verts;
- * la conformité avec les orientations de planification territoriale, les contraintes naturelles du site et les principes de développement durable;
- * la préservation réelle et durable du couvert boisé mature et du corridor paysager existant;
- * la quiétude, l'intimité, l'ensoleillement, la sécurité et la qualité de vie des citoyens déjà établis.

Un projet bénéficiant de pouvoirs dérogatoires exceptionnels ne devrait pas avoir pour effet d'imposer aux citoyens voisins un cadre de développement qui s'écarte de façon importante des normes et contraintes auxquelles eux-mêmes sont quotidiennement assujettis.

En conséquence, je demande respectueusement que :

*l'adoption de la deuxième résolution soit reportée;

*tout échéancier visant un début de travaux actuellement envisagé pour décembre 2026 soit suspendu;

des analyses complémentaires, indépendantes et cumulatives soient réalisées avant toute approbation finale.

- **Intervention 91**

Sans être hostile à un projet résidentiel sur ce lot, je cherche la légitimité d'établir des immeubles de 5 et 6 étages dans un quartier résidentiel (maisons unifamiliales) alors que sur le secteur de l'Ormière (mix commercial et résidentiel) les immeubles sont établis sur 3 ou 4 étages.

Qui plus est sur le réseau routier local cela apporte un flux qui sera difficile à gérer, sans évoquer le problème lié au stationnement sur le bld des Cimes compte tenu du manque chronique de places de parking au regard du nombre de logements et de ses visiteurs.

Sans oublier l'apport de population lié aux projets résidentiels de Tria (248 portes), des immeubles sur Mgr Cooke (12 portes) soit près de 600 logements résidentiels qui vont alourdir les demandes de services locaux (en particulier scolaires et récréatifs).

Par ailleurs la préservation du boisé semble trop évoquée sur le plan quantitatif et non qualitatif sachant que les arbres matures actuellement sur le site vont être coupés et remplacés par des arbres en croissance, donc bien plus petits pour plusieurs années. Sans prendre en compte les matures non coupés qui ne vont pas survivre au stress lié au chantier (racines ou troncs endommagés).

Lors de la présentation de ce projet, il a été mentionné que les immeubles ne dépasseraient pas la hauteur de la canopée et n'influeraient pas sur l'ensoleillement des voisins. Les arbres actuels font une hauteur moyenne de 15 mètres, il est donc évident que les futurs bâtiments seront au-dessus de la cime des arbres d'autant que bon nombre d'entre eux auront été coupés.

Ce projet est déraisonnable en l'état et ne répond pas aux normes d'urbanisme du quartier ce qui est démontré au regard du nombre important de dérogations qu'il doit obtenir pour aller de l'avant.

Un projet plus limité en nombre doit être envisagé pour être acceptable dans ce secteur.

Dans la forme actuelle, 3 bâtiments de 3 ou 4 étages maximum seraient un bon compromis pour l'acceptabilité sociale, la nécessité de densité de logements pour la municipalité et un retour sur investissement pour le promoteur.

- **Intervention 92**

Bonjour,

Suite à la réunion durant la soirée du 11 mai 2026. Voici les commentaires à ce sujet .

Lors de ma présence au micro , le deuxième citoyen , j'ai immédiatement indiqué que je n'ai jamais reçu d'avis postal , et plusieurs citoyens présents ont émis la même situation. Ceci est définitivement inacceptable et remet en cause cette démarche car , n'ayant pas été avisé , nous ne pouvions se préparer adéquatement . De plus , 3 minutes pour s'exprimer n'a aucun bon sens compte tenue de l'importance capital pour les résidents. Qui est responsable d'un tel manque de respect envers les citoyens ???

Vous avez déclaré avoir fait , et je cite : des analyses de circulation Aussi ai-je demandé , et vous redemande une copie de ces analyses . Votre responsable n'a jamais réellement répondu et s'en est tenu à tourner en rond , sans répondre à la question et nous dire que les documents nous seront fournis ???

Demeurant sur le Blv. St-Claude depuis près de 30 ans, je peux vous confirmer qu'il y a un immense problème de circulation qui s'est accentué depuis les 5 dernières années. 2 à 3 hrs de congestion complète à tous les jours = bruits , qualité de l'air très mauvaise , perte de temps extrême

La construction de 330 loyers avec bâtiments de 6 étages est inadmissible , car le réseau routier n'est pas conçu pour un tel projet sans parler des derniers chantiers dans le secteur qui ont démontré la limite du réseau routier,

Le réseau scolaire ne peut absorber étant donné qu'il est déjà saturé. Même si des terrains sont prévus pour agrandir certaines écoles , le réseau manque radicalement \$\$ et fait face à un immense retard sur l'entretien des écoles existantes , au même titre que pour les infrastructures routières

Ce projet est dans une zone résidentielle , les lois municipales nous permettent un développement cohérent ,. Mais voici que nos élus modifient ces règlements pour des fins qui vont à l'encontre des droits des citoyens . Ce terrain est dans une zone résidentielle et il n'y a aucune raison valable d'en modifier le statut.

On nous parle de densification Cela n'a aucun bon sens . J'ai indiqué que plus au sud , moins de 1km , un vaste champ , dénudé de toute végétation , appartenant à M. Dallaire , serait parfait pour y construire un projet de densification , sentier pédestre , parc , piste cyclable . On m'a répondu qu'un projet y prévoit des duplex Complètement incohérent , on nous prend pour des valises.

Sous le couvert d'une canopée , pour permettre aux résidents de ne pas quitter leur quartier d'enfance , laisser la maison familiale aux enfants (un vrai conte de fée) ,

n'est que de la poudre aux yeux. Le vrai but de l'exercice est densification des revenus de taxation et ce , au détriment de la qualité de vie des résidents , sans respect de leur droits et personne..

De plus , un tel projet va engendrer d'énormes coûts pour les infrastructures routiers , services scolaires et une qualité de vie fortement diminuée . Avez-vous fait une analyse, en AMONT, de ces coûts ???

Suite à cette réunion, il est très décevant de constater toute cette manipulation faite par nos élus , citoyens et résidents de la zone résidentielle de ce projet. Aucune transparence , tout se fait dans notre dos et on vient nous informer quand tout est décidé , sans notre avis ,

Finalement, personne m'a parlé du taux de vacance des loyer qui a augmenté partout au Canada et suggère que le besoin , si urgent , n'en est plus un à moyen terme,

Je suis très déçu de constater la façon obscure que vous utilisez pour gérer les intérêts de vos concitoyens ..On ne fait pas aux autres ce que l'on ne veut pas que les autres nous fassent , Je dormirais mal si j'étais à poser de tels gestes.

- **Intervention 93**

Mémoire – Annexe 5

- **Intervention 94**

Bonjour,

Nous sommes une famille de quatre résidents sur le boulevard des Cimes.

Nous sommes très préoccupés par ce projet qui nous semble démesuré par rapport à l'environnement présent. En effet l'insertion d'un tel projet viendrait déséquilibrer l'harmonie du quartier.

Nous croyons qu'une diminution importante du nombre de logements devrait être envisagée ainsi que la grosseur des bâtiments proposés. Le nombre d'étages ne correspond pas aux habitations des voisins immédiats.

Les nouveaux appartements en constructions au coin de la rue Monseigneur Cook et boulevard des étudiants nous semble un format plus raisonnables. Ce serait un juste milieu entre des maisons unifamiliales et le méga projet présenté (très exagéré) qui nous est imposé. Nous comprenons que votre mandat est d'ajouter des habitations supplémentaires mais le tout doit se faire d'une manière plus respectueuse des résidents (vos électeurs) et de façon nettement plus démocratique.

La sécurité du boulevard des Cimes est aussi une préoccupation majeure. Nous constatons chaque semaine des grands excès de vitesse, plus de 100 km/h, en soirée et durant la nuit. L'ajout de dos d'ânes comme sur la rue Valvue à Loretteville, nous semblerait approprié et essentiel, avant qu'un accident grave ne se produise.

Nos enfants fréquentent l'école secondaire Roger Comtois qui est déjà bondé, même avec un agrandissement à venir. Le manque criant de professeurs, nuit déjà à leur éducation, pour certains de leurs cours, ils n'ont encore qu'une série de remplaçants. L'ajout de centaines de familles n'aidera en rien à ce problème.

Merci de considérer l'avis de résidents du quartier.

- **Intervention 95**

'Madame, Monsieur,

À la suite de la consultation publique concernant le projet immobilier prévu au 4035-4075 boulevard des Cimes, je souhaite transmettre officiellement mes préoccupations et demandes concernant ce développement.

Mes inquiétudes :

Je comprends les enjeux liés au logement et je ne suis pas opposé à tout développement dans le secteur. Toutefois, l'ampleur du projet proposé soulève plusieurs inquiétudes importantes concernant son intégration au quartier, ses impacts sur la circulation, la protection du couvert boisé (contribuant à la qualité de l'air en ville) ainsi que la qualité de vie des résidents déjà établis (ayant choisi un secteur paisible sur l'extérieur de la ville).

Je demeure particulièrement préoccupé par l'absence apparente d'étude publique complète concernant les impacts de circulation et la capacité des infrastructures actuelles à absorber un projet d'environ 290 à 330 logements. C'est un secteur de faible densité, et la c'est une croissance violente exponentielle qui est présenté.

Et uniquement pour ce projet ! Réfléchissons avec le secteur au complet...

Je considère également que les délais accordé aux citoyens afin de transmettre leurs observations écrites est insuffisant, ainsi que la rapidité à aller vers la résolution du projet, considérant sa complexité et son importance, lequel est en préparation depuis plusieurs années.

Mes demandes :

Je considère qu'un tel projet doit obligatoirement inclure des mesures sérieuses de protection de l'intimité, de réduction des impacts visuels et d'intégration harmonieuse avec les propriétés existantes.

Ma propriété située sur la rue de Guise bénéficie actuellement d'un environnement boisé naturel qui contribue directement à la qualité de vie du secteur, à l'intimité des résidents ainsi qu'à la valeur paysagère du quartier. Des maisons à 800 000\$, que nous avons payés, dont je paye les taxes en conséquence. Aujourd'hui ma vue est sur un boisé. Je l'ai choisi, j'ai payé pour ça.

Avec ce montant de taxe, je demande formellement que des mesures d'atténuation paysagères majeures soient imposées au promoteur. Je désire fortement avoir une vue sur de la verdure toute l'année ! Pas seulement l'été avec les feuilles d'érables. Les troncs des arbres ne forment pas une barrière végétale annuelle.

Je ne souhaite pas voir de bâtiment, (ou autre selon le projet). Je n'ai pas de été à ce jour, et je désire maintenir mon privilège choisi, et payer pour l'avoir.

C'est pourquoi je souhaite notamment :

- l'aménagement d'un important écran végétal le long des clôtures des terrains demeurant rue de Guise;
- la plantation de cèdres matures ou d'arbres à grand déploiement permettant une réelle protection visuelle;
- la réalisation de ces aménagements AVANT le début des premiers travaux;
- ainsi qu'un engagement à long terme concernant l'entretien et le remplacement des plantations.

De plus, je pratique des soins esthétiques relaxant dans ma maison, dont la partie commerciale a été bien évidemment déclaré ET vérifié par une personne de la ville. Mes soins sont à but de relaxation depuis plusieurs années dans une atmosphère extrêmement paisible. Au total, c'est environ 6 ans de travaux qui sont prévus avec la nuisance occasionné, qui aura un impact sur la vie mais également directement sur mon emploi ! Comment faire avec ça ?

Je demande également que l'ensemble des études de circulation, analyses techniques et documents d'impact soient rendus publics avant toute adoption finale du projet.

Conclusion :

Pour rappel, le Canada possède le DEUXIÈME plus vaste territoire au MONDE !

Dans ce contexte, je crois sincèrement qu'avec une réflexion sérieuse, une vision à long terme et une réelle volonté de collaboration, il est possible de développer des solutions plus équilibrées que de concentrer rapidement une densité aussi importante dans un même secteur n'ayant clairement pas la capacité, et sans analyse complète des impacts occasionnés.

Un véritable travail en synergie entre toutes les parties concernées — municipalité, promoteurs, citoyens, infrastructures routières, écoles et services publics — pourrait permettre de créer des projets mieux intégrés, plus durables et mieux acceptés socialement. À l'inverse, un processus accéléré sans études complètes sur l'ensemble des enjeux soulevés risque de créer des problèmes importants pour les décennies à venir.

Pendant longtemps, plusieurs croyaient qu'il était impossible de marcher sur la lune. Pourtant, avec de la vision, de la planification et de la collaboration, l'impossible est devenu réalité.

Je demeure convaincu qu'il existe ici aussi de meilleures solutions que le passage en force et immature actuellement proposé.

Je suis convaincu, qu'avec la technologie d'aujourd'hui associées à des personnes diplômés et compétentes, une solution appropriée à la réalité du secteur, et de ce terrain est possible entre : « le nombre de logements adéquat et la quantité de suppression des arbres. »

Merci de prendre ces observations en considération.

Mon opinion personnel :

Ce terrain aurait été un excellent lieu pour un parc, une garderie, une école, une maison pour aînés. Ce sont également des besoins vitaux, cruellement manquant, et au vue de la taille du terrain, plusieurs de ses idées auraient pu être compatible sur ce même terrain.

Dans l'attente, cordialement,

PS : Je vous invite à prendre contact avec moi afin de venir directement sur mon terrain avant l'apparition des feuilles afin de voir ce qu'il en ai.

- **Intervention 96**

Pourquoi faites-vous des consultations citoyennes alors que la décision a déjà été prise ? En été, cela s'est déjà produit. Il ne faut pas refaire ce type de projet ou alors c'est super mal géré, et maintenant il y a des cités où c'est le bordel : drogue, criminalité, etc.

PROPOSITIONS

- installation de dos d'âne
- réduction de la vitesse sur le boulevard des Cimes
- mesures de sécurité pour les piétons et familles
- meilleure intégration au quartier
- protection des milieux de vie

MAISONS EN RANGÉE OU JUMÉLÉES

La participation de Mme Asselin a été très contradictoire.

- **Intervention 97**

1. Présentation et position générale

Nous souhaitons transmettre nos commentaires concernant le projet résidentiel prévu sur les lots 1 042 799 et 4 412 622, au 4035-4075, boulevard des Cimes, dans le quartier Des Châtelers.

Nous habitons à proximité directe du site, au 4135, boulevard des Cimes. Nous sommes donc directement concernés par les impacts du projet sur notre milieu de vie, la circulation, la sécurité des déplacements, le stationnement, le bruit, le chantier et l'intégration au quartier.

Nous ne sommes pas opposés à la création de nouveaux logements. Nous reconnaissons le besoin réel d'ajouter des logements à Québec. Toutefois, le projet actuel soulève des enjeux importants de densité, de hauteur, d'intégration urbaine, de sécurité, de mobilité active, de stationnement, de nuisances et de qualité de vie.

Nous ne demandons pas le rejet de tout projet résidentiel sur ce site. Nous demandons plutôt que le projet soit revu afin d'être mieux intégré, mieux justifié, mieux documenté et encadré par des conditions claires, publiques, vérifiables et contraignantes.

2. Faits documentés et besoin de clarification

Selon le sommaire décisionnel municipal, le projet vise au moins 290 logements dans trois bâtiments variant de deux à sept étages, en front du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur-Cooke. Le projet est présenté dans le cadre de l'article 93 de la Loi 31 et n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

La présentation publique du promoteur mentionne plutôt trois bâtiments de cinq et six étages totalisant 332 logements, avec des stationnements souterrains et quelques stationnements extérieurs. Les accès automobiles seraient situés sur le boulevard des Cimes pour les bâtiments A et B, et sur la rue Monseigneur-Cooke pour le bâtiment C.

Ces écarts ne signifient pas nécessairement qu'il y a contradiction fautive, mais ils rendent difficile la compréhension du projet exact qui sera autorisé. Avant toute adoption finale, nous demandons que la Ville clarifie publiquement le nombre de logements, la hauteur de chaque bâtiment, les marges, les accès, les stationnements, les espaces publics et privés, les phases de chantier, les études disponibles et les conditions de réalisation. Il faut aussi distinguer les engagements fermes du promoteur des simples intentions ou illustrations préliminaires.

3. Hauteur, densité et intégration au quartier

Le principal enjeu demeure l'ampleur du projet par rapport au cadre bâti existant. Le secteur environnant est composé en grande partie de résidences de faible hauteur. Des bâtiments de cinq ou six étages, et possiblement jusqu'à sept étages selon certains documents, créent un écart important avec le voisinage immédiat.

Nous ne contestons pas le principe de densification. Nous contestons plutôt le niveau de densification proposé et l'absence apparente de transition suffisante entre les nouveaux bâtiments, les rues existantes et les résidences voisines. La densification ne devrait pas seulement ajouter des logements; elle devrait aussi créer un milieu de vie intégré, sécuritaire, accessible et respectueux des résidents actuels et futurs.

Le projet devrait être analysé comme un projet dérogatoire majeur, puisque les dérogations touchent plusieurs éléments structurants : usages résidentiels, nombre de logements, hauteur maximale, nombre de bâtiments sur un même lot et distances d'implantation. Plus un projet s'éloigne du cadre normalement applicable, plus la Ville devrait exiger une démonstration rigoureuse de son intégration.

Nous demandons que la hauteur des bâtiments soit réduite non seulement près des résidences existantes et des voisins immédiats, mais aussi en bordure du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur-Cooke, afin d'éviter un effet de mur ou de masse trop imposant. Nous demandons aussi une transition graduelle des gabarits et une implantation revue pour limiter les impacts visuels, l'effet de masse et la rupture d'échelle avec le quartier.

4. Mobilité active, cheminements et intégration

Nous reconnaissons que certains aménagements favorables à la mobilité active sont prévus, notamment un trottoir sur une partie du boulevard des Cimes, un tronçon de piste cyclable et des voies cyclo-piétonnes à l'intérieur du site. Ces mesures sont positives.

Toutefois, elles ne suffisent pas à garantir un réseau continu, sécuritaire, accessible et entretenu en toutes saisons. L'enjeu n'est pas seulement de circuler à l'intérieur du site, mais aussi d'assurer des liens réels vers les rues avoisinantes, les arrêts d'autobus, les commerces, les services de proximité et les lieux de déplacement quotidien.

Les trottoirs de la rue Monseigneur-Cooke et de la rue Verret donnent accès à plusieurs destinations du secteur, notamment les commerces du boulevard de l'Ormière à partir de la rue Racine. Or, ces trottoirs nous apparaissent étroits pour absorber une hausse importante des déplacements piétons liée à plus de 300 logements. La situation est préoccupante pour les enfants, les aînés, les personnes avec poussette, les personnes à mobilité réduite et les piétons en hiver, lorsque la neige réduit l'espace disponible.

Le Conseil de quartier des Châtelains avait déjà soulevé des enjeux de déplacement sécuritaire à pied, de manque de trottoirs, de feux de circulation, de déneigement et de déplacements à bicyclette. Ces préoccupations existaient donc avant le présent projet et devraient être prises au sérieux.

Le promoteur a aussi indiqué vouloir rendre accessibles au quartier certaines voies cyclo-piétonnes privées. Cette intention est positive, mais elle doit être clarifiée : statut, accessibilité réelle, signalisation, éclairage, sécurité, déneigement et entretien en toutes saisons. Un cheminement annoncé comme accessible perdra de son utilité si son accès ou sa praticabilité hivernale ne sont pas garantis.

Nous demandons donc une analyse complète de la continuité des déplacements actifs autour du site, incluant les trottoirs existants, les rues avoisinantes, les commerces du boulevard de l'Ormière, les arrêts d'autobus, les traverses piétonnes, les accès cyclables, les conditions hivernales, l'éclairage, l'accessibilité universelle et la sécurité des usagers vulnérables.

5. Circulation automobile et sécurité routière

L'ajout de plusieurs centaines de logements entraînera nécessairement plus de déplacements, même si une partie du stationnement est souterraine. Les accès automobiles prévus sont sensibles, particulièrement celui sur la rue Monseigneur-Cooke pour le bâtiment C.

Selon notre expérience de résidents, certaines rues du secteur concentrent déjà la circulation. L'intersection du boulevard des Étudiants et de la rue Monseigneur-Cooke nous apparaît préoccupante. La visibilité y est parfois limitée, notamment en raison de la configuration des lieux et des entrées et sorties fréquentes de véhicules liées aux commerces. En hiver, les automobilistes doivent parfois s'avancer davantage pour bien voir, ce qui peut créer des situations à risque. La fin ou la transition de certains aménagements cyclables, l'absence de passages piétons clairement identifiés et les conditions hivernales accentuent aussi les risques pour les usagers vulnérables.

Ces observations devraient être validées par une étude complète de circulation et de sécurité routière, rendue publique avant l'autorisation finale. Elle devrait analyser le volume de circulation, les conflits entre véhicules, piétons et cyclistes, la visibilité, les traverses, les accès aux commerces, les périodes de pointe, les conditions hivernales, les accès automobiles du projet et les effets du stationnement sur rue.

6. Accès réel au transport collectif

L'accès au Métrobus 804 devrait être évalué avec rigueur. La proximité d'un arrêt ne devrait pas être mesurée seulement en distance théorique. Elle devrait tenir compte de la pente, de la sécurité, de la largeur des trottoirs, de l'éclairage, du déneigement, du confort, de l'accessibilité universelle et de la faisabilité pour différents usagers.

Selon notre expérience, l'accès au Métrobus 804 par ce secteur est peu réaliste ou peu fonctionnel pour plusieurs personnes en raison de la forte pente et des conditions hivernales. Cette difficulté touche particulièrement les aînés, les jeunes enfants, les personnes à mobilité réduite, les personnes transportant des sacs d'épicerie et les piétons en hiver. Il serait donc discutable de justifier la densité principalement par la proximité apparente du transport collectif si le lien piéton n'est pas réellement accessible et sécuritaire.

Nous demandons une analyse terrain de l'accessibilité au Métrobus 804 avant de considérer que le projet est adéquatement desservi par le transport collectif.

7. Stationnement sur rue

Même si le projet prévoit des stationnements majoritairement souterrains, il est raisonnable de prévoir que des visiteurs, livreurs, travailleurs, services, proches aidants et certains résidents utiliseront aussi les rues avoisinantes. Un projet de plus de 300 logements peut générer une pression importante sur le stationnement sur rue.

Cette pression pourrait nuire à la qualité de vie, à la sécurité, à la fluidité de la circulation, au déneigement et à l'accès des véhicules d'urgence. Nous demandons donc que la Ville évalue dès maintenant des restrictions de stationnement dans les secteurs susceptibles d'être touchés, notamment la rue Monseigneur-Cooke, le boulevard des Cimes et la rue John-F.-Kennedy.

8. Infrastructures publiques et impacts cumulatifs

L'ajout de plus de 300 logements ne devrait pas être évalué seulement à l'échelle du terrain. Il faut tenir compte de la capacité réelle des infrastructures publiques du secteur. Le quartier et les secteurs voisins connaissent déjà une pression de développement, notamment autour des boulevards de l'Ormière, Saint-Claude et des Étudiants. Chaque projet peut sembler acceptable isolément, mais leur addition peut exercer une pression

cumulative sur les écoles, parcs, espaces de loisirs, trottoirs, intersections, transport collectif, réseaux municipaux et services de proximité.

À titre de résidents, nous observons déjà un manque d'infrastructures publiques de proximité, notamment en matière de parcs ou d'espaces publics accessibles à pied, ainsi que des enjeux possibles de capacité scolaire. Ces observations devraient être validées par la Ville, en collaboration avec les services municipaux et le Centre de services scolaire de la Capitale.

9. Impacts sur les voisins immédiats

Nous sommes préoccupés par les impacts directs sur les voisins immédiats, notamment du côté de la rue Monseigneur-Cooke et de la rue De Guise. Des bâtiments de grande dimension près de maisons de faible hauteur peuvent entraîner perte d'intimité, vues plongeantes, bruit, circulation et effet de masse.

Nous demandons que la Ville évalue des écrans végétaux plus significatifs, des mesures d'intimité, une plus grande distance d'implantation ou une réduction du gabarit de certains bâtiments. Le projet ne doit pas seulement être techniquement autorisé; il doit aussi demeurer acceptable pour le milieu de vie existant.

10. Chantier, camionnage, bruit et nuisances

La phase de construction est une préoccupation majeure. Trois bâtiments importants, construits successivement ou en continu, peuvent entraîner des nuisances prolongées : bruit, vibrations, poussière, camionnage, circulation, stationnement des travailleurs, sécurité et perte de tranquillité. Nous habitons à proximité directe et notre ménage travaille selon des horaires atypiques exigeant parfois de dormir le jour. Les nuisances pourraient donc avoir un impact concret sur notre santé, notre repos et notre qualité de vie.

Nous sommes aussi préoccupés par la circulation de camions lourds sur le boulevard des Cimes pendant toute la durée des travaux, possiblement jusqu'à environ six ans selon l'échéancier anticipé. Une circulation lourde répétée risque d'accentuer les nuisances, d'augmenter les enjeux de sécurité et de contribuer à une détérioration prématurée de la chaussée. Cette question devrait être évaluée avant l'autorisation finale, notamment quant aux trajets, à la fréquence, aux horaires, aux mesures de sécurité et aux responsabilités en cas de dommages à la voirie.

Nous demandons un plan de gestion de chantier public et contraignant, incluant bruit, vibrations, poussière, camionnage, horaires, stationnement des travailleurs, protection et suivi de la chaussée, mécanisme de plainte, obligations de correction et communication régulière avec les résidents.

11. Bruit permanent des équipements mécaniques

Le bruit permanent des équipements mécaniques doit aussi être évalué. Un projet de cette ampleur implique des systèmes de ventilation, chauffage, climatisation, récupération de chaleur, géothermie ou autres équipements. Avec environ 300 à 330 logements, le bruit cumulatif pourrait affecter les résidences voisines, surtout le soir, la nuit et l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes.

Nous demandons une étude acoustique complète, incluant le bruit du chantier, de la circulation et des équipements mécaniques après occupation. Des limites de bruit devraient être imposées aux limites des propriétés voisines, avec obligation de correction.

12. Études, transparence et conditions

Un projet d'une telle ampleur devrait être accompagné d'études accessibles au public avant l'adoption finale. Ces études ne devraient pas être seulement informatives : leurs conclusions devraient servir à modifier le projet et à imposer des conditions précises, mesurables et contraignantes.

Nous demandons notamment la publication ou la production des études suivantes : circulation, sécurité routière, cheminements piétons et cyclables, accessibilité réelle au Métrobus 804, stationnement sur rue, acoustique, chantier, ensoleillement et effet de masse, drainage et eaux pluviales, infrastructures locales, impacts cumulatifs et capacité des écoles, parcs, espaces de loisirs et services de proximité.

13. Synthèse des demandes

Nous demandons respectueusement à la Ville de ne pas autoriser le projet dans sa forme actuelle sans modifications substantielles et sans conditions additionnelles. Plus précisément, nous demandons :

- * réduire la hauteur des bâtiments près des résidences, des voisins immédiats, du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur-Cooke;
- * prévoir une transition graduelle des gabarits avec les maisons existantes et les rues du quartier;
- * revoir à la baisse le nombre de logements ou mieux justifier publiquement la densité;
- * clarifier le projet exact autorisé : logements, hauteurs, accès, stationnements, marges et conditions;
- * intégrer les engagements du promoteur directement dans la résolution finale;
- * rendre publiques les études pertinentes avant la décision;

- * analyser la sécurité de la rue Monseigneur-Cooke, du boulevard des Cimes, de la rue Verret, de la rue Racine, du boulevard de l'Ormière et des intersections voisines;
- * revoir ou limiter les accès automobiles pour réduire les conflits de circulation;
- * améliorer les trottoirs, traverses, liens actifs, liens cyclables et le déneigement;
- * clarifier l'accessibilité, l'entretien annuel et hivernal, l'éclairage et la signalisation des voies cyclo-piétonnes privées annoncées comme accessibles au quartier;
- * vérifier concrètement l'accessibilité piétonne au Métrobus 804;
- * évaluer la capacité des écoles, parcs, loisirs et services de proximité;
- * protéger les voisins immédiats par des mesures d'intimité, écrans végétaux, distances ou réduction de gabarit;
- * imposer une étude acoustique et des limites de bruit vérifiables;
- * imposer un plan de camionnage détaillé pour toute la durée du chantier;
- * imposer un plan de gestion de chantier public et contraignant;
- * prévoir un mécanisme de plainte efficace pendant le chantier et après l'occupation;
- * reporter l'adoption finale si les études essentielles et les conditions de réalisation ne sont pas disponibles;
- * intégrer les conditions pertinentes dans la résolution finale afin qu'elles soient obligatoires, vérifiables et opposables.

14. Conclusion

Nous reconnaissons l'importance de construire de nouveaux logements. Cependant, l'urgence d'agir en habitation ne devrait pas faire disparaître les exigences d'intégration, de sécurité, de transparence et de qualité de vie.

Le projet du 4035-4075, boulevard des Cimes représente une transformation importante pour le quartier Des Châtelers. Dans sa forme actuelle, il soulève trop d'incertitudes quant à son intégration, ses impacts sur la circulation, la sécurité des piétons et cyclistes, le stationnement, le chantier, le bruit et la qualité de vie des résidents voisins.

Comme le projet n'est pas susceptible d'approbation référendaire, la consultation publique et écrite devient d'autant plus importante. Elle doit permettre de bonifier réellement le projet, et non simplement de recueillir des commentaires après coup.

Une densification réussie doit créer des logements, oui, mais aussi un milieu de vie sécuritaire, accessible, bien intégré et respectueux du quartier qui l'accueille.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

- **Intervention 98**

Ce projet m'inquiète énormément. Pratiquement doubler la population de ce petit quartier tranquille et sécuritaire, amènera beaucoup plus de circulation, de bruit. On est venu s'installer dans ce quartier pour sa tranquillité, sa paix d'esprit et son charme. Ces nouvelles constructions vont complètement changer notre vie paisible. Et changer le visage de ce quartier que j'aime tant. Svp, modifier le projet en cours pour l'angle des Cimes et Mgr Cool'k?

- **Intervention 99**

'Bonjour,

J'ai assisté à la consultation citoyenne du 11 mai dernier pour le projet de logement résidentiel au 4035-4075 bou. Des cimes. Je suis revenu de la consultation déçue des décisions de la Ville. Je dis la décision parce que je ne suis pas dupe, la décision est prise, il manque juste le quand.

Malheureusement, le mot utilisé Consultation Citoyenne ne ressemblait en rien. Il n'y a rien de consultatif. L'ensemble du dossier est insultant mais tous d'abord, le manque de transparence de la Ville.

Il a été mentionné qu'il y a eu plus de 2000 envois pour l'invitation de consultation publique.

- Pour quelles raisons les résidents à côté du projet n'ont pas eu le pamphlet d'invitation à la consultation citoyenne?
- Quels étaient les demandes de la ville et quels étaient les rues pour la remise des pamphlets (énumérés les rues) ?
- Est-ce des employés de la ville ou Poste Canada qui était responsable de l'envoi?
- Est-ce qu'il y a eu une plainte à Poste Canada pour le non-acheminement du pamphlet?
- Quel est la nature de la plainte faites?
- Quel est le numéro de plainte ou dossier à poste Canada?

Par la suite, même si ceux résidents e face n'ont pas eu un temps nécessaire pour se préparer, vous n'avez jamais voulu augmenter le délai d'envoi de réponse écrite. Sur le site internet, il est toujours écrit le 14 mai.

Il y a 3 ans, j'ai fait les démarches à la Ville pour faire un agrandissement. Les urbanistes de la ville se sont données à cœur joie. Je devais respecter des couleurs, des matériaux et respecter ma marge de 9 mètres avec mon voisin arrière. C'était impensable de déroger de ses demandes.

Il y a 2 ans, nous avons reçu un papier puisque la ville avec découvert qu'un voisin ne respectait pas la marge du 9 m pour une extension qu'il avait fait. Nous avons du temps pour dire si nous étions contre ses dérogations.

Avec le PL-31, on se permet de tout! On oublie l'urbaniste, on oublie les marges avec les voisins. On oublie tout ce pourquoi nous avons des urbanistes dans une villes.

L'ordre des urbanistes met en garde les Villes ainsi que ses membres sur le superpouvoir des Villes avec le PL-31. L'Ordre reconnaît qu'il peut s'avérer être utile pour faciliter la mise en chantier de projet prioritaire comme des logements sociaux portés par des OBNL. Dans ce projet, nous sommes dans un projet privé, pour les profits du promoteur.

- Depuis l'adoption du PL-31, combien de projets d'habitation ont été présenté à une participation citoyenne et que la ville prévoyait utiliser le PL-31?
- Combien de projet ainsi que le nombre de logement ont été adopté par la ville en utilisant le PL-31?
- Comment peut-on dire que 3 bâtiments de 5-6 étages vont se fondre dans le décor lorsqu'on prévois être plus proche que le 9m pour nos marges arrière et à l'intérieur des marges en avant de la rue?
- Est-ce que le projet serait accepté tel quel sans l'aide du PL-31?
- Est-ce qu'il y a un urbaniste de la Ville qui peut dire que ça va bien vieillir un projet tel quel dans un secteur résidentiel de Montchatel?
- Actuellement, le terrain est de vocation religieuse. Dois-ton le modifier en vocation résidentiel avant de faire adopter le projet?

L'ordre des urbanistes préconise des critères d'intégration urbaine. Je rappelle que nous sommes dans un quartier d'arbres matures mélangé de maison unifamiliales (Cottage, bungalow, jumelé). Lors de la consultation, personne n'a dit <>. Tous ceux qui sont passé aux micros ont demandé un projet intelligent dans l'harmonisation du quartier. Je demande de prendre moins de projet mais de le faire bien! (En prendre moins mais en prendre soins)

Le quartier va tellement changer et cela est inquiétant. Le boulevard des cimes mesure 1.8km . Avec ce projet de 280 logements, c'est comme si on construisait 2 boul des cimes en termes de logement. Je ne prends pas en considération la construction du Tria (rue Racine) de 248 logements, les constructions de jumelé sur boul. St- Claude. Tous ses projets sont à moins de 1 km du projet discuté de la consultation. Tout cela devient de l'accumulation qui devient une montagne de gens.

Nous avons posé des questions sur des études de circulation. Aucune réponse tangible a été répondu.

- A ton évalué l'augmentation du trafic?
- Quel est la pression sur le réseau routier pour sortir du quartier?
- Quels sont les prévisions de voiture pour la rue de la faune, Mgr cooke, boul. industriel, boul st-claude, boul. des cimes et boul. l'ormière?
- Lors de la consultation, nous avons demandé une étude sur la circulation. J'attends l'étude sur la circulation.

Toutes les rues mentionnées plus haut ne pourront pas être agrandie pour cette augmentation de trafic.

- Est-ce que l'objectif de la ville est de favoriser l'étalement urbain?
- Est-ce que vous considérez que ce projet n'est pas de l'étalement urbain? Pourriez-vous élaborer.

Au lieu de densifier le centre-ville ou tous les endroits prêts des services, on décide de densifier la couronne nord de la Ville. Les gens vont utiliser leur voiture. La pharmacie et l'épicerie la plus proche est à 1km. La suivante est à 2 km. La Ville accepte que le promoteur fasse du stationnement pour les locataires. Donc nous assumons tous que les gens vont en avoir besoin. Arrêtons de se mettre la tête dans le sable avec le transport en commun. Nous sommes dans Nord de la ville. Pour se rendre dans un centre commerciale respectable (Galerie de la capitale / Laurier) il nous faut plus de 60 min. L'auto restera toujours le moyen de transport numéro #1 si on habite dans ce coin-ci.

- Avez-vous prévu une meilleur entretien des routes adjacentes au projet?

Selon le promoteur, celui-ci dit avoir un décompte de plus de 1507 arbres.

- J'aimerais connaître la méthodologie de calcul pour compter 1 arbre?
- J'aimerais avoir accès au rapport sur le nombre d'arbre.
- Si l'entrepreneur ne respecte pas son engagement sur les arbres ou sur un nombre plus élevé de stationnement extérieur, quel sera l'amende? Est-ce que les amendes sont cumulable selon les infractions.

Dans tous ce projet, je recherche toujours comment nous allons augmenter l'accès à la propriété. C'était l'argumentaire de notre élu lors de la rencontre.

- Est-ce qu'il existe une étude qui stipule que les personnes âgées veulent devenir locataire?

Elle a répété souvent que les personnes âgées vont venir habiter dans les logements et libérer leurs maisons. Est-ce que j'ai besoin de vous rappeler qu'il existe des crédits d'impôt provincial pour rester dans sa maison le plus longtemps.

- En quoi construire du logement locatif luxueux peut favoriser l'accès aux premiers acheteurs?

Le promoteur se dit spécialiste des maisons mais vous lui demandez de construire des appartements. Le promoteur, en achetant voulant construire des maisons. Dans ce sens, laissons-le construire des maisons. Le quartier a 99% de maisons-jumelé

En lien avec le PL-31, un des critères est que le taux d'inoccupation des logements soit en bas de 3%. En navigant sur le site de la SCHL, on peut se rendre compte que les prévisions sont toutes à la hausse. Avec la réduction des seuils d'immigration par le gouvernement du Québec ainsi que la fin de plusieurs programmes comme le PEQ, le nombre a baissé. Même l'université Laval a vu son taux d'étudiant diminuer. Cela libère des logements. On sent une presse de construire des maisons avant le 3%. Dites-le au lieu de vous cacher en essayant de trouver des raisons

Avec toutes les constructions d'immeubles locatifs en cours à la ville de Québec,

- Quels sont les prévisions d'occupation de logements à la ville de Québec pour 2026?
- Croyez-vous que le taux d'inoccupation de logement va être supérieur à 3% lors de la prochaine révision? Si non, quel est votre prévision?
- Est-ce que la ville fait des prévisions indépendamment de ceux produites par la SCHL? Quel est votre taux d'inoccupation de logement?
- Quel est votre méthodologie de calcul si vous faites une évaluation différente?

Je ne peux pas croire qu'avec toutes les annonces de construction que l'on voit passer sur le site de la ville, que nous n'avons pas atteint la cible de 3%. Je trouve que l'on surutilise le PL-31 en soi-disant en manque de logement. Honnêtement, vous nous prenez pour des cons.

Je ne me comprends pas comment la Ville a pu penser que ce projet pourrait avoir l'acceptation sociale. Je suis extrêmement déçu! Je suis déçu que la Ville nous mette de côté pour ce projet. J'aimerais que ce projet soit participatif avec le milieu.

Pourquoi ne pas utiliser ce lieu pour des services tels qu'un CPE. Utilisons la bâtisse en place pour cela. J'ai entendu dire qu'il va manquer de garderie dans le secteur avec toutes ses constructions

- **Intervention 100**

Bonjour,

Je fais partie des résidents du boulevard Des Cimes. Je suis heureux d'avoir pu participer à la consultation de 11 mai dernier, animée avec brio par Mme Dominique Gagnon, or je dois dire que je suis estomaqué par la façon irrespectueuse et antidémocratique avec la ville de Québec procède dans ce dossier. Les dirigeants semblent très pressés d'aller de l'avant en profitant de la loi 31, au risque d'improviser des décisions qui auront de lourdes et longues conséquences pour le quartier de Montchâtel et ses habitants.

Je suis immensément déçu par la conseillère du district de Loretteville-Les Châtel, Mme Asselin, pour laquelle j'avais un grand respect. Lors de l'assemblée citoyenne, elle m'est apparue tranchante et elle a servi un argumentaire hautement discutable. En tant que résidente du secteur, elle ne peut pas ne pas connaître les lourds impacts de ce projet et je m'explique mal qu'elle puisse aller à l'encontre des citoyens qu'elle représente et qui ont voté pour elle.

J'ai personnellement longtemps habité en appartement dans le Vieux-Québec, y compris avec ma jeune famille, parfois contre vents et marées, parce qu'on faisait la vie dure aux jeunes familles dans la vieille ville sur bien des aspects. Alors qu'on était envahi par les touristes et le bruit quotidien du Moulin à images (étiré sur cinq ans!) qui empêchait nos enfants de dormir, on s'était fait dire par l'administration d'alors qu'on avait choisi de vivre dans le Vieux-Québec et qu'on devait assumer. Nous avons fini par quitter et nous installer dans Montchâtel. Ce qui nous a appelé? La beauté du quartier, la construction des habitations faite dans le respect des arbres matures -une rareté au Québec-, sa quiétude, ses espaces verts et sa sécurité pour pouvoir élever nos enfants. Nous n'avons jamais pensé venir ici en pestant contre le fait qu'il n'y avait pas d'appartements, comme le suggérait Mme Asselin. Nous avons plutôt choisi le lieu en toute connaissance de cause, en sachant qu'il était fait de maisons unifamiliales ou de semi-détachés et nous avons prévu nos finances en conséquence.

Importants enjeux de circulation

Connaître véritablement le boulevard des Cimes – qui n'a de boulevard que le nom- c'est comprendre que c'est une petite rue d'un quartier résidentiel de maison unifamiliales et de semi-détachés. Comme il s'agit de la porte d'entrée du développement, il y a déjà une forte circulation routière, trop rapide. Ironiquement elle a été haussée de 30km/h à 40km/h ces dernières années, une très mauvaise idée, puisque, plus que jamais, les passants et particulièrement les enfants, doivent toujours se méfier des voitures, camions et même autobus qui ont le pied pesant.

Par ailleurs, cette rue, déjà passante, devient rapidement saturée de trafic dès qu'une rue avoisinante est bloquée par des réparations ou des déviations, à tel point qu'il est

ardu pour les résidents de sortir de leur entrée ou pour les passants de traverser la rue sans souci. Alors pas besoin d'être un grand spécialiste pour comprendre qu'ajouter quelque 300 voitures – en admettant que les potentiels résidents du futur projet n'aient qu'un véhicule – va bouleverser la circulation et empoisonner la vie de quartier, au propre comme au figuré, en augmentation la pollution de l'air comme la pollution sonore et visuelle. Il ne faut pas oublier que le secteur n'aura pas du tout droit au tracé du futur tramway et que le système d'autobus ne fonctionne bien que pour certaines destinations, donc l'automobile restera de mise pour la grande majorité des futurs résidents.

Je dois vous dire que je n'ai pas du tout été rassuré par « l'expert » en mobilité, M. Olivier Duff-Murdoch, qui n'avait visiblement pas du tout envie d'être à la consultation et qui prétendait qu'il n'y aurait aucun impact, tout en semblant ne pas être au courant du dossier. De toute évidence, aucune étude n'a été faite sur les impacts futurs et la Ville ne semble pas vouloir en faire, malheureusement. Or avant de précipiter ce projet, une telle étude devrait avoir lieu.

Toujours sur ce point, je ne peux passer sous silence combien six années de construction, c'est long. Ajoutez-y du bruit, ce l'est encore davantage. Et ajoutez de la machinerie lourde qui se stationne et qui circule dans les petites rues du quartier, ça devient intenable. Sur ce point non plus, l'ampleur du projet ne se justifie pas.

Surpopulation

Ajouter soudainement plus de 600 personnes dans le quartier aura un impact direct sur la population scolaire. Quand nos enfants sont entrés à l'école primaire il y a une douzaine d'années, il y avait déjà surpopulation scolaire, à tel point que ma fille devait passer ses midis et ses périodes d'attente dans le vestiaire de la patinoire voisin de l'école, qui servait de local pour de nombreuses classes et d'accueil pour le service de garde. Une situation intenable pour elle tellement il y avait de l'écho et que les enfants étaient tassés. À la suggestion d'une spécialiste que nous avons consultée, nous avons dû lui trouver une place dans une autre école qui n'était pas dans le quartier. Depuis, malgré les agrandissements des institutions scolaires, la situation du quartier est loin de s'être améliorée. Et quand on sait que ça prend une dizaine d'années pour bâtir une école, on prépare avec le projet de tours d'habitation encore une fois un autre grand problème sans envisager sa solution.

À cela, il faudra ajouter les nécessaires enjeux d'aqueduc – sauf erreur, Sillery a dû refaire son réseau d'aqueduc pour répondre à la densification qui a cours. Il faudrait être plus visionnaire pour sauver des ennuis et des coûts additionnels.

Architecture, urbanisme et solutions

Qu'on se comprenne bien, il est tout à fait louable de vouloir densifier la ville. Seulement, il faut le faire aux bons endroits et de la bonne façon. Ce qui fait la charme

des villes et des quartiers, ce sont leurs cohérences architecturales, ce qui est malheureusement trop rare en Amérique du Nord. L'intellectuel Jacques Godbout a souvent souligné combien les architectes avaient des comptes à rendre : nous vivons quotidiennement et pour longtemps avec ce qu'ils créent et imaginent. Mais cela va bien au-delà des bâtiments : il y a leur intégration en cohérence avec leur environnement.

Il est complètement illogique et saugrenu de se mettre à insérer des tours d'appartements dans des quartiers faits uniquement de maisons unifamiliales et de jumelés. Alors plutôt que d'aller contre nature et de venir saboter un quartier unique dans la ville de Québec, comme ç'a été le cas -Mme Asselin l'a reconnu- dans certains secteurs dont Val-Bélair, peut-on plutôt réfléchir à quelque chose de plus logique qui s'intègre dans l'environnement : des semi-détachés, par exemple, ou des maisons en rangées, avec une architecture et des couleurs se fondant à ce qui les entoure? Voilà des pistes de solutions qui seraient censées, en harmonie avec les lieux, qui permettraient une densification cohérente, dans la mesure où on s'assure aussi de conserver la verdure, car on sait combien il est long d'obtenir des arbres matures.

Lorsqu'on parle d'intégration dans le milieu, on pense aussi à la hauteur. Le promoteur a prétendu qu'on ne verrait pas ses tours d'immeubles car elles ne dépasseraient pas les cimes des arbres : quelle insulte à l'intelligence des citoyens! Nos arbres matures arrivent à la hauteur du toit de notre maison et nous n'avons qu'un seul niveau, pas cinq! Aussi, si on privilégie les maisons en rangée, par exemple, soyons logiques et assurons-nous de respecter la hauteur des bâtiments du boulevard des Cimes.

Si nous souhaitons aller de l'avant avec un projet de densification, abaissons la limite de vitesse à 30km/h sur le boulevard des Cimes et mettons des dos d'âne à des endroits stratégiques. Aussi, s'il est question de mettre un trottoir, il serait logique de le mettre sur l'ensemble du boulevard des Cimes, pas uniquement devant les nouvelles habitations. Ceci viendrait à la fois sécuriser les piétons, libérer la piste cyclable et réduire la largeur de la rue, donc, du même coup, forcer le ralentissement de la circulation.

En terminant, je précise que je ne suis pas pour le statu quo. Je crois simplement qu'il est logique et visionnaire de densifier de manière respectueuse, en harmonie avec le territoire et les citoyens. Tout le monde y gagnera, surtout si la Ville compte également faire un nouveau projet dans le lot du 4225 Des Cimes. Faisons grandir le quartier intelligemment, en cohérence avec sa structure, son environnement et les différents services offerts aux citoyens.

- **Intervention 101**

Bonsoir. J'ai participé lundi dernier à la « consultation publique », si on peut la nommer ainsi, et je peux dire que j'en suis ressortie aucunement rassuré. L'ambiance était loin d'une « consultation publique », plutôt une séance pour faire avaler une pilule. On nous demande seulement de discuter du projet 4035-4075 des cimes, mais pas de tous les

autres projets en cours dans le quartier (je parle entre autres du projets de condos près du IGA Convivio à Loretteville). On met de côté la vue d'ensemble et l'impact que ceci peut avoir sur les infrastructures, les services et la sécurité, ça ressemble à Val-Bélair qui est ni plu ni moins qu'un fiasco. Ce projet a été préparé en catimini et nous, les citoyens du quartier Montchâtel, avons été informés seulement quelques jours avant la « consultation ». Si la ville voulait vraiment communiquer avec ces citoyens, elle l'aurait fait au départ en impliquant tous les parties prenantes à la place de travailler en silo. Svp, retournez à votre table à dessin.

- **Intervention 102**

Le présent document est un addenda au mémoire déposé en main propre lors de la séance du 11 mai 2026. Les informations additionnelles reçues lors de la séance ont soulevé des points non abordés dans le mémoire tel que déposé. Il se veut un ajout et une partie intégrante du mémoire et doit y être ajouté.

Mémoire – Annexes 6 et 7

- **Intervention 103**

Ce mémoire a été produit dans un délai restreint, ce qui limite nécessairement la profondeur de certaines analyses et la capacité d'explorer l'ensemble des enjeux avec toute la rigueur qu'ils méritent. J'aurais souhaité disposer de davantage de temps afin de bonifier le travail, d'approfondir les données et de consolider certaines recommandations. Malgré ces contraintes, le présent document reflète une lecture sérieuse et structurée de la situation, appuyée sur les informations accessibles dans le cadre temporel imposé. Il demeure toutefois important de souligner que des décisions d'aménagement ou de planification gagnent à être appuyées sur des analyses complètes et rigoureusement documentées.

Mémoire – Annexe 8

- **Intervention 104**

J'aimerais d'entrée de jeu mentionner qu'il sera très difficile d'exprimer l'ensemble de mes préoccupations, de mes opinions, commentaires, idées, suggestions et objections, puisque le délai imparti pour s'exprimer est tellement court qu'il est difficile, voire impossible, de conjuguer vie professionnelle, s'occuper des enfants et exécuter toutes les tâches quotidiennes, tout en essayant de mettre par écrit notre réponse complète à ce projet à l'intérieur de 3 jours.

Je suis né et j'ai grandi dans la Ville de Québec. J'ai passé mon enfance jusqu'à ma période jeune adulte à Limoilou et St-Odile, dans les "blocs". Ce ne fut pas là où je dirais que je me suis réalisé ni que j'ai vécu de belles années de bonheur. L'environnement terne, multi-étagé, les problèmes d'étages et de voisinage, le

sentiment d'insécurité, se faire aborder par toutes sortes de voisins mal intentionnés, les vols dans les casiers au sous-sol et la peur de s'y rendre suite aux gens louches et aux agressions, les maisons voisines qui se faisaient cambrioler par des résidents des blocs, aucune installation pour les enfants à l'exception du vieux carré de sable où l'on jouait au travers les crottes de chat et j'en passe.

Comme jeune adulte, j'ai passé quelques années dans Cap-Rouge et Ste-Foy, dans de beaux secteurs, avec de belles maisons. L'environnement était sain, complètement différent. C'était paisible et calme. Je m'y suis senti bien. Tellement bien, que lorsque j'ai dû m'expatrier pendant une quinzaine d'année à l'extérieur de la région pour le travail, j'ai toujours gardé en tête de revenir le plus tôt possible à Québec et m'y établir dans un beau quartier de maisons.

J'ai travaillé très fort pour être en mesure de faire l'acquisition d'une maison canadienne dans le secteur de Montchâtel, en 2021. Cette belle maison sur la rue du Golf, tellement bien entretenue malgré sa quarantaine d'année, trône au sommet de Montchâtel et est entourée d'arbres matures, d'un nombre important d'oiseaux variés que nous tentons de nourrir et de protéger. Le quartier est constitué d'autres belles maisons similaires et/ou architecturales qui fondent bien dans cet univers de paix et de calme. C'est cela que nous recherchions pour y établir notre jeune famille, mais aussi pour y vivre nos vieux jours en paix. Ce quartier, je voulais y demeurer jusqu'à la fin de mes jours, dans ma maison, dans ce secteur paisible. J'y investi des sommes considérables pour faire de notre maison une référence en matière d'arbres, de fleurs, d'arbustes, de fruitiers. Je décors et j'aime cet esprit de belles maisons, qui constituent un patrimoine à protéger dans la Ville de Québec et pour lequel je fais grandement ma part pour maintenir ce patrimoine particulier lié à nos racines historiques. C'est identitaire et j'y tiens.

J'ai été quelques fois consterné depuis mon arrivée en 2021 lorsque j'ai vu la vente et la division de certains terrains à proximité, pour y construire des jumelés tellement collés qu'il n'y a plus d'espace pour les résidents. Et encore moins de place pour y planter de beaux arbres, alors que pourtant ces terrains étaient boisés préalablement, mais la Ville n'est pas intervenue (entre autres au coin de Mgr Cooke\Golf). On tient de grands discours sur les arbres et la protection environnementale, mais on ne fait pas de réelle vigie du côté de la Ville. On donne des permis de construire, on déboise, sans plus.

Rapidement, nous avons eu cependant des inquiétudes quant à la vitesse sur plusieurs artères, dont sur des Cimes, Monseigneur Cooke et du Golf. Ma fille de 11 ans ne peut même pas se rendre à pied à l'école La Source ou aller voir ses amis en toute sécurité, car elle doit traverser l'intersection du Golf/Monseigneur Cooke, qui ne dispose pas de traverse de piétons et de signalisation adéquate au sol. Les automobilistes sont tellement pressés qu'ils ne la laissent pas passer. Cette zone est transitoire pour bien des gens de Val-Bélair qui coupent dans le secteur et qui sont pressés. Il n'y a aucune surveillance policière et le territoire n'est pas bien couvert par la police. On ne la voit jamais. Les arrêts obligatoires sont souvent pas respectés dans notre quartier et il n'y a aucune répression. Je ne vois pas où cela changera si on ajoute plus de 300

logements, car la surveillance policière ne sera pas plus augmentée pour permettre d'enrayer les problématiques.

Pour en venir au projet, de ce que nous savons, les Sœurs aurait vendu le terrain à condition qu'il n'y ait pas de développement de tours d'immeubles. Nous n'étions pas là, mais il me semble que le côté éthique et même du consentement contractuel est lié à cette condition. La Ville peut bien avoir des visions de développement, celle-ci ne cadre pas du tout dans le secteur et celui-ci ne peut également pas répondre à un tel développement.

En effet, il ne faut pas être très fûté en mathématique pour y voir clair que le secteur ne peut pas permettre aux écoles qui débordent déjà, de recevoir les enfants qui logeront dans plus de 300 logements supplémentaires. Nos propres enfants devaient aller dans 2 écoles différentes; ce qui ne faisait aucun sens. Il n'y a pas de services de garderie à proximité pouvant accueillir aussi les jeunes enfants. L'Hôpital Chauveau déborde et les heures d'ouverture restreintes ne suffisent même pas pour la cliente locale. Nous l'avons vécu à plusieurs reprises. Le transport en commun n'est pas suffisant ni adapté pour les travailleurs et les étudiants qui vont dans des secteurs éloignés. J'ai parlé pas plus tard qu'hier avec des responsables d'Hydro-Québec qui m'ont indiqué que les infrastructures en place ne peuvent pas répondre à la demande et nous sommes déjà un secteur qui subi régulièrement des pannes. On se doute également que les infrastructures liées aux canalisations et à l'eau ne répondent également pas à ces futures exigences. Le débit d'eau est déjà parfois variable et n'est pas le plus fort. Concernant la circulation, elle est déjà intense sur Verret, Mgr Cooke, des Étudiants et des Cimes. Une telle augmentation de véhicules et de citoyens va représenter un risque à la sécurité de nos enfants, qui ont déjà de la difficulté à traverser pour aller à l'école.

Concernant la beauté d'un tel projet : ça ne fait aucun sens. C'est totalement absurde dans un tel quartier que l'on peut dire patrimonial, car oui cela fait partie de l'image particulière de Québec. Vous voulez un tel développement? Vous le faites dans les espaces propices à cela et Québec n'en manque pas. Faites-le dans un endroit où le tramway dont vous parlez tant se rendra, où le réseau d'autobus est adapté, où les infrastructures variées le permettent. Pas ici. Construisez ce qui va de pair avec ce qui est déjà présent, qui se marie bien dans le quartier. Ne me parlez pas de la protection des arbres, on le sait tous comment cela va finir. Malheureusement, les coups de pelles mécaniques dans les arbres qui sont dans le chemin, les déversements de diesel lors des travaux qui feront mourir les vieux arbres, les problèmes techniques en cours de route et nécessitant de couper les arbres, etc. Nous ne sommes pas dupes. Nous n'avons qu'à voir le fameux "Boisé de Val-Bélair" sur Pie XI; où sont les arbres maintenant à la suite de ces immondes constructions qui perturbent maintenant la circulation routière de façon majeure dans ce secteur?

Quant au bruit relatif à un projet de cette ampleur, c'est plus qu'inacceptable. 2 ans de construction par phase; ce qui représente du bruit dans une zone montagneuse pendant

plus de 6 ans. Mais ça ne va pas? Je parlais d'un environnement paisible et tranquille, mais ça ne le sera plus.

Je suis aussi outré par la conseillère, Mme Marie-Josée Asselin, qui nous avait promis avant son élection en 2021, qu'il n'y aurait pas de développement d'une telle ampleur dans le quartier, qu'elle allait veiller à la préservation du calme, de la quiétude, du caractère du quartier et de la sécurité. Visiblement, ce n'est plus le cas une fois qu'elle a été élue. Jamais nous n'aurions voté pour elle si elle ne nous avait pas menti à ce sujet. Nous avons l'impression d'avoir été trompés, alors que nous avons acheté une maison d'une valeur importante dans un des derniers quartiers paisibles de Québec, qui n'a rien en commun avec un tel projet qui n'a pas sa place ici.

Si vous aviez vraiment planifié un développement intelligent, ça aurait été de le faire en cohésion avec les partenaires nécessaires. Inclure une école sur le terrain, une garderie, un endroit pour les personnes âgées, une maison des jeunes. Pas seulement construire pour construire pour collecter des taxes et installer des gens comme du bétail, en perturbant un écosystème humain, patrimonial, végétal et animal.

J'aurais encore bien long à dire et à écrire, mais tout est tellement bien fait que le citoyen n'a pas assez de temps pour s'exprimer.

- **Intervention 105**

Il est totalement scandaleux et irresponsable de la part de l'administration Marchand de forcer le promoteur à faire un projet monstrueux qu'est la construction de 3 tours à immeubles alors que 1) les soeurs ont vendu le terrain à condition que le promoteur y construise des unités unifamiliales et/ou de type jumelé 2) le promoteur lui-même veuille y construire un projet composé d'unités unifamiliales et/ou de type jumelé. Je suis pour la densification intelligente du territoire de la Ville de Québec. Or, lors de la consultation publique à laquelle j'ai assisté, il était clair qu'aucun représentant de la Ville de Québec n'était préparé à ladite consultation. Aucun n'était réellement au courant des problématiques préoccupantes avec lesquelles nous, les résidents du quartier Montchâtel, devons conjuguer au quotidien. M. Duff-Murdoch, ingénieur responsable du transport intelligent a lui-même avoué : "Il est difficile à l'heure actuelle de voir à une analyse complète du transport lorsque le projet aura été complété. Comment est-il possible qu'après toutes les plaintes des citoyennes formulées relativement aux problèmes de circulation (vitesse excessive sur des Cîmes et les rues avoisinantes, les dépassements sur la droite (que j'ai personnellement constaté à plusieurs reprises en raison du fait que je respectais la vitesse permise sur des Cîmes)). Sans parler des 3 écoles primaires (St-Claude, La Source et Château d'eau) et secondaire (ESRC qui, selon ma conversation avec la directrice Mme Anne-Marie Gendron en date du 7 mai 2026 qui m'a confirmé que l'école comptant 2500 élèves déborde même avec la construction du nouveau bâtiment) qui sont complètement saturés au niveau de l'accueil de nouveaux élèves. Marie-Josée Asselin a changé plusieurs fois de discours, telle une vraie girouette, (tantôt le projet s'adressait aux petites familles et après avoir

c'était pour les personnes âgées qui pensent vendre leur maison pour aller rester dans un immeuble situé dans le même quartier. Elle faisait pitié à voir. Lors de la consultation publique, le promoteur a mentionné que le projet ne pourra pas accueillir plus de 10% de loyers à 1080\$/mois. Nous ne pouvons pas qualifier le prix de 1080\$/mois d'abordable. Le promoteur a indiqué qu'il s'agirait plutôt des loyers de 1800\$ et plus par mois. La situation actuellement du quartier est préoccupante malgré les nombreuses plaintes formulées au 311. Grâce à cette consultation publique, nous avons réalisé que nous faisons tous des plaintes au 311 et que malgré tout, la Ville les ignore et ne font aucune action concrète. Voici quelques préoccupations concrètes :

- En choisissant de vivre dans le quartier Montchâtel, on choisit de vivre loin des épiceries, commerces, services de santé, CEGEP, Université et centre-ville de Québec et Sainte-Foy. Nous choisissons donc de faire les trajets en voiture. La topographie du quartier rend difficile la pratique du vélo en raison des fortes pentes présentes partout dans le quartier. De plus, les trajets d'autobus ont été modifiés et certains complètement retirés rendant impossible de prendre l'autobus ne serait-ce que pour aller au travail. (je travaille à Sainte-Foy - partir du haut de la rue du Golf, il faut prendre 3 autobus. Le trajet (aller seulement) est d'une durée de 1h15 alors qu'en voiture, c'est 35 minutes. Inévitablement, les gens qui iraient vivre dans les tours à logement, devront avoir une voiture. Ce qui rajoutera de nombreux véhicules dans les rues.

- La vitesse des voitures/camions/scooters sur le boulevard des Cîmes et Monseigneur-Cook dépasse excessivement la vitesse consignée. Cette rue est une voie de transit pour de nombreux automobilistes qui évitent les nombreux feux de circulation de la rue Saint-Claude et la zone scolaire de 30 km de l'école St-Claude. C'est également la voie rapide pour se rendre à l'École secondaire Roger-Comtois. Aux heures de pointe du matin (entre 7h30 et 9h) et du soir (entre 15h30 et 18h30), il est impossible pour les enfants se dirigeant à pied vers l'école La Source à partir de Mrg-Cook et des Cîmes de traverser l'intersection du boulevard des Étudiants (mes 2 enfants en sont la preuve vivante). Rajouté plus de 300 véhicules à la circulation difficile sera des plus dangereux.

- La rue Monseigneur-Cook est actuellement une voie de transition entre Val-Bélair et Saint-Émile. La rue du Golf devient elle aussi une voie de transition importante où la vitesse est fréquemment dépassée par les automobilistes et en piètre condition dû au trafic important.

Avant l'instauration d'un projet résidentiel aussi important que la construction d'immeubles à logements, l'administration Marchand devrait faire minimalement procéder à l'installation de dos d'âne sur le boulevard des Cîmes, Monseigneur-Cook et du Golf; ce qui contribuerait à réduire la vitesse considérablement (comme il a été fait sur la rue Valvue). Il devrait également améliorer la sécurité des piétons et des familles en faisant des trottoirs et en repensant à la sortie de route débouchant à proximité du boulevard des Étudiants. Cette sortie de route est une très mauvaise idée. Si le ou les ingénieurs prenaient la peine de s'y déplacer un matin de semaine entre 7h30 et 9h

et/ou le soir (entre 15h30 et 18h30) un jour de semaine où il n'y a pas de journée fériée ou pédagogique.

- Le taux de criminalité dans le quartier a sévèrement augmenté durant les 3 dernières années. La couverture policière est inexistante. Cette dernière est à revoir.

- Nous sommes plusieurs citoyens du quartier à constater que la pression de l'eau est déjà faible et les bris d'aqueduc a triplé durant la dernière année. L'administration Marchand est négligeant en permettant de tels immeubles à logements être construits. Les infrastructures souterraines devraient être revues avant le début de la construction de tout nouveau projet de cet envergure.

- **Intervention 106**

Je ne comprend pas que vous envisagiez de faire autant de logement dans un quartier paisible où il y a déjà beaucoup de trafic et où les écoles sont pleines! Couper autant d'arbres mature dans un quartier boiser en plus, c'est inacceptable! Je crois que vous pourriez réfléchir un peu plus longtemps sur quoi faire sur ce grande terrain! Merci

- **Intervention 107**

Bonjour, concernant le projet mentionné ci-haut, avez-vous évalué les impacts cumulatifs de ces 300 nouveaux logements plus les 300 autres de Trivia actuellement en construction ? Impacts du nombre d'élèves supplémentaires sur la capacité des écoles existantes ? Impact sur la capacité du éseau d'aqueduc ? Impact sur le réseau d'égout? Aussi, qu'en est-il du projet de prolongement de la route Penney?Merci de prendre en considération mes commentaires.

- **Intervention 108**

Je suis d'avis qu'on permet beaucoup trop d'immeubles à logement et condos qui entraînent la densification. Je comprends bien qu'il y a une crise du logement, mais c'est surtout des maisons unifamiliales que les jeunes familles souhaitent acquérir et ces grands immeubles ne répondent pas à leur besoin, car pour élever une famille, c'est préférable d'avoir de l'espace et une cour arrière. Ce qu'il faudrait surtout pour rééquilibrer le marché immobilier, ce serait que ce soit les personnes plus âgées qui habitent à deux dans une grande maison unifamiliale qui devraient plutôt habiter dans des logements, mais qu'ils préfèrent rester dans leur maison déjà payée à la place même s'ils n'ont plus besoin d'autant d'espace. Idéalement, il faudrait instaurer un programme de subvention pour apporter une aide financière à toutes les personnes âgées qui vendraient leur maison pour se reloger dans un condo/appartement. Cela inciterait sûrement plusieurs aînés à mettre en vente leur maison, ce qui aurait aussi pour effet d'augmenter l'offre de maisons à vendre et de faire baisser un peu les prix demandés. Si je regarde mon quartier, ça se renouvelle lentement, mais il y a encore énormément de personnes âgées dans le quartier. Ce serait bien qu'ils cèdent la place

à de nouvelles familles tout en ayant moins de travaux saisonniers à effectuer pour eux s'ils se redirigent vers des logements. Dans tous les cas, la densification ne devrait jamais se faire au détriment de la nature du quartier. La construction de 290 logements dans ce si petit espace n'est pas du tout acceptable et ça diminue la beauté de notre quartier au fur et à mesure que tous ces immeubles s'ajoutent au paysage... Je trouve cela complètement absurde comme idée, car les routes sont étroites, donc la congestion routière va certainement augmenter et il risque de manquer d'écoles pour les enfants. J'habite très proche de ce nouveau développement alors cela me cause beaucoup de frustrations de savoir que vous avez l'intention d'utiliser la loi 31 pour aboutir à vos fins et obtenir plus de revenus en taxes municipales considérant qu'on a bien vu que les municipalités sont hautement sous-financées et que le principal objectif est d'augmenter les sources de revenus municipaux.

- **Intervention 109**

Mémoire – Annexe 9

Réponse de la Ville

À l'issue de la consultation publique, la Ville et le promoteur ont convenu de s'accorder un délai de quelques mois afin de discuter des améliorations à apporter au projet afin qu'il réponde davantage aux besoins en logement pour ce secteur. Les suites de cette discussion seront présentées aux citoyens lors d'une rencontre publique qui sera organisée à l'automne 2026. Nous vous tiendrons informés de la date retenue pour cette rencontre.

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, au Service de planification de l'aménagement et de l'environnement et au conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

11 juin 2026

Rédigé par

Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Annexe : Mémoires déposés dans le cadre de la consultation écrite

Annexe 1

Consultation Montchatel; Projet résidentiel 4035-4075 , boulevard des Cimes

Vous trouverez ici plusieurs questions et remarques que ce projet puisse soulever :

Sur la gouvernance de la ville

- Nous concevons bien l'approche de la Loi 31 , à savoir accélérer le processus de construction de logements mais ça ne devrait soustraire en rien certaines des obligations urbanistiques de la ville à savoir :

- Comment s'insère le projet avec les besoins de logements de la ville, soit combien d'espaces sont déjà zonés résidentiels et bâtissables , combien peut-on bâtir de logements sans passer par la loi 31 ? Quelle est la superficie bâtable dans un rayon de 2 kilomètres ?

- il semble également que l'urgence d'agir soit discutable quand on apprend qu'il y a plein de projets autour: Rue Racine, Rue Boucher, rue Des Orchidées, un autre projet sur des Cimes .Ça fait trop d'urgences en même temps...

- La démographie et le marché peuvent-ils supporter tous ces projets ?

- Pourquoi ce projet là aboutit ici au lieu d'ailleurs ?

Sur la gouvernance citoyenne

- Que des questions restées sans réponse à la séance de Consultation (...information) : trop instantanées pour se faire une tête sachant que l'instance majeure à savoir le Conseil de quartier ne semble pas avoir été avisée.

- Ce projet sera-t-il bon pour la collectivité à court, moyen et long terme?

Sur le projet comme tel

- Quel est le type de sol (portance, drainage, présence de roc) ?

- Les services municipaux (eau, égouts, électricité,télécommunications) sont-ils disponibles en bordure du terrain ?

- Sinon, les coûts de raccordement ou d'installation ont-ils été évalués ?
- La capacité des infrastructures existantes peut-elle absorber le projet ?
- Y a-t-il des travaux municipaux supplémentaires à effectuer et qui paiera la note ?

La sortie de cour sur Cooke est dangereuse : puisqu'en angle et aboutissant sur une rue en pente.

La sortie sur des Cimes est tout autant hasardeuse compte-tenu du débit de circulation actuel. À ce propos, la Ville n'a pu nous renseigner sur les études de circulations récentes ou les plaintes générées par le 311.

◦ D'autres questions ont été aussi posées lors de la séance sans que des réponses claires aient pu être apportées :

- Nombre total de logements Nombre de ménages ?
- Échéancier précis des travaux
- Mesures d'atténuation pendant et après les travaux .Quelles sont les obligations de chantier
- L'étalement en regard de l'ensoleillement.

Sur les implications du projet sur le site

◦ Il s'est beaucoup parlé de végétation : il faut savoir que les arbres de Montchatel sont dans un boisé de type transition .Les renhausser ou les déhausser ne serait-ce que de 50 cm les fera mourir à court terme (-de 5 ans).Est-ce utopique de dire qu'on va en sauver 60% ?

Une telle densité aura-t-elle des impacts sur le voisinage soit perte d'ensoleillement, perte d'intimité, zones de passage et bruit ambiant, ? Bref sur l'intégration au milieu de vie environnant actuel.

Sur les implications globales du projet dans la collectivité

- C'est ici qu'on puisse sentir certaines faiblesses lors de la présentation :
- Les écoles du secteur ont-elles la capacité d'accueillir de nouveaux arrivants ? Combien seront-ils dans un horizon prévisible ?
- Idem pour les services de proximité (garderies, transport collectif) sont-ils accessibles ?
- Faudra-t-il prévoir de nouveaux équipements collectifs ?
- Ce projet apporte t-il de nouveaux espaces verts et une nouvelle qualité de vie à proximité ?

La Circulation générée pose le plus de questionnements , compte-tenu de la situation actuelle , Montchatel compte peu de sorties de quartier et elles sont déjà surchargées. Quelles sont les mesures d'atténuation prévues par la Ville ?

-

Conclusion

Il est malheureux de voir que cet exercice relatif à la loi 31 amène la Ville à faire ce qu'on appelle du « spot zoning », relativement contraire à toute forme d'éthique urbanistique en matière de planification et de « participation citoyenne », d'autant plus les délais puissent se comparer à de l'instantanéité.

Dans l'espoir de fortes modifications ou carrément d'un abandon de projet au su de ce que nous avons pu apprendre de convaincant sur ce projet.

Claude Tanguay , résident de Montchatel depuis 50 ans

familletanguay@videotron.ca

Annexe 2

MÉMOIRE D'OPPOSITION TECHNIQUE ET RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT

Projet résidentiel : 4035-4075, boulevard des Cimes (Nova Construction)
Soumis dans le cadre de la consultation publique en vertu de la Loi 31 – Mai 2026
Présenté par : Véronique Trudel
Adresse : 4275, rue Bellerose
Date : 13 mai 2026

INTRODUCTION

Le présent mémoire formalise mon opposition technique au projet de surdensification proposé au 4035-4075, boulevard des Cimes. Ce projet constitue une rupture majeure avec la trame urbaine existante. Si la crise du logement est une réalité provinciale indiscutable, l'utilisation des pouvoirs d'exception de la Loi 31 ne doit pas servir de justification à une densification mal intégrée, brutale ou improvisée. Une crise ne saurait justifier l'absence de planification intelligente.

En tant que citoyen engagé, la démarche présentée ici ne vise pas à bloquer systématiquement le développement du site, mais à démontrer que ce projet précis est inadapté à ce site spécifique. Ce mémoire propose des balises strictes et des solutions constructives pour assurer la sécurité des infrastructures, la préservation du patrimoine arboré et le respect du cadre de vie des résidents actuels.

SECTION 1 : EXCAVATION À LA DENT ROTATIVE – RISQUES STRUCTURAUX ET ACOUSTIQUES

L'utilisation d'une dent rotative (fraiseuse hydraulique) pour excaver le roc nécessaire au stationnement souterrain de 400 cases pose un risque significatif pour l'intégrité des structures environnantes. En raison de la topographie escarpée du secteur, de nombreuses propriétés voisines dépendent de murs de soutènement pour retenir la poussée latérale des terres.

1.1 Risques physiques et géotechniques ^[1,2,3]

- **Vibrations continues et résonance** : Les vibrations générées par la dent rotative représentent un risque réel pour la stabilité des propriétés avoisinantes. Contrairement au dynamitage, la dent rotative induit des vibrations stationnaires continues pendant des mois. Dans le sol schisteux et escarpé du secteur, ces ondes se propagent efficacement et seront ressenties physiquement sur plusieurs dizaines, voire une centaine, de mètres. Elles posent un danger structural direct (fissuration, modification de la poussée des terres) pour les fondations et les murs de soutènement à proximité.

- **Nuisance acoustique industrielle :** À la source, cet outil génère entre 90 et 105 dB. Il produit un sifflement strident continu à haute fréquence qui sera perceptible jusqu'à 300 mètres et créera une nuisance significative et disproportionnée pour la qualité de vie dans un rayon direct de 150 mètres, rendant impossible la jouissance des propriétés extérieures. Bien qu'il n'y ait pas de chiffre "plafond" global dans le règlement général pour les chantiers, les normes de santé publique et les guides de construction suggèrent que le bruit ne devrait pas excéder durablement 55 dB en zone résidentielle diurne pour ne pas être considéré comme excessif.

1.2 Exigences citoyennes fermes :

1. **Inspection pré-chantier obligatoire :** En vertu de l'Article 976 du Code civil du Québec (Troubles de voisinage), le promoteur doit mandater, à ses frais, une firme d'ingénierie indépendante pour effectuer un relevé photographique et structurel complet de toutes les fondations et de tous les murs de soutènement dans un rayon de 150 mètres avant le premier coup de pelle.
2. **Surveillance sismographique selon la règle de l'art :** Bien que le Québec ne possède pas de loi uniforme sur les vibrations continues, la norme internationale DIN 4150-3, norme internationale reconnue en matière de protection des structures contre les vibrations, constitue la règle de l'art reconnue par les ingénieurs et les tribunaux québécois. Nous exigeons l'installation de sismographes aux lignes de propriété avec une limite de vitesse de pointe des particules (PPV) fixée à un maximum strict de 5 mm/s, entraînant l'arrêt automatique des travaux en cas de dépassement.
3. **Barrière acoustique :** Obligation d'ériger un mur antibruit temporaire de hauteur suffisante en bordure de la zone de fraisage pour rabattre les hautes fréquences stridentes de la machinerie.
4. **Restriction des heures de chantier :** L'excavation à la dent rotative générant une nuisance sonore et vibratoire d'une intensité exceptionnelle, nous exigeons que la Ville de Québec impose des conditions strictes au permis de construction du promoteur, en resserrant les heures d'opération. Les travaux de fraisage mécanique du roc devront se limiter exclusivement du lundi au vendredi, de 8 h 00 à 16 h 00. Toute activité de fraisage doit être strictement interdite les samedis, dimanches et jours fériés. Cette restriction constitue une modification nécessaire par rapport au règlement général de la Ville (R.V.Q. 978) — qui autorise normalement le bruit de chantier de 7 h 00 à 21 h 00 — afin de préserver un minimum de santé publique, de droit au repos et à la quiétude pour les familles et les télétravailleurs du quartier.

SECTION 2 : ANALYSE DES INFRASTRUCTURES, DU TRAFIC ET DISTORSION DE LA LOI 31

2.1 Application abusive de la Loi 31 et du taux d'inoccupation global

La Ville justifie l'utilisation de la Loi 31 en invoquant un taux d'inoccupation régional de 2,2 %. Or, cette statistique globale masque la saturation flagrante de la Haute-Saint-Charles. Loretteville et Val-Bélair absorbent une part disproportionnée des chantiers. Utiliser une moyenne métropolitaine pour surdensifier une périphérie sature l'esprit même de la loi. La Loi 31 ne doit pas devenir un moyen de contourner systématiquement et abusivement les grilles de zonage locales. Par sa nature même, elle est conçue comme mécanisme exceptionnel, temporaire et ciblé. Or, le projet visé par le présent mémoire constitue le troisième à être soumis dans le quartier, après ceux de la rue Boucher et celui du 11780 boulevard Saint-Claude. Cette utilisation répétée soulève des préoccupations quant à un recours de plus en plus routinier à un pouvoir pourtant censé demeurer exceptionnel. Une telle répétition transforme un mécanisme d'exception en pratique régulière, ce qui est contraire à l'intention du législateur. De plus, le caractère temporaire de la loi semble inciter la Ville à multiplier et à accélérer les autorisations, au risque de compromettre une analyse rigoureuse et une planification urbaine réfléchie.

2.2 Effets cumulatifs ignorés et non-conformité routière

La Ville analyse ce projet de manière isolée, omettant l'effet combiné des chantiers majeurs à proximité : le mégaprojet Tria (Louis IX), le développement des terrains Dallaire (au sud du boulevard Saint-Claude), le projet au golf de Loretteville ainsi que le 11780 boulevard Saint-Claude.

De plus, la rue Verret adjacente est une rue résidentielle étroite qui ne possède pas les deux voies nettes de 3,5 mètres requises^[5] pour ce type de rue pour absorber le moindre flux de transit ou de refoulement. Aucune voie de stockage n'est possible en direction nord pour le virage à gauche.

2.3 Exigences citoyennes fermes :

1. **Contre-expertise indépendante de circulation** : Exigence d'une étude d'impact réalisée par une firme externe basée sur des données de comptage réelles prises sur le terrain en 2026 aux heures de pointe, intégrant le trafic cumulé futur des projets Tria, Dallaire, du golf de Loretteville et du 11780 boulevard Saint-Claude. Cette étude devrait couvrir non seulement la rue Verret mais également la rue Mgr-Cook ainsi que les boulevards des Étudiants, des Cîmes et Saint-Claude.
2. **Preuve d'ingénierie pour l'aqueduc** : Fourniture publique d'une modélisation hydraulique prouvant que le réseau peut soutenir l'apport de ces logements tout en maintenant une **pression d'eau potable suffisante** et un débit d'incendie normatif pour les maisons existantes du secteur.

2.4 Saturation critique du réseau scolaire local

La Ville ne peut pas autoriser des dérogations de zonage d'une telle envergure sans arrimer son développement à la capacité d'accueil des écoles du quartier :

- **Réseau primaire** : L'école primaire Saint-Claude qui dessert directement notre bassin de population, a déjà dû subir un agrandissement majeur afin d'augmenter sa capacité d'accueil à 450 élèves. En 2026, l'établissement affiche complet. L'arrivée de dizaines de nouvelles familles forcera le Centre de services scolaire de la Capitale à procéder à du refoulement d'élèves (overflow) vers d'autres secteurs, imposant de longs trajets en transport scolaire.
- **Réseau secondaire** : L'école secondaire Roger-Comtois est déjà la plus grande école secondaire du Centre de services scolaire de la Capitale avec plus de 2 000 élèves. Ses espaces et ses infrastructures sportives opèrent à pleine capacité. Ajouter une pression démographique supplémentaire dans son bassin direct compromet la qualité de l'encadrement des adolescents du quartier.

2.5 Déficit de l'offre de services municipaux : Les plateaux sportifs, les piscines, les camps de jour et les centres de loisirs gérés par la Ville de Québec dans le secteur de Loretteville/Montchâtel opèrent déjà à pleine capacité. Ajouter plus de 300 familles sans que la Ville ne s'engage à bonifier proportionnellement son offre de programmation récréative, ses infrastructures de loisirs et ses heures d'ouverture revient à détériorer directement les services offerts aux résidents actuels.

SECTION 3 : DESTRUCTION DU PATRIMOINE ARBORÉ ET RISQUE PHYTOSANITAIRE

La promesse de conserver 60 % du boisé existant sur le terrain de 39 000 m² est une fausse garantie environnementale qui ignore la science arboricole et la réalité des chantiers.

3.1 Les impacts biologiques réels

- **L'effet de chantier et asphyxie** : Le passage de la machinerie lourde compactera le sol, détruisant les racines superficielles. L'excavation pour les stationnements souterrains et l'aqueduc sectionnera le système racinaire latéral, condamnant les arbres matures dits « conservés » à une mort lente dans les 2 à 5 ans suivant le chantier.
- **Le choc d'ouverture** : La coupe de 40 % du boisé expose soudainement les arbres intérieurs à des vents dominants et à un ensoleillement direct accru, augmentant drastiquement les risques de chablis (déracinement).
- **Le piège de l'agrile du frêne** : La forêt secondaire du secteur contient une forte proportion de frênes. Inclure ces arbres dans le calcul des 60 % de conservation est une aberration écologique : ils sont condamnés à court terme par l'agrile du frêne, d'autant plus que le stress du chantier accélère l'attraction de ce parasite.

3.2 Exigences citoyennes fermes :

Exigence de remplacement par des arbres de gros calibre (100 mm) : Pour compenser la perte immédiate des services écosystémiques et briser l'impact visuel des tours, nous exigeons que la Ville impose une mesure compensatoire stricte. Tout arbre mature détruit ou dépérissant devra être remplacé par un arbre de gros calibre d'un minimum de 100 mm (et non le standard commercial de 50 mm). Ces plantations d'exception devront être effectuées selon les techniques d'ancrage et de préparation des fosses de la Section IX de la norme BNQ 0605-100^[4], assorties d'une garantie de survie de 5 ans entièrement cautionnée par le promoteur pour couvrir le risque lié au choc de transplantation de ces grands spécimens et de garantir un taux de reprise optimal et une restauration immédiate des services écosystémiques du quartier.

SECTION 4 : TRANSPARENCE SUR LA DENSITÉ ET LA MARGE DE 10 %

Lors de la séance de consultation du 11 mai 2026, une marge de manœuvre discrétionnaire de 10 % accordée au projet a été évoquée. Cette opacité est inacceptable pour les résidents.

4.1 Exigences citoyennes fermes :

1. **Fixation absolue du nombre de logements :** La Ville doit clarifier si cette marge permet d'augmenter le nombre d'unités au-delà du chiffre annoncé (faisant grimper le projet jusqu'à plus de 360 logements). Nous exigeons un plafond ferme et non révisable.
2. **Hauteur maximale stricte en mètres :** Si la marge de 10 % s'applique à la hauteur, un immeuble annoncé à 7 étages pourrait atteindre la hauteur technique d'un bâtiment de 8 étages. La Ville doit publier la hauteur maximale exacte en mètres, incluant cette marge, pour évaluer l'impact réel du cône d'ombre sur les propriétés voisines.

SECTION 5 : CADRE DE VIE, PATRIMOINE IMMATÉRIEL ET TRANSITION VOLUMÉTRIQUE

L'analyse d'un projet urbain ne peut se limiter à la maximisation financière du nombre d'unités par pied carré.

- **Rupture de la transition volumétrique :** Implanter des tours de 7 étages en bordure immédiate d'un quartier homogène de résidences unifamiliales de 1 et 2 étages constitue une rupture architecturale agressive.
- **Atteinte au patrimoine immatériel et au cadre de vie :** Loretteville et le quartier Montchâtel se sont développés autour d'une ambiance de quartier humaine, paisible et verte. L'altération du génie du lieu (*Genius Loci*) par ce projet de transit massif rompt le pacte social tacite entre la Ville et les résidents qui ont choisi ce secteur pour sa quiétude historique.

SECTION 6 : PROPOSITIONS CITOYENNES POUR UNE DENSIFICATION RÉUSSIE

Pour que ce projet devienne un modèle de développement acceptable et harmonieux, nous demandons à la Ville de Québec de reconsidérer le projet. À défaut d'un redéveloppement résidentiel de faible densité, une densification modérée et graduelle pourrait être envisagée. Nous demandons à la Ville de Québec d'imposer les modifications d'aménagement suivantes :

1. **Réduction de la hauteur et transition graduelle :** Abaisser la hauteur maximale des bâtiments à un plafond de 3 ou 4 étages maximum, en positionnant les volumes les plus denses au centre du lot pour respecter la ligne d'horizon des résidences unifamiliales.
2. **Réduction proportionnelle du nombre d'unités :** Ajuster le nombre total de logements à la capacité portante réelle des infrastructures routières et souterraines du secteur ainsi qu'à la capacité d'accueil des infrastructures publiques de loisirs.
3. **Élargissement des marges boisées :** Augmenter significativement la zone tampon boisée obligatoire en bordure des résidences avoisinantes pour créer un véritable écran acoustique et visuel.
4. **Phasage obligatoire du projet :** Interdire le lancement des phases subséquentes tant que la phase précédente n'a pas prouvé la stabilité des sols voisins, la viabilité de la pression d'eau et l'absence d'impact majeur sur la circulation.
5. **Arrimage obligatoire aux capacités :** Le promoteur ne pourra obtenir son permis de construction final tant que la Ville de Québec n'aura pas obtenu et publié un avis de conformité du Centre de services scolaire de la Capitale confirmant la capacité physique d'accueil réelle des écoles primaires Saint-Claude et La Source et de l'école secondaire Roger-Comtois pour absorber la nouvelle clientèle étudiante sans refoulement.
6. **Engagement de la Ville :** L'approbation du projet doit être conditionnelle à un engagement ferme de la Ville de Québec à déployer une offre bonifiée de services de loisirs dans le quartier (bonification des budgets des parcs locaux, construction de nouvelles infrastructures sportives et agrandissement des parcs existants). Cette mise à niveau doit être financée directement par les redevances de développement et la contribution aux fins de parcs exigées du promoteur Nova Construction.

CONCLUSION

Au nom de l'article 976 du Code civil du Québec, les citoyens sont en droit d'exiger que tout projet respecte des normes rigoureuses visant à prévenir les inconvénients anormaux de voisinage. Bien que certains inconvénients soient inhérents à la vie en collectivité, ceux-ci ne doivent jamais excéder ce qu'une personne raisonnable peut tolérer dans son milieu. Or, l'ampleur et la densité du projet envisagé — soit la construction d'un immeuble d'environ 300 logements sur plusieurs étages en contiguïté directe avec des résidences unifamiliales —

soulèvent des préoccupations sérieuses quant aux impacts sur la qualité de vie, l'intimité, l'ensoleillement, la sécurité et l'environnement immédiat.

Les citoyens ne sont pas tenus d'accepter des inconvénients anormaux résultant d'un développement disproportionné, même si celui-ci est autorisé sur le plan réglementaire. À défaut de modifications substantielles ou de mesures d'atténuation suffisantes, les résidents concernés se réservent le droit d'exercer l'ensemble des recours prévus par la loi afin de faire respecter leur droit à la jouissance paisible de leur propriété.



Véronique Trudel

Références:

[1] CDC / NIOSH, *In-cab and external noise levels on air-rotary and drum-cutting equipment*, DHHS (NIOSH) Publication.

[2] Ministère des Transports du Québec, *Maîtrise du bruit des chantiers de construction*, Collection Transports Québec.

[3] <https://cep-experts.ca/fr/comprendre-les-dommages-causes-par-les-vibrations/>

[4] <https://api.eponge.org/storage/220/bnq-0605-100-2019r1-amenagement-paysager-a-laide-de-vegetaux.pdf>

[5] https://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_LargeurVoies_Fr.pdf

Annexe 3

Mémoire citoyen personnel

Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Quartier Des Châtel's - Ville de Québec

Opinion citoyenne neutre, favorable au logement en principe,
mais demandant une démonstration publique plus complète
avant l'autorisation finale

Déposé par : Jean-François Martineau

Statut : Citoyen, à titre personnel seulement

Destinataire : Ville de Québec - consultation écrite relative au projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes

Date : 14 mai 2026

Objet : Commentaires citoyens sur le projet de résolution CV-2026-0314 et les conditions de réalisation proposées

Ce mémoire n'est pas déposé au nom du conseil de quartier, d'un groupe de citoyens, d'un organisme ou d'un parti politique. Il exprime une opinion personnelle, formulée dans un esprit de neutralité, de prudence et de recherche d'équilibre entre le besoin réel de logements et la protection du milieu de vie local.

Table des matières

Résumé exécutif	1
1 Objet du mémoire et posture personnelle	2
2 Faits reconnus	2
2.1 Le projet proposé	2
2.2 Le recours à un pouvoir exceptionnel	3
2.3 Le contexte de logement	4
3 Analyse du projet	4
3.1 Un projet défendable en principe	4
3.2 Un projet qui demeure majeur pour le milieu local	5
3.3 L'incohérence apparente sur le nombre de logements	5
3.4 La circulation et la sécurité routière : l'enjeu central	6
3.5 Le cadre de la Loi 31 exige une transparence accrue	6
3.6 Environnement, canopée et eaux pluviales	7
3.7 Acceptabilité sociale et qualité de la démarche	8
4 Position personnelle	8
5 Demandes et recommandations	9
5.1 Clarifier le nombre de logements autorisé	9
5.2 Publier une synthèse accessible de l'analyse de circulation	9
5.3 Documenter les impacts cumulatifs	9
5.4 Renforcer les conditions environnementales	10
5.5 Rendre la consultation réellement utile	10
5.6 Prévoir une reddition de comptes publique après l'autorisation	10
6 Conclusion	10
Annexe - Liste synthétique des informations demandées avant l'adoption finale	11
Bibliographie	12

Résumé exécutif

Je reconnais d'emblée que la Ville de Québec fait face à un besoin réel d'ajout de logements. Selon les données publiées par la Ville, le taux d'inoccupation des logements locatifs à Québec se situe à 2,2 % en 2025, sous le seuil d'équilibre d'environ 3 %. Dans le secteur de La Haute-Saint-Charles, ce taux est encore plus bas, à 1,5 %. ¹ Il serait donc irresponsable de nier le besoin d'augmenter l'offre résidentielle.

Je reconnais aussi que le site du 4035-4075, boulevard des Cimes présente certains attributs qui peuvent justifier une requalification résidentielle : il s'agit d'un grand site actuellement institutionnel, associé à l'ancien couvent des Soeurs de la Charité de Saint-Louis, d'une superficie d'environ 39 000 mètres carrés, sans valeur patrimoniale reconnue selon la présentation de la Ville. ²

Cependant, mon opinion citoyenne est que le dossier public, tel qu'il est actuellement présenté, ne permet pas encore de conclure que le projet peut être autorisé de façon pleinement rassurante. Le projet prévoit au moins 290 logements selon la fiche publique, mais les conditions de la résolution exigent un minimum de 90 logements dans le bâtiment A, 140 dans le bâtiment B et 80 dans le bâtiment C, soit 310 logements minimum. ³ Cette incohérence apparente devrait être clarifiée avant l'adoption finale.

Ma position n'est donc pas de demander le rejet pur et simple du projet. Elle est de demander à la Ville de ne pas adopter la résolution finale tant que certaines informations essentielles n'ont pas été rendues publiques, expliquées et, si nécessaire, traduites en conditions additionnelles. Ces informations concernent principalement la circulation, la sécurité routière, les effets cumulatifs des projets dans le secteur, la capacité d'absorption locale, la protection réelle du boisé, la gestion des eaux pluviales, la surveillance de chantier et la cohérence urbanistique du recours au pouvoir exceptionnel prévu par la Loi 31.

En résumé, le projet des Cimes peut devenir un projet acceptable. Mais, à ce stade, il n'est pas encore un dossier public suffisamment complet pour justifier une autorisa-

1. Ville de Québec, *Données sur le marché locatif*, section « Taux d'inoccupation » et tableau par secteur, indiquant notamment 2,2 % pour l'agglomération de Québec et 1,5 % pour La Haute-Saint-Charles en 2025 : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/donnees/index.aspx>.

2. Ville de Québec, *Projet résidentiel au 4035, boulevard des Cimes - Consultation publique*, présentation du 11 mai 2026, p. 7 : le document indique le couvent des Soeurs de la Charité de Saint-Louis, une superficie de 39 000 m², des années de construction 1960 à 1980, aucune valeur patrimoniale et l'absence d'assujettissement à la CUCQ : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=8ca1a7d4-fa3d-4458-852d-a95f01ab4923.pdf>.

3. Ville de Québec, fiche de participation citoyenne, « Il est prévu de construire un minimum de 290 logements » : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>. Voir aussi Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, projet de résolution, condition 7, bâtiments A, B et C : 90 + 140 + 80 logements minimum : <https://gpd docs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

tion finale rapide, surtout dans un processus non susceptible d'approbation référendaire.⁴

1 Objet du mémoire et posture personnelle

Le présent mémoire porte sur le projet résidentiel prévu au 4035-4075, boulevard des Cimes, dans le quartier Des Châtelers. Il est soumis à titre strictement personnel, comme citoyen intéressé par la qualité de vie du secteur, par la saine planification urbaine et par la nécessité d'ajouter des logements dans un contexte de marché locatif tendu.

Je souhaite adopter une posture volontairement neutre. Cela signifie trois choses.

Premièrement, je ne pars pas de l'idée que tout projet de densification est négatif. La rareté de logements, la hausse des loyers et la difficulté croissante de se loger à Québec sont des réalités sérieuses. La réponse municipale doit inclure la construction de nouveaux logements.

Deuxièmement, je ne pars pas non plus de l'idée que la crise du logement autorise automatiquement n'importe quel projet, à n'importe quelle échelle, dans n'importe quel secteur, avec n'importe quel niveau de justification publique. Une urgence réelle ne dispense pas de démontrer localement la capacité d'absorption, la sécurité, l'intégration urbaine et les impacts cumulatifs.

Troisièmement, je distingue le principe du projet et la qualité du dossier public. Il est possible qu'un projet résidentiel important soit justifié sur ce site. Il est aussi possible que le projet actuellement présenté puisse être amélioré. Mais il me paraît difficile de conclure à une acceptabilité claire sans information publique plus complète sur certains enjeux structurants.

2 Faits reconnus

2.1 Le projet proposé

Selon la fiche de participation citoyenne de la Ville, la consultation porte sur un projet situé au 4035-4075, boulevard des Cimes, à l'intersection avec la rue Monseigneur-Cooke. La Ville y décrit la construction d'un minimum de 290 logements répartis dans

4. L'avis public de la Ville précise que le projet de résolution CV-2026-0314 « n'est pas susceptible d'approbation référendaire » : Ville de Québec, avis public du 22 avril 2026, *Assemblée publique de consultation - Projet de résolution CV-2026-0314* : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/avis-publics/autres-fiche.aspx?IdAvis=41884>.

trois immeubles résidentiels de deux à sept étages.⁵

Le projet prévoit que la majorité du stationnement, soit 90 %, soit aménagée à l'intérieur des bâtiments. La fiche de la Ville mentionne aussi des espaces vélos couverts et sécurisés, la conservation d'au moins 60 % du boisé existant, la plantation d'au moins 100 arbres et arbustes, des toitures végétalisées ou blanches, une meilleure gestion des eaux de pluie et un réseau de sentiers piétons reliant les immeubles aux infrastructures existantes, incluant un lien vers le parcours Métrobus du boulevard de l'Ormière.⁶

Ces éléments doivent être reconnus honnêtement : le projet ne se présente pas comme une simple densification sans mesures d'atténuation. Il contient des conditions positives, notamment en matière de mobilité active, de stationnement intérieur, de canopée et de gestion environnementale.

2.2 Le recours à un pouvoir exceptionnel

La Ville prévoit utiliser son pouvoir d'autoriser un projet d'habitation en vertu de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, communément associée à la Loi 31.⁷ L'avis public précise que le projet de résolution CV-2026-0314 a été adopté le 21 avril 2026 en vue d'autoriser le projet et que le projet de résolution n'est pas susceptible d'approbation référendaire.⁸

La Fédération québécoise des municipalités résume ce pouvoir comme permettant à une municipalité d'autoriser, par résolution, des projets d'habitation d'au moins trois logements qui seraient autrement dérogatoires à la réglementation d'urbanisme en vigueur, sous certaines conditions, notamment le taux d'inoccupation, le périmètre d'urbanisation, la conformité des usages ou des affectations, et l'absence de contraintes particulières de santé, sécurité, environnement ou bien-être général.⁹

Ce pouvoir est légalement disponible. Toutefois, parce qu'il remplace une partie du

5. Ville de Québec, fiche de participation citoyenne, *Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes*, lignes décrivant le site, les trois immeubles et le minimum de 290 logements : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>.

6. Ville de Québec, fiche de participation citoyenne, renseignements sur le projet, mesures de stationnement, vélo, conservation du boisé, plantations, toitures, eaux de pluie et sentiers : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>.

7. Ville de Québec, fiche de participation citoyenne, section « Autorisation d'un projet d'habitation » : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>.

8. Ville de Québec, avis public du 22 avril 2026, *Assemblée publique de consultation - Projet de résolution CV-2026-0314*, indiquant l'adoption du projet de résolution le 21 avril 2026 et l'absence d'approbation référendaire : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/avis-publics/autres-fiche.aspx?IdAvis=41884>.

9. Fédération québécoise des municipalités, Audrey St-James et Marie-Michèle Paquin, *Enjeux en matière d'habitation : de nouveaux pouvoirs municipaux*, 17 octobre 2024, section 3, « Pouvoir d'autoriser des projets d'habitation dérogatoire à la réglementation d'urbanisme » : <https://fqm.ca/enjeux-fqm/enjeux-en-matiere-dhabitation-de-nouveaux-pouvoirs-municipaux/>.

cadre normal de contrôle démocratique local, il devrait être utilisé avec un niveau élevé de transparence, de démonstration et de prudence.

2.3 Le contexte de logement

La situation du logement à Québec justifie une action municipale sérieuse. Le taux d'inoccupation de 2,2 % à Québec demeure sous le seuil d'équilibre d'environ 3 %. Le secteur de La Haute-Saint-Charles est encore plus serré, avec 1,5 % d'inoccupation en 2025. La Ville indique aussi que le loyer moyen de l'ensemble des logements locatifs est passé de 1 121 \$ en 2024 à 1 232 \$ en 2025, soit une hausse de 6,7 % pour les logements comparables.¹⁰

Ainsi, il ne serait pas juste de traiter toute opposition ou toute demande de prudence comme un refus abstrait du logement. À l'inverse, il ne serait pas juste non plus de traiter le besoin général de logements comme une réponse complète aux questions locales. Le vrai test devrait être le suivant : ce projet particulier, à cette échelle particulière, dans ce milieu particulier, est-il suffisamment démontré et encadré ?

3 Analyse du projet

3.1 Un projet défendable en principe

À première vue, plusieurs caractéristiques rendent le projet défendable en principe. Le site est vaste, il est déjà occupé par un usage institutionnel, il est situé à proximité d'axes existants et la Ville présente des conditions qui cherchent à réduire certains impacts. Le fait de concentrer une partie importante du stationnement à l'intérieur des bâtiments est positif, car cela limite l'effet visuel et spatial d'une grande aire de stationnement extérieure.

De même, la conservation annoncée d'au moins 60 % du boisé existant est une condition importante. Le projet inclut aussi l'obligation de planter au moins 100 arbres, d'aménager des zones de biorétention d'au moins 900 m², d'intégrer des toitures végétalisées ou blanches et de prévoir un réseau de sentiers piétonniers vers les trottoirs et les arrêts du parcours Métrobus 804.¹¹

Ces mesures ne sont pas symboliques. Elles constituent une base de mitigation réelle.

10. Ville de Québec, *Données sur le marché locatif*, sections « Taux d'inoccupation », « Loyers moyens » et tableau par secteur : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitati-on/donnees/index.aspx>.

11. Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, conditions 13 à 20, notamment conservation du boisé, plantation d'arbres, stationnement extérieur limité, espaces vélo, récupération de chaleur ou géothermie, biorétention, éclairage et sentiers piétons : <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

Elles montrent que le projet a été encadré davantage qu'un simple changement d'usage sans conditions.

3.2 Un projet qui demeure majeur pour le milieu local

Le fait qu'un projet soit défendable en principe ne signifie pas qu'il est automatiquement acceptable tel quel. Trois bâtiments de deux à sept étages, totalisant au moins 290 logements selon la présentation générale, représentent une transformation majeure pour le secteur. L'ampleur du projet se mesure non seulement au nombre de logements, mais aussi à la hauteur, à la masse bâtie, aux déplacements générés, au chantier, aux services sollicités et à l'effet cumulatif avec les autres projets résidentiels récents ou prévus dans le secteur élargi.

La Ville indique que les autorisations spéciales nécessaires comprennent notamment l'usage résidentiel sur l'ensemble du site, plus de deux logements par bâtiment isolé, trois bâtiments principaux sur un même terrain, une hauteur qui peut excéder la hauteur maximale permise dans le secteur, des normes de distance entre bâtiments qui ne s'appliquent pas, et une distance entre la marge avant et la façade principale supérieure à trois mètres.¹²

Ces dérogations peuvent être justifiées, mais leur accumulation commande une justification claire. Plus une décision s'écarte du cadre réglementaire normal, plus la preuve publique devrait être robuste.

3.3 L'incohérence apparente sur le nombre de logements

Un élément devrait être clarifié en priorité : le nombre de logements. La fiche publique parle d'un minimum de 290 logements. Le sommaire décisionnel parle aussi d'un ensemble d'au moins 290 logements. Cependant, le projet de résolution indique que les bâtiments doivent comprendre la construction et le maintien d'un nombre minimal de 90 logements pour le bâtiment A, 140 logements pour le bâtiment B et 80 logements pour le bâtiment C. Le total de ces minima est de 310 logements.¹³

Cette différence n'est pas seulement technique. Entre 290 et 310 logements, il y a vingt logements. Si certains documents ou interventions publiques évoquent un nombre plus élevé, l'écart peut être encore plus important. Or le nombre de logements est directement lié aux impacts de circulation, de stationnement, de services,

12. Ville de Québec, *Projet résidentiel au 4035, boulevard des Cimes - Consultation publique*, p. 12 à 14, autorisations spéciales nécessaires : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=8ca1a7d4-fa3d-4458-852d-a95f01ab4923.pdf>.

13. Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, condition 7 : bâtiment A, 90 logements; bâtiment B, 140 logements; bâtiment C, 80 logements : <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

de densité et d'acceptabilité sociale.

Je recommande donc que la Ville publie, avant toute adoption finale, un tableau clair indiquant : le nombre minimal de logements autorisés, le nombre maximal possible, le nombre projeté par bâtiment, la répartition prévue des typologies, le nombre de cases de stationnement, le nombre d'espaces vélo et les hypothèses de génération de déplacements utilisées.

3.4 La circulation et la sécurité routière : l'enjeu central

À mon avis, la circulation et la sécurité routière constituent l'enjeu le plus important du dossier. Le projet est situé à l'intersection du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur-Cooke. Il prévoit deux accès véhiculaires principaux, dont un accès sur le boulevard des Cimes face à la rue John-F.-Kennedy et un accès sur la rue Monseigneur-Cooke.¹⁴

Les conditions de réalisation prévoient un trottoir public de 1,4 mètre sur le côté sud du boulevard des Cimes et une piste cyclable publique de 2 mètres sur le côté ouest de la rue Monseigneur-Cooke. Le propriétaire devra aussi assumer certains coûts de prolongement du trottoir, jusqu'à un maximum de 135 000 \$.¹⁵

Ces conditions sont pertinentes. Mais elles ne remplacent pas une étude de circulation compréhensible pour le public. Un projet de cette ampleur devrait s'accompagner d'une information claire sur les volumes actuels et projetés, les mouvements aux heures de pointe, les virages, la visibilité, les conflits piétons-vélos-autos, l'effet de l'accès près de John-F.-Kennedy, le cheminement vers les arrêts d'autobus, la gestion de la vitesse, les impacts durant le chantier et les effets cumulatifs avec les projets voisins.

Je ne prétends pas que le secteur ne peut pas absorber le projet. Je dis plutôt que cette capacité n'est pas démontrée de façon suffisamment publique. La nuance est importante : il ne s'agit pas d'affirmer un risque sans preuve, mais de demander la preuve avant l'autorisation finale.

3.5 Le cadre de la Loi 31 exige une transparence accrue

Le recours à la Loi 31 n'est pas illégitime en soi. Le législateur a justement créé un outil temporaire pour accélérer certains projets d'habitation. La Fédération québécoise

14. Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, condition 11, accès véhiculaires limités à deux endroits : boulevard des Cimes face à John-F.-Kennedy et rue Monseigneur-Cooke : <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

15. Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, conditions 2 et 3, trottoir, piste cyclable, cession gratuite et coûts du trottoir : <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

des municipalités rappelle que ce pouvoir permet d'autoriser des projets dérogatoires lorsque certaines conditions sont remplies, notamment un taux d'inoccupation inférieur à 3 %, un emplacement dans le périmètre d'urbanisation et la conformité aux usages résidentiels ou aux affectations du plan d'urbanisme.¹⁶

Cependant, un pouvoir exceptionnel devrait entraîner une responsabilité exceptionnelle de justification. L'Ordre des urbanistes du Québec recommande que les municipalités se dotent de balises en amont, notamment par une résolution-cadre, afin d'assurer une plus grande prévisibilité, transparence et cohérence des décisions, et parle d'une forme de « contrat social » entre élus et citoyens.¹⁷

L'Ordre recommande aussi que les critères d'analyse abordent notamment la compatibilité avec le milieu d'insertion, les impacts sur la canopée, la circulation, les vues, les paysages, les stratégies de mitigation, l'intégration urbaine, la qualité architecturale, le patrimoine et les gains en matière d'habitation.¹⁸

Dans ce contexte, il ne suffit pas que le projet soit admissible juridiquement. Il devrait aussi être démontré socialement et urbanistiquement. Plus le processus est accéléré et moins il est référendaire, plus le dossier public doit être complet.

3.6 Environnement, canopée et eaux pluviales

Les conditions environnementales proposées sont positives. La conservation minimale de 60 % de la superficie boisée, la plantation minimale de 100 arbres, les toitures végétalisées ou blanches et la biorétention minimale de 900 m² sont des éléments concrets.¹⁹

Il reste néanmoins des questions importantes. Où se trouvent les parties du boisé conservées ? Quelle est leur qualité écologique relative ? Quelle proportion du boisé mature est réellement protégée ? Comment les arbres seront-ils protégés durant le chantier ? Qui vérifiera la survie des arbres plantés ? Quelles seront les conséquences si les arbres meurent après quelques années ? Les zones de biorétention sont-elles dimensionnées en fonction des pluies intenses récentes et futures ? Comment les eaux

16. Fédération québécoise des municipalités, *Enjeux en matière d'habitation : de nouveaux pouvoirs municipaux*, 17 octobre 2024 : <https://fqm.ca/enjeux-fqm/enjeux-en-matiere-dhabitation-de-nouveaux-pouvoirs-municipaux/>.

17. Ordre des urbanistes du Québec, *Note d'information aux urbanistes et autres acteurs de l'aménagement sur le superpouvoir*, section « La résolution-cadre comme étape préalable » : <https://ouq.qc.ca/note-dinformation-aux-urbanistes/>.

18. Ordre des urbanistes du Québec, *Note d'information aux urbanistes et autres acteurs de l'aménagement sur le superpouvoir*, critères d'analyse proposés, incluant compatibilité, impacts, canopée, circulation, intégration urbaine, patrimoine et caractéristiques des logements : <https://ouq.qc.ca/note-dinformation-aux-urbanistes/>.

19. Ville de Québec, sommaire décisionnel GT2026-105, Annexe 2, conditions 9, 10, 13, 14 et 18 : toitures végétalisées ou blanches, conservation du boisé, plantation d'arbres et biorétention : <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>.

seront-elles gérées pendant le chantier, avant que les aménagements finaux soient fonctionnels ?

La réponse ne devrait pas se limiter à des intentions générales. Elle devrait être traduite en plans, mesures de suivi et mécanismes de conformité.

3.7 Acceptabilité sociale et qualité de la démarche

La présentation de la Ville indique que les activités de participation publique permettent aux citoyens de s'exprimer, de poser des questions et de partager leurs préoccupations, et que les commentaires reçus peuvent servir à bonifier le projet.²⁰

Pour que cette promesse soit crédible, il faut que les commentaires citoyens puissent réellement influencer les conditions finales. Une consultation ne devrait pas être seulement un moment d'explication d'une décision déjà pratiquement arrêtée. Elle devrait permettre d'ajouter des conditions, de clarifier des éléments, d'exiger des documents supplémentaires et, si nécessaire, de reporter l'adoption finale.

L'échéancier indiqué par la Ville prévoit une adoption de la résolution finale en juin 2026.²¹ Compte tenu de l'ampleur du projet, de l'absence de référendum, des dérogations demandées et des questions encore ouvertes, cet échéancier me paraît rapide.

4 Position personnelle

Ma position personnelle est la suivante : je ne m'oppose pas au principe d'un projet résidentiel sur le site du 4035-4075, boulevard des Cimes. Je reconnais le besoin de logements, je reconnais que le site peut se prêter à une requalification, et je reconnais que plusieurs conditions proposées par la Ville sont positives.

Cependant, je ne suis pas favorable à l'adoption finale du projet dans son état actuel, sans complément public d'information et sans renforcement des conditions. Mon désaccord ne porte pas sur le logement comme objectif. Il porte sur le seuil de démonstration publique requis avant d'autoriser une transformation importante du milieu local au moyen d'un pouvoir exceptionnel non référendaire.

Je considère que la Ville devrait choisir l'une des deux voies suivantes :

20. Ville de Québec, *Projet résidentiel au 4035, boulevard des Cimes - Consultation publique*, p. 4 : la présentation indique que les commentaires reçus sont notés dans un rapport et peuvent servir à bonifier le projet : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=8ca1a7d4-fa3d-4458-852d-a95f01ab4923.pdf>.

21. Ville de Québec, fiche de participation citoyenne, démarche de participation publique, indiquant l'adoption du projet de résolution le 21 avril 2026, l'assemblée publique du 11 mai 2026, la consultation écrite du 12 au 14 mai 2026 et l'adoption finale prévue en juin 2026 : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>.

1. reporter l'adoption finale afin de publier les analyses manquantes, répondre aux préoccupations citoyennes et bonifier les conditions de réalisation ;
2. ou, si elle maintient l'adoption en juin 2026, intégrer directement à la résolution finale des conditions supplémentaires sur la circulation, la sécurité, le suivi environnemental, le chantier, le nombre maximal de logements, le stationnement, la protection des arbres et la reddition de comptes publique.

La première option me paraît préférable. Elle permettrait d'éviter de transformer un projet potentiellement acceptable en dossier de méfiance publique. Dans un contexte où la Ville demande aux citoyens d'accepter une procédure exceptionnelle, la prudence institutionnelle serait un signe de sérieux, non de faiblesse.

5 Demandes et recommandations

5.1 Clarifier le nombre de logements autorisé

Je demande que la Ville clarifie officiellement le nombre de logements associés au projet : minimum, maximum, cible actuelle, répartition par bâtiment et hypothèses utilisées pour les études d'impact. Cette clarification devrait faire partie de la documentation publique avant l'adoption finale.

5.2 Publier une synthèse accessible de l'analyse de circulation

Je demande que la Ville publie une synthèse claire, compréhensible et vérifiable de l'analyse de circulation. Cette synthèse devrait inclure les volumes actuels, les volumes projetés, les heures de pointe, les accès, les mouvements de virage, les cheminements piétons et cyclables, les arrêts d'autobus, les intersections touchées, les mesures de mitigation et les impacts du chantier.

5.3 Documenter les impacts cumulatifs

Je demande que le projet ne soit pas évalué isolément. La Ville devrait présenter une analyse cumulative du secteur Loretteville - Des Châtelers - Ormière - Saint-Claude - Chauveau, incluant les autres projets résidentiels récents, autorisés ou raisonnablement prévisibles. Une densification peut être acceptable projet par projet, tout en devenant problématique si la capacité d'absorption locale n'est jamais analysée globalement.

5.4 Renforcer les conditions environnementales

Je demande que les conditions environnementales soient accompagnées d'un plan de protection des arbres, d'un plan de chantier, d'un plan de gestion des eaux pluviales et d'un mécanisme de suivi post-construction. La conservation de 60 % du boisé et la plantation de 100 arbres sont des objectifs importants, mais ils devraient être vérifiables dans le temps.

5.5 Rendre la consultation réellement utile

Je demande que le rapport de consultation indique clairement les préoccupations reçues, les réponses de la Ville, les modifications apportées au projet ou aux conditions, et les raisons justifiant le maintien ou le rejet de certaines demandes. Dans un processus non référendaire, cette reddition de comptes est essentielle.

5.6 Prévoir une reddition de comptes publique après l'autorisation

Je demande que la résolution finale, si elle est adoptée, prévoie une forme de reddition de comptes publique : suivi des conditions, état des permis, échéancier de chantier, conformité des aménagements, conservation du boisé, plantation et survie des arbres, mesures de circulation et plaintes ou ajustements post-occupation.

6 Conclusion

Le projet des Cimes soulève une question plus large que le seul sort d'un terrain. Il met en tension deux objectifs légitimes : construire davantage de logements et préserver la qualité d'un milieu de vie local. Ces objectifs ne sont pas incompatibles. Ils exigent toutefois une planification rigoureuse, transparente et proportionnée.

À mon avis, le projet ne devrait pas être rejeté par principe. Mais il ne devrait pas non plus être adopté comme si les préoccupations citoyennes étaient secondaires. Le besoin de logements est réel ; l'impact local du projet l'est aussi.

Ma conclusion citoyenne est donc la suivante : le projet est potentiellement acceptable, mais le dossier public est actuellement insuffisant. Avant d'utiliser un pouvoir exceptionnel pour autoriser une transformation majeure sans approbation référendaire, la Ville devrait publier une démonstration plus complète et bonifier les conditions de réalisation.

Une décision plus transparente, mieux documentée et mieux encadrée serait bénéfique pour tout le monde : pour les futurs résidents, pour les citoyens actuels, pour le promoteur et pour la crédibilité de la Ville.

Annexe - Liste synthétique des informations demandées avant l'adoption finale

Thème	Information ou condition demandée
Nombre de logements	Nombre minimal, maximal et projeté ; répartition par bâtiment ; typologies prévues ; cohérence entre les documents publics.
Circulation	Synthèse publique de l'étude de circulation ; volumes actuels et projetés ; heures de pointe ; virages ; accès ; intersections ; mesures de mitigation.
Sécurité routière	Analyse des piétons, cyclistes, autobus, chemine-ments scolaires, visibilité, vitesse, conflits d'usage et sécurité en période de chantier.
Impacts cumulatifs	Portrait des projets récents, autorisés ou prévisibles dans le secteur élargi ; capacité d'absorption locale.
Transport collectif et ac- tif	Conditions réalistes d'accès au Métrobus 804 ; qua- lité des liens piétonniers ; utilité réelle des espaces vélo ; entretien hivernal.
Boisé et arbres	Carte du boisé conservé ; valeur écologique des zones conservées ; protection des racines ; suivi de survie des arbres plantés ; sanctions ou corrections.
Eaux pluviales	Plans de biorétention ; capacité en pluie intense ; ges- tion durant le chantier ; entretien à long terme.
Chantier	Plan de circulation de chantier ; bruit ; poussière ; ho- raires ; accès de camions ; sécurité des résidents et des usagers vulnérables.
Reddition de comptes	Rapport public après consultation ; modifications ap- portées ; suivi des conditions ; état d'avancement des permis et de la conformité.

Bibliographie

1. Fédération québécoise des municipalités. Audrey St-James et Marie-Michèle Paquin. *Enjeux en matière d'habitation : de nouveaux pouvoirs municipaux*. 17 octobre 2024. Consulté le 14 mai 2026. <https://fqm.ca/enjeux-fqm/enjeux-en-matiere-dhabitation-de-nouveaux-pouvoirs-municipaux/>
2. Ordre des urbanistes du Québec. *Note d'information aux urbanistes et autres acteurs de l'aménagement sur le superpouvoir*. Consulté le 14 mai 2026. <https://ouq.qc.ca/note-dinformation-aux-urbanistes/>
3. Ville de Québec. *Avis public - Assemblée publique de consultation - Projet de résolution CV-2026-0314 - Projet immobilier sur les lots 1 042 799 et 4 412 622 du cadastre du Québec*. 22 avril 2026. Consulté le 14 mai 2026. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/avis-publics/autres-fiche.aspx?IdAvis=41884>
4. Ville de Québec. *Données sur le marché locatif*. Consulté le 14 mai 2026. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/donnees/index.aspx>
5. Ville de Québec. *Fiche de participation citoyenne - Projet résidentiel au 4035-4075, boulevard des Cimes*. Consulté le 14 mai 2026. <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=1013>
6. Ville de Québec. *Projet résidentiel au 4035, boulevard des Cimes - Consultation publique*. Présentation, 11 mai 2026. Consulté le 14 mai 2026. <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=8ca1a7d4-fa3d-4458-852d-a95f01ab4923.pdf>
7. Ville de Québec. *Sommaire décisionnel GT2026-105 - Autorisation d'un projet immobilier sur les lots 1 042 799 et 4 412 622 du cadastre du Québec*. 15 avril 2026. Consulté le 14 mai 2026. <https://gpddocs.ville.quebec.qc.ca/gpdblob/GT2026-105.pdf>

Annexe 4

Commentaires et oppositions face au projet résidentiel du 4035-4075, boulevard des Cimes

À titre de citoyen concerné par le développement du secteur des Châtelains, je souhaite exprimer mes vives inquiétudes concernant le projet immobilier proposé au [4035-4075, boulevard des Cimes](#), prévoyant l'ajout de 290 logements répartis dans trois immeubles. Si l'objectif de densification de la Ville de Québec est compréhensible, les modalités de ce projet précis menacent l'équilibre socio-urbain de notre quartier.

1. Risque de mauvaise densification, « effet ghetto » et interpellation du maire

L'insertion abrupte d'une concentration aussi massive de logements (jusqu'à sept étages) dans un tissu urbain initialement bas risque de provoquer une profonde fracture sociale. Ce modèle de densification verticale, uniforme et déconnecté de son environnement rappelle cruellement les erreurs d'urbanisme commises en France avec les grands ensembles.

À cet égard, j'invite personnellement le maire, lors de ses prochains déplacements dans la Ville Lumière, à délaisser le confort et l'esthétique des prestigieux arrondissements centraux (du 1^{er} au 7^e arrondissement) où il se rend habituellement. Qu'il aille plutôt visiter les banlieues périphériques parisiennes pour constater de ses propres yeux le coût social de la surconcentration résidentielle et de la ségrégation urbaine. S'inspirer des modèles européens exige d'en comprendre aussi les dérives. Une intégration harmonieuse requiert une densité progressive à échelle humaine, plutôt qu'une massification en bloc qui pave la voie à un effet de ghettoïsation.

De plus, comme l'a elle-même admis publiquement la conseillère municipale et vice-présidente du comité exécutif, Mme Marie-Josée Asselin, lors de la consultation publique du 11 mai 2026, les projets d'aménagement parfaits n'existent pas et la Ville doit éviter à tout prix de répéter les erreurs flagrantes de développement à long terme commises à Val-Bélair. Or, imposer une telle massification de blocs, sans égards aux capacités réelles du milieu, est précisément la recette qui transformera Loretteville et les Châtelains en un nouveau pôle de bétonisation à la dérive.

2. Danger de dysfonctionnement urbain et enjeux de circulation critiques

Le secteur ne dispose pas de la capacité infrastructurelle nécessaire pour absorber un tel afflux de population sans créer de ruptures de services :

- Géométrie routière déficiente (rue Monseigneur-Cooke) : La section sud de la rue Monseigneur-Cooke est extrêmement étroite. Sa configuration actuelle rend impossible l'aménagement d'une voie de contingence (voie de refuge) pour sécuriser le flux routier.
- Paralysie des virages à gauche : Les résidents qui devront tourner à gauche bloqueront inévitablement l'unique voie de circulation disponible. Cela provoquera des files d'attente critiques et des comportements de conduite dangereux aux heures de pointe.

- Déficit de services de proximité : Sans l'ajout parallèle de commerces de quartier, d'écoles et de parcs, ce projet accentuera la dépendance automobile vers les autres secteurs, à l'inverse des principes de mobilité durable de la Ville.

3. Les stationnements souterrains : Un gouffre financier à long terme

Le projet prévoit d'aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur des structures. Bien que cela libère de l'espace en surface à court terme, les stationnements souterrains représentent une fausse bonne idée sur le plan de la pérennité financière :

- Coûts astronomiques de maintenance : Les infiltrations d'eau, le gel-dégel et l'usage des sels de déglacage au Québec accélèrent la dégradation du béton.
- Fardeau pour la collectivité : Les coûts majeurs de réfection et de rénovation (souvent requis après 20 ou 30 ans) pèsent lourdement sur les bilans financiers des copropriétés, menant parfois à l'abandon des infrastructures ou à des crises financières privées qui impactent la valeur globale du quartier.

4. Demande de clarification : Sécurité et entretien du sentier projeté

En examinant les plans soumis, je note l'aménagement d'un sentier piétonnier. La topographie du site présente un escarpement important à cet endroit, ce qui soulève de sérieuses questions auxquelles la Ville et le promoteur doivent répondre publiquement :

- Responsabilité de la sécurité : Compte tenu de la forte déclivité du terrain, quels aménagements de protection (garde-corps, stabilisation des talus) sont prévus pour éviter les chutes et les glissements de terrain, particulièrement en période de gel-dégel ?
- Prise en charge de l'entretien futur : Qui sera légalement et financièrement responsable de l'entretien à long terme de cette infrastructure (déneigement hivernal, déglacage, réparations des structures de soutien) ? S'agira-t-il d'une servitude publique aux frais de la Ville de Québec ou d'une charge entièrement refilée à la future copropriété ?

5. Aggravation de la dégradation du réseau routier local (Boulevard Saint-Claude)

Ajouter des centaines de véhicules quotidiennement sur notre réseau local est une aberration technique quand on constate l'état de nos artères de transit. Rappelons que le boulevard Saint-Claude vient tout juste d'être couronné par les usagers de la route au palmarès régional de CAA-Québec comme la pire route de toute la région de la Capitale-Nationale. Permettre un projet d'une telle envergure, alors que la Ville n'arrive pas à maintenir l'infrastructure d'accueil actuelle dans un état sécuritaire et carrossable, témoigne d'un grave manque de vision et de planification logistique.

6. Recours abusif aux « superpouvoirs » de la Loi 31 et saturation par effet cumulatif

La Ville de Québec justifie ce projet dérogatoire en brandissant l'article 93 de la Loi 31 (Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation), s'octroyant le pouvoir d'outrepasser ses propres règlements de zonage et de hauteur. S'il est admissible d'utiliser ce levier d'exception de façon chirurgicale pour régler la crise du logement, son application ici relève de l'abus pur et simple :

- Contournement de la démocratie citoyenne : La Loi 31 supprime le processus normal d'approbation référendaire par les résidents. L'utiliser pour forcer l'acceptation d'un projet aussi disproportionné s'apparente à un déni de démocratie locale.
- Effet cumulatif occulté : La Ville analyse ce projet en vase clos, en ignorant sciemment tous les autres chantiers déjà autorisés ou en cours dans le quartier. Notre secteur a déjà largement fait sa part pour la densification urbaine dans les 5 dernières années. Accumuler ainsi les dérogations majeures sans vision d'ensemble sature le tissu social et physique de notre communauté sous prétexte d'urgence législative.

Conclusion

La densification urbaine ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie et de la sécurité des résidents actuels et futurs. **Bien qu'il soit urgent de répondre à la crise actuelle du logement, la résolution de cette crise ne doit pas se faire au prix de l'urgence de demain, en créant de nouveaux dysfonctionnements urbains ou des impasses financières à long terme.** J'invite la Ville de Québec et les promoteurs à revoir à la baisse la hauteur et le volume de ce projet afin d'éviter la création d'un pôle de dysfonctionnement urbain dans notre jadis beau quartier.

Je vous remercie de prendre en considération ces commentaires et de répondre à nos interrogations légitimes pour la suite du processus décisionnel.

Cordialement,

Marc Piché
Résident de la rue Bellerose

Annexe 5

À qui de droit,

En tant que citoyen de Montchatel, je tiens d'abord à préciser que ma démarche est constructive. Je suis pleinement conscient de la crise du logement qui sévit à Québec. C'est pourquoi je ne demande pas le retrait de ce projet, mais sa réévaluation pour en assurer une réelle acceptabilité sociale. Sous sa forme actuelle, le projet du dossier GT2026-105 présente des failles majeures que nous ne pouvons ignorer.

Le projet ne soutient pas la mise en oeuvre du Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville de Québec

Le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec stipule que toute densification urbaine d'envergure doit s'articuler autour d'axes de transport collectif structurants et performants (stratégie *Transit-Oriented Development* - TOD), afin de réduire l'empreinte carbone, d'éviter la congestion routière et de briser la dépendance à l'automobile en périphérie.

Contrairement aux prétentions du projet de résolution qui présente la proximité du parcours Métrobus 804 comme une mesure d'atténuation, il s'agit clairement d'un argument de complaisance afin de satisfaire, sur papier seulement, aux requis du Plan Directeur d'Aménagement et de Développement de la ville de Québec. Le parcours 804 impose des transferts obligatoires et synchronisés pour rejoindre les pôles économiques de la ville, ce qui le rend non compétitif face à l'automobile. Une densification de plus de 300 logements à cet endroit contraint mathématiquement les futurs résidents à posséder des voitures, faute d'un accès direct et sans rupture de charge aux grands centres d'activités de Québec.

Les investissements majeurs en transport de la Ville de Québec (comme le projet de Tramway) ainsi que les projets d'infrastructures interurbaines d'envergure (comme le Train à grande fréquence/vitesse) ciblent plutôt le pôle d'échanges de l'ouest, notamment le secteur Cap-Rouge / Le-Gendre, où de vastes terrains propices à la densification sont d'ailleurs disponibles.

D'un point de vue de saine logistique urbaine, injecter des centaines de voitures supplémentaires sur l'axe reliant Val-Bélair et Loretteville au reste de la ville va asphyxier notre réseau local. C'est un non-sens environnemental et opérationnel : on crée un problème de congestion sévère aujourd'hui en espérant le régler demain.

En tant que citoyens, nous demandons à la Ville de respecter la logique de son propre plan d'aménagement. Évitions de surcharger le secteur Loretteville / Des Châteliers avant d'avoir un plan de transport collectif d'envergure, concret et validé pour le secteur Nord.

Le projet a un impact largement négatif sur la qualité de vie du secteur local

Selon le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), la revitalisation des secteurs résidentiels doit viser l'amélioration du cadre de vie existant et le renforcement de l'attractivité pour l'ensemble des citoyens. Une revitalisation réussie s'appuie sur une insertion architecturale harmonieuse et le respect de la nature du milieu d'accueil.

Le projet **GT2026-105** produit l'effet inverse d'une revitalisation en brisant l'identité visuelle unique de Montchatel. Ce secteur se distingue par un bâti de type « résidentiel léger » parfaitement intégré à des zones naturelles comme le parc de Montchatel et le parc de conservation Jordi-Bonet. Le quartier possède une valeur forte, marquée par des habitations individuelles distinctes, dont certaines sont d'ailleurs répertoriées au Patrimoine de la modernité. Les résidents pourraient décrire la nature du quartier comme étant "Sécuritaire et Harmonieuse".

L'introduction de trois mégastructures atteignant **7 étages** crée un contraste visuel violent qui efface le caractère champêtre et architectural du secteur, diminuant ainsi l'attractivité globale pour les près de 1 300 foyers actuels.

La densification projetée (plus de **75 logements par hectare**) dépasse largement la capacité de support du milieu local. L'augmentation massive du trafic sur le boulevard des Cimes compromet la sécurité des piétons et la tranquillité des riverains, déjà compromise par les abus fréquents des automobilistes qui l'empruntent.

Le nombre limité de cases de stationnement prévu dans le projet (ratio minimaliste) entraînera inévitablement un débordement des véhicules dans les rues avoisinantes, créant des tensions sociales et une congestion permanente dans un quartier conçu pour la tranquillité.

Le projet dégrade l'investissement émotionnel et financier des résidents qui ont choisi Montchatel pour son équilibre spécifique entre la nature et la ville.

L'affirmation de l'avis préliminaire de conformité est erronée: ce projet ne constitue pas une amélioration du cadre de vie, mais une dégradation de l'urbanisation locale. Au lieu de rendre le quartier plus attractif, il en sacrifie les attributs les plus précieux, son patrimoine moderne et son lien avec la nature, au profit d'une densification opportuniste.

Des alternatives rentables et durables existent au développement d'un super-logement.

Pour assurer la pérennité urbaine et la cohésion sociale, tout projet d'aménagement doit viser l'équilibre optimal entre l'atteinte des cibles de densification des plans de développement municipaux et le respect de la typologie architecturale, de l'échelle humaine et de la valeur foncière des quartiers résidentiels d'accueil.

Or, le projet de résolution GT2026-105 opte pour une sur-densification significative sur les lots 1 042 799 et 4 412 622, en autorisant la construction de trois bâtiments de 2 à 7 étages comprenant entre 290 et 330 logements. Une telle concentration sur ce site pousse la densité projetée au-delà de 75 habitations par hectare, créant une rupture complète avec le secteur environnant où la réglementation actuelle limite la capacité à un maximum de 2 logements par bâtiment et à une hauteur de 10 à 15 mètres.

À titre indicatif, voici un tableau comparant le nombre de logements sur un terrain de 4 hectares en fonction de différentes densités d'habitations:

Types d'habitation	Densité (hab/ha)	Taille équivalente d'un terrain (Pi2)	Nombre d'habitations sur le lot
Maisons	15	7176	60
	20	5382	80
	25	4306	100
Jumelés	30	3588	120
	32	3364	128
Maisons de ville	35	3075	140
	40	2691	160
	45	2392	180
Condos	50	2153	200
	55	1957	220
	60	1794	240
	65	1656	260
GT2026-105	70	1538	280
	75	1435	300
	80	1345	320
	85	1266	340

Le plan de développement et d'aménagement de la Ville de Québec vise un seuil de densification résidentielle beaucoup plus sobre et équilibré, fixé à une densité supérieure à 32 logements par hectare. L'aménagement de logements intermédiaires et durables sur ce grand terrain, telles que des maisons en rangée ou des maisons de ville superposées, permettrait de :

1. Rencontrer, voire dépasser confortablement l'objectif réglementaire de la Ville;
2. Assurer une excellente rentabilité financière pour le promoteur immobilier grâce à des coûts de construction moins élevés ;
3. Préserver l'ensoleillement, l'intimité, le couvert forestier existant et, par conséquent, la valeur patrimoniale et foncière du quartier résidentiel léger Des Châtel.

La proposition est d'apparence douteuse et malhonnête

Un aménagement urbain responsable exige une vision globale et transparente de l'impact d'un projet sur son voisinage immédiat. Les autorités municipales doivent s'assurer qu'un projet d'exception ne serve pas de « tête de pont » pour une spéculation immobilière forcée sur les lots adjacents, ni ne masque ses intentions réelles derrière des désignations géographiques trompeuses.

L'analyse des plans révèle que le projet présenté dans **GT2026-105** agit comme un développement prédateur pour les 10 lots résidentiels avoisinants. En imposant une densité de plus de 75 logements/hectare et des bâtiments de 7 étages à la limite de propriétés de faible densité, le projet crée une nuisance telle qu'il rendra la jouissance de ces propriétés impossible. Cette dégradation délibérée du cadre de vie des voisins immédiats force ces derniers à une vente quasi obligatoire au promoteur, ouvrant la porte à une phase 2 non déclarée.

Si ces 10 lots sont absorbés, le potentiel de densification grimpe à plus de **500 logements**, soit près du double de ce qui est actuellement soumis à la consultation. Le projet actuel utilise donc le « picorage de données » pour obtenir un allègement administratif sur une base incomplète, masquant l'impact cumulatif réel sur le secteur.



Le projet entretient une confusion sur sa nature même en proposant un accès piéton au boulevard Saint-Claude, sous prétexte de donner un accès au transport en commun.

Cette désignation semble être une manœuvre stratégique pour donner une illusion de développement durable. L'intention réelle se concentre sur une densification agressive du boulevard des Cimes et de la rue Monseigneur-Cooke, loin de l'image de revitalisation d'un axe majeur que la référence à Saint-Claude pourrait suggérer.

Le projet GT2026-105 présente une apparence de planification morcelée visant à obtenir des droits de bâtir par étapes, tout en évitant de présenter l'impact global et final aux citoyens. En acceptant cette proposition, la Ville cautionne une pratique d'urbanisme déloyale qui pénalise les propriétaires actuels et brise la confiance du public envers la municipalité.

Conclusion

En tant que citoyen, je suis pleinement sensibilisé à la crise du logement qui sévit à Québec. C'est pourquoi je ne demande pas le retrait pur et simple de ce projet, mais bien sa réévaluation en profondeur pour en assurer l'acceptabilité sociale.

Le projet proposé dans le dossier GT2026-105 comporte des failles majeures : il contrevient aux orientations de mobilité de la Ville, il dénature l'identité verte et patrimoniale de Montchatel, et son manque de transparence quant à l'avenir des lots voisins s'apparente à une planification morcelée et préoccupante. Surtout, cette démesure est inutile, car des alternatives durables et tout aussi rentables pour le promoteur existant pour densifier intelligemment ce terrain.

C'est dans un esprit de collaboration que je demande aujourd'hui à la Ville de Québec et au promoteur de retourner à la table de dessin pour présenter un projet qui respecte notre milieu de vie.

Les modifications demandées sont donc les suivantes :

- Ramener la hauteur des bâtiments à une échelle humaine, soit un maximum de 3 à 4 étages ;
- Réduire le volume de logements pour protéger la sécurité de nos rues ;
- Respecter les marges de recul pour protéger l'intimité des voisins directs ;
- Exiger une analyse d'impact globale et transparente qui inclut les lots limitrophes afin d'éviter le piège d'un développement fragmenté.

La loi 31 a un objectif clair et la crise du logement est un enjeu réel. L'intention n'est pas de faire fi des principes d'urbanisme et de développement durable; c'est simplement un allègement administratif pour faciliter la création de logements. Faisons de ce terrain un modèle de densification réussie, harmonieuse et respectueuse de ceux qui y vivent déjà.

Annexe 6

Mémoire
Projet immobilier 40365-4075 boulevard
des Cimes



Mobilisation citoyenne du quartier des Châtelers

Sommaire

Le présent document vise à faire la démonstration que la Ville de Québec a failli à ses devoirs envers les citoyens du quartier Des Châtelains en invoquant de manière cavalière et erronée la loi 31 afin d'éviter le processus référendaire d'urbanisme et d'accélérer un projet immobilier trop imposant afin d'atteindre des objectifs de créations de logement au détriment de la sécurité et du bien-être du quartier et ses résidents.

Nous rejetons l'interprétation erronée par la ville des conditions d'exercice du pouvoir d'autorisation d'un projet immobilier prévu à l'article 93 de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation*. Plus spécifiquement, nous reprochons à la ville d'autoriser un projet qui, selon les informations fournis au sommaire décisionnel GT2026-105, ne respecte pas les prescriptions de la municipalité à l'égard de travaux aux abords de fortes pentes tel que spécifiées dans le *Schéma d'aménagement et de développement / révisé - Le document complémentaire - Agglomération de Québec*.

De plus, bien que le projet soit situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation délimité par le *Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Québec, R.A.V.Q. 1310*, il ne présente pas les qualités pour en être conforme tel qu'exigé par la loi 31. L'orientation de « Capitale performante » n'est visiblement pas respectée par le projet. Sa position géographique en périphérie du périmètre d'urbanisation très peu desservi par le transport en commun, loin des pôles d'emplois, loin des bureaux gouvernementaux et privées, loin des centres ou méga centres commerciaux et loin des grands secteurs innovants combiné à sa densité de logement par hectare (log/ha) nettement supérieure au minimum requis et à la densité actuelle du quartier vont à l'encontre d'un développement visant à favoriser le transport actif et durable au cœur du *Schéma d'aménagement et de développement*. Le projet va aussi à l'encontre des cadres et du discours véhiculés par la ville concernant l'utilisation judicieuse de ce puissant outil d'urbanisation sans recours pour les citoyens affectés.

Finalement, l'impact sur la circulation et la sécurité routière du quartier a été complètement ignoré. Le projet ajoutera assurément plus de 300 véhicules au parc automobile du quartier. Ces véhicules emprunteront plusieurs fois par jour le boulevard des Cimes, une rue qui dans les dernières années a déjà vu son statut passer de rue résidentielle avec une limite de vitesse de 30 km/h à une rue locale qui dessert des secteurs résidentiels avec une limite de vitesse de 40km/h. Un changement qui a déjà fait augmenter les comportements à risque sur le boulevard. L'ajout au trafic causé par le projet ne fera qu'aggraver la situation déjà problématique.

Table des matières

Sommaire	i
Table des matières	ii
Non-respect des conditions d'exercice du pouvoir d'autorisation d'un projet immobilier prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2)	1
Contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique	1
Non-conformité au schéma d'aménagement et de développement en vigueur	4
Poursuivre la mise en œuvre du plan de mobilité durable	5
Grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation	9
Incongruité dans l'utilisation de la loi 31	11
La loi 31 se veut un outil d'urbanisation et non bar ouvert	13
Densification douce	13
Développer la ville autrement	13
Impacts sur le quartier	14
Résilience de l'infrastructure	14
Impacts sur la circulation	14
Mesure d'atténuations	15
Conclusion	17

Liste des figures

Figure 1 : Zone à risque de forte pente	1
Figure 2 : Implantation du bâtiment C	2
Figure 3 : Localisation du projet versus le Réseau structurant de transport en commun projeté	6
Figure 4 : Localisation du projet versus les principaux lieux d'emploi	7
Figure 5 : Localisation du projet versus le réseau cyclable	8

Liste des tableaux

Tableau 1 : Nouveaux développement résidentiels du boulevard l'Ormière et ses affluents	9
Tableau 2 : Augmentation du nombre de logements permis via la loi 31	12

Liste des Photos

Photo 1 : Éboulement du 29 avril 2026 à Lévis	4
Photo 2 : Altercation verbale du 10 mai 2024 entre résidents et chauffard	14
Photo 3 : Accident du boulevard des Chutes	16

Non-respect des conditions d'exercice du pouvoir d'autorisation d'un projet immobilier prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2)

Contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique

La ville affirme que le projet n'est pas situé dans un autre lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, de santé publique, de protection de l'environnement ou de bien-être général;

De notre point de vue, le projet est en fait situé dans un lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique car il est identifié à même le SADR comme étant sur un lot à risque de comporter une forte pente. Voir figure 1.

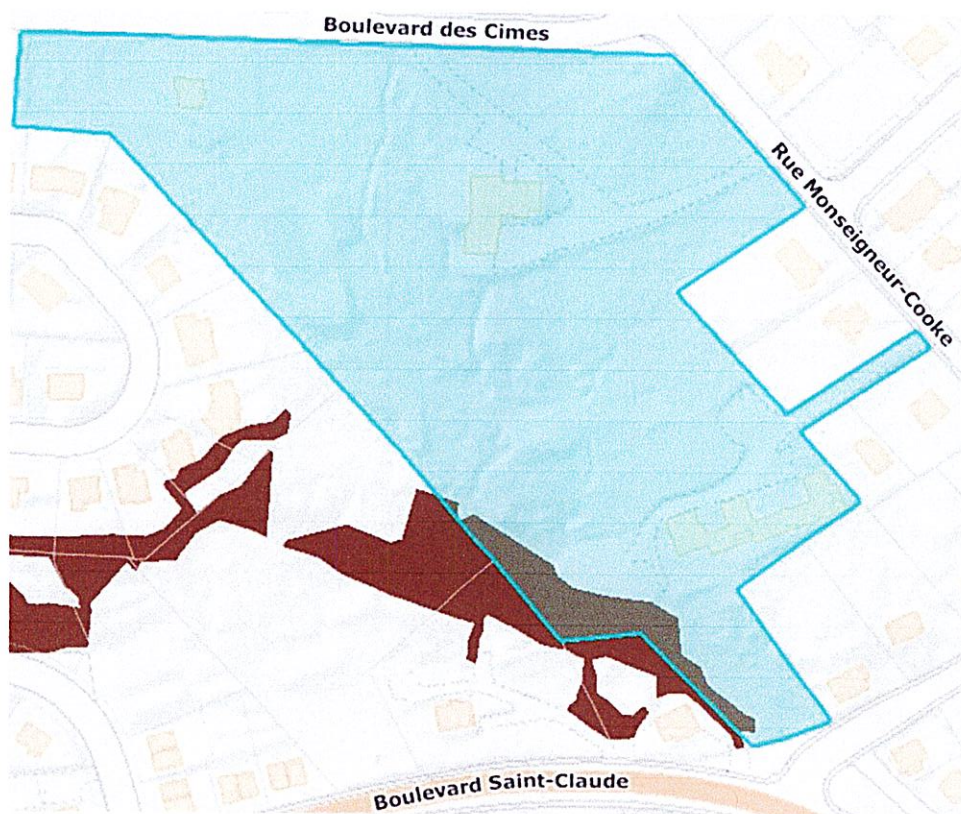


Figure 1 : Zone à risque de forte pente

Le SADR précise que les fortes pentes *représentent une contrainte importante pour le développement immobilier*¹ et que des glissements de terrain et des mouvements de sol *peuvent également survenir dans ces milieux naturels sensibles*.¹ On y précise aussi comme objectifs spécifique :

¹ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1, p 127

Éviter d'altérer les secteurs susceptibles de comporter une forte pente et les considérer davantage comme une contrainte majeure au développement immobilier.

Nous voyons dans le sommaire décisionnel que le projet prévoit implanter à proximité de la forte pente identifié un bâtiment de de 6 étages et 80 logements. Allant à l'encontre des objectifs du SADR.

La figure 2 est une approximation qui démontre la proximité, voir le chevauchement possible de l'implantation du bâtiment et de la forte pente et ses abords tel que décrit dans le document complémentaire du SADR.

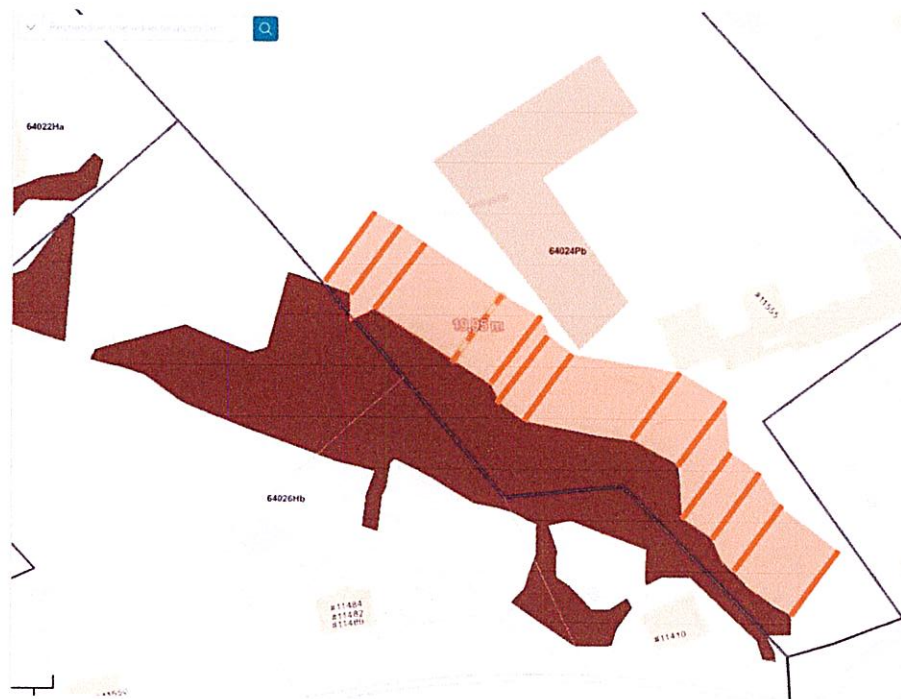


Figure 2 : Implantation du bâtiment C

Ce document précise notamment que «*dans un secteur susceptible de comporter une forte pente, ainsi que dans une distance de 20 m autour d'un tel secteur, la Municipalité doit prévoir que toute demande d'autorisation pour une intervention visée à la présente section doit être accompagnée d'un relevé d'arpentage signé et scellé par un professionnel membre de l'Ordre des arpenteurs-géomètres du Québec qui détermine pour le terrain visé les limites de la forte pente et de ses abords, tels que définis à la présente section²*». Ils précisent aussi que «*dans une forte pente et dans un abord de forte pente dont les limites ont été établies conformément à l'article 27, les interventions suivantes sont prohibées : l'implantation d'un bâtiment principal, sauf une partie en*

² SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ Le document complémentaire
Agglomération de Québec Volume 2, p18

porte-à-faux, l'aménagement d'une aire de stationnement ou les travaux de remblai et de déblai d'une profondeur de plus de 0,30m³.»

Le document ne mentionne aucune exception pour l'aménagement de nouveau bâtiment dans ces secteurs.

De plus, le point 17 de la résolution impose un de deux systèmes d'efficacité énergétique soit, la récupération de chaleur des eaux usées ou la géothermie. Est-ce vraiment une bonne idée de proposer un système de géothermie qui requiert énormément d'excavation aussi près d'une forte pente?

Au point 18 de la résolution, on exige l'installation de zones de biorétention. Créer des bassins de rétention pour permettre à plus d'eau pluviale d'infiltrer le sol en amont de la zone à forte pente ne risque pas d'augmenter les probabilité d'éboulement?

Or dans le sommaire décisionnel déposé par la ville, nous ne voyons aucune mention de la forte pente se trouvant sur le lot. Nous ne trouvons aucune démarche démontrant que le projet n'enfreint pas les prescriptions de ce cadre normatif et que le projet n'est pas situé dans un lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, de santé publique, de protection de l'environnement ou de bien-être général. Malgré que nous considérons contraire à l'esprit du SADR d'autoriser un nouveau développement aussi près de la zone à risque de forte pente et dans l'éventualité que la municipalité décide de faire fit d'un objectif spécifique du SADR, nous ne comprenons pas pourquoi il n'est pas exigé que la demande de permis de lotissement soit minimalement accompagné *«d'un relevé d'arpentage signé et scellé par un professionnel membre de l'Ordre des arpenteurs-géomètres du Québec qui détermine pour le terrain visé les limites de la forte pente et de ses abords.»* et *«d'un rapport d'expertise géotechnique signé et scellé par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec qui atteste la stabilité du sol sur le terrain où doit avoir lieu l'intervention ainsi que sa capacité portante pour le projet»*⁴.

Il serait déplorable que le manque de diligence raisonnable mène à un éboulement. Les événements du 29 avril dernier à Lévis démontre bien que même lorsqu'on croit avoir tout bien conçu pour limiter les risques liés aux fortes pentes (filets, mur renforcé, etc.) les risques ne sont jamais nulles. *« En février 2023, l'administration Lehouillier avait recensé une quinzaine d'éboulements. Nous avons questionné le fait que la Ville autorisait la construction de logements aussi près de la falaise, mais on nous a dit que des ingénieurs de la Ville jugeaient le risque comme acceptable », se désole Marc-André Boucher, président du regroupement de la rue Saint-Laurent»*⁵. Les bonnes pratiques en matière de gestion du risque sont d'éliminer ce dernier à la source. C'est d'ailleurs en ce sens que le SADR recommande d'éviter d'altérer les secteurs

³ SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ Le document complémentaire Agglomération de Québec Volume 2, p 18

⁴ SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ Le document complémentaire Agglomération de Québec Volume 2, pp 17-18

⁵ Éboulement rocheux à Lévis: «La chronique d'un désastre annoncé», selon un regroupement - <https://www.tvanouvelles.ca/2026/05/01/eboulement-rocheux-a-levis--la-chronique-dun-desastre-annonce--selon-un-regroupement> - Consulté le 8 mai 2025

susceptibles de comporter une forte pente et les considérer davantage comme une contrainte majeure au développement immobilier.



Le bâtiment touché par l'éboulement abrite un triplex, mais la grande quantité de roches s'est principalement dirigée vers le 4174, rue Saint-Laurent.

PHOTO : RADIO-CANADA / ALEXANDRE BELLEMARE

Photo 1 : Éboulement du 29 avril 2026 à Lévis

Non-conformité au schéma d'aménagement et de développement en vigueur

L'article 93 de la loi 31 stipule que *«La résolution doit, pour entrer en vigueur, être conforme au schéma d'aménagement et de développement en vigueur sur le territoire de la municipalité»⁶*. Nous contestons la conclusion de conformité au SADR du projet exprimé à l'annexe 4 du sommaire décisionnel GT2026-105. Bien que le projet rencontre certains critères minimaux et qu'il soutienne la mise en œuvre de certains objectifs, il va carrément à l'encontre de d'autres points. Notamment, le projet ne respecte pas :

- L'objectif spécifique d'*«éviter d'altérer les secteurs susceptibles de comporter une forte pente et les considérer davantage comme une contrainte majeure au développement immobilier»⁷*, tel que démontré précédemment.
- L'objectifs spécifique de *«poursuivre la mise en œuvre du Plan de la mobilité durable»⁸*
- Le projet ne respecte pas l'encadrement demandé des grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation car il ne cadre pas avec *« une logique d'intensification des gabarits des constructions. Les milieux résidentiels plus homogènes devraient quant à eux*

⁶ Projet de loi no 31-(2024, chapitre 2), Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, p26

⁷ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1, p 127

⁸ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1, p 69

être densifiés dans une logique d'insertion des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti»⁹

Poursuivre la mise en œuvre du plan de mobilité durable

Le projet ne respecte pas les orientations stipulées dans le Plan de mobilité durable¹⁰(PMD) de la ville de Québec, qui est appelé spécifiquement dans le SADR où on y dicte comme un des objectifs spécifiques de *«Poursuivre la mise en œuvre du Plan de mobilité durable¹¹»*. Nous argumentons ci-après que le projet immobilier *« [n']utilise [pas] de manière rationnelle les espaces disponibles et [n']évite [pas] les coûts associés à l'étalement urbain (infrastructures municipales, routes, coûts environnementaux et sociaux)¹² »*. Car il ne permet pas de *« réduire la congestion routière causée par l'éloignement des pôles de travail des lieux de résidence¹³. »*

Plus particulièrement nous affirmons que le projet ne favorise pas la mobilité active et durable car:

- Le développement est situé, à toute fin pratique, en fin de parcours des quelques trajets actuels du RTC. La densification proposée vient alors contribuer à l'éloignement des pôles de travail des lieux de résidence à l'encontre du PMD.
- Le réseau structurant de transport en commun projeté dans le SADR indique un Métrobus à proximité. Cependant, le projet immobilier est situé à la toute fin de son parcours et le tracé passe par le boulevard l'Ormière qui est déjà surchargé et qui n'a aucune possibilité d'aménagement additionnel pour des voies réservées ou des voies cyclables. Le SADR prévoit d'*« accroître l'implantation de mesures préférentielles pour autobus, notamment des feux prioritaires ou des voies réservées, lorsque l'emprise routière le permet. »*¹⁴ Augmenter l'achalandage sur un parcours qu'on sait non aménageable pour favoriser le transport durable est tout simplement un non-sens.
- Le sommaire décisionnel mentionne que *«le réseau de sentiers piétonniers doit permettre de relier directement chacun des bâtiments principaux aux arrêts d'autobus desservis par le parcours Métrobus 804 sur les boulevards de l'Ormière et Saint-Claude¹⁵»*. Ce sentier aura un dénivelé d'environ 20m de hauteur, soit plus que la hauteur totale entre le rez-de-chaussée et le toit de chacun des bâtiments qui ont tous un minimum de 5 étages hors sol. Le code national du bâtiment requiert qu'un ascenseur soit aménagé dans tout bâtiment résidentiel de 4 étages ou plus afin de d'assurer l'accessibilité universelle et pour répondre au confort et à la qualité de vie en répondant aux besoins des familles avec de jeunes enfants (poussettes), des personnes transportant des charges lourdes(épicerie), et améliore l'attractivité du bâtiment. Nous ne comprenons pas comment l'accès via un sentier dans une forte pente qualifie le projet comme étant relié directement aux arrêts d'autobus et au

⁹ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1 – p169

¹⁰ Plan de mobilité durable - Ville de Québec, p 28

¹¹Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1- p 197

¹² Plan de mobilité durable - Ville de Québec, p 28

¹³ Plan de mobilité durable - Ville de Québec, p 28

¹⁴ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1 - p 70

¹⁵ Sommaire décisionnel GT2026-105, p5 de 9

Métrobus alors que ce trajet, s'il serait intérieur, devrait avoir un ascenseur pour être considéré comme accessible.

- Le transport en commun actuel vers ses pôles d'emplois requiert entre 45 et 90 minutes de transports aux heures de pointe.

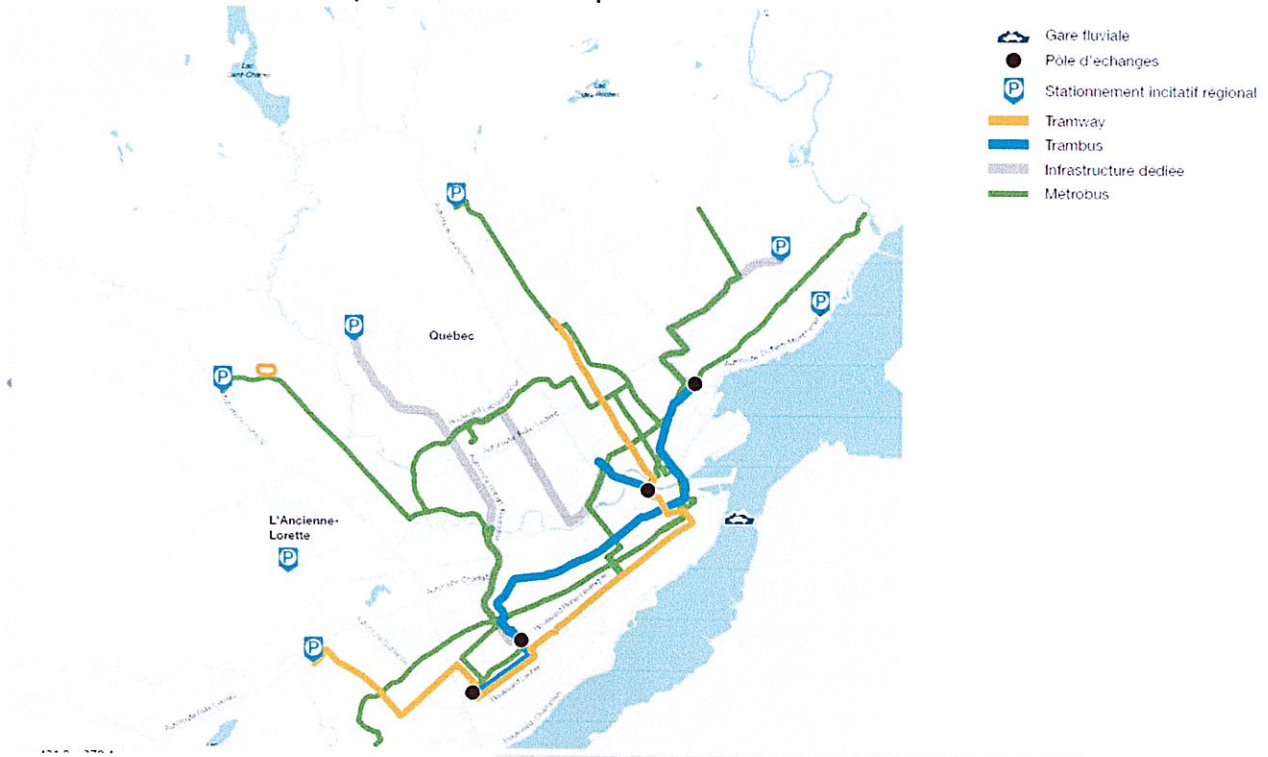


Figure 3 : Localisation du projet versus le Réseau structurant de transport en commun projeté

- Il est situé dans un secteur à très faible densité d'emplois et peu d'entre eux sont adéquatement desservi à partir du projet immobilier par le réseau de transport structurant ce qui ne favorise pas l'utilisation de moyens de transport durable.

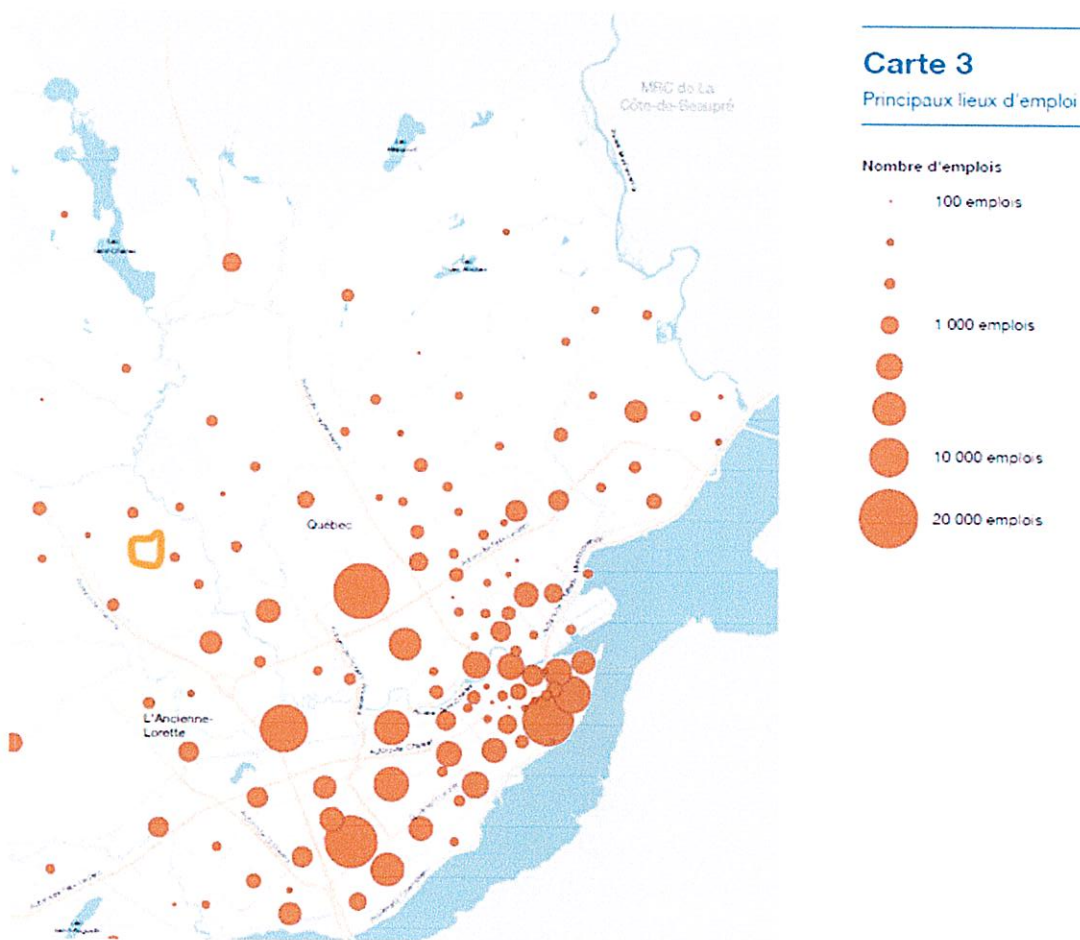


Figure 4 : Localisation du projet versus les principaux lieux d'emploi

- Le projet est situé dans un néant du réseau cyclable actuel et projeté dans le SAD. L'utilisation des artères cyclables les plus rapprochés du projet pour se rendre aux points d'intérêts cité dans le SADR (lieux de travail, centre commerciaux, etc.) donne des trajets de plus de 5 km et fréquemment des trajets de plus de 10 km, sans compter un dénivelé non négligeable variant entre 50 et 100m. Ces distances sont en dehors des paramètres inscrits au SADR comme étant intéressantes pour le «*transfert modal de l'automobile vers un ou plusieurs modes de transport durable.*»¹⁶

¹⁶ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1- p 59

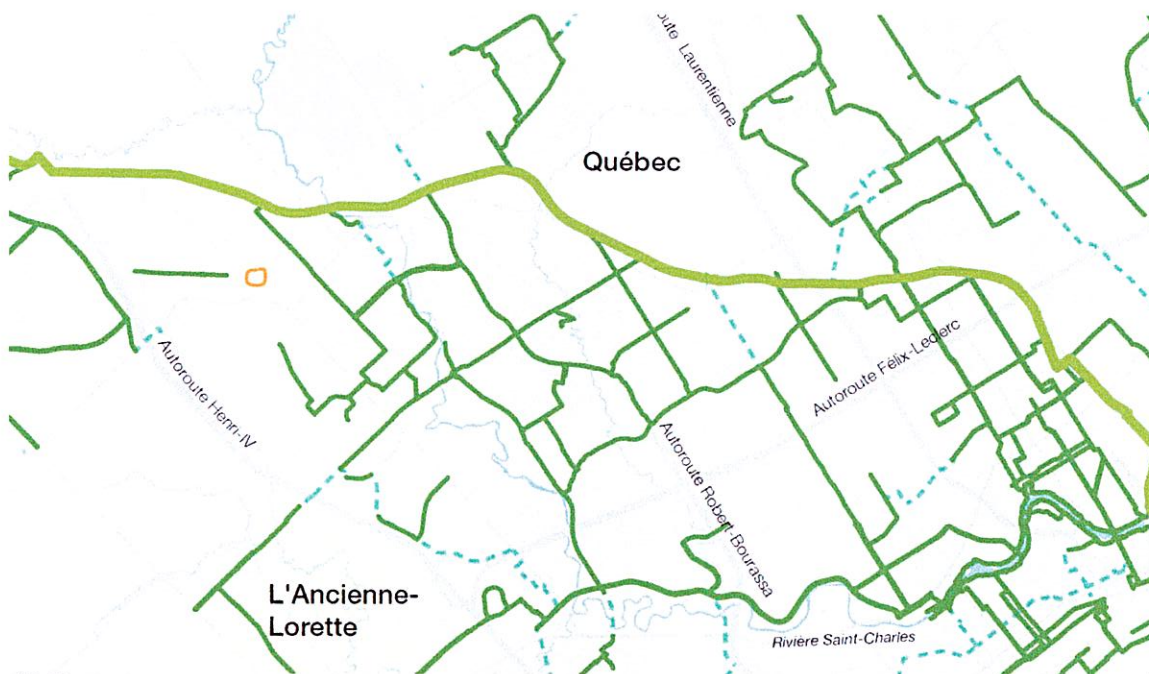


Figure 5 : Localisation du projet versus le réseau cyclable

Face à ce peu d'incitatifs vers le transport durable et actifs, le projet viendra augmenter considérablement la congestion routière qui est déjà très marquée dans le secteur. Il n'y a que 3 axes routiers pour quitter le secteur vers les points d'intérêts cité au SADR, soit l'autoroute Henri-IV, le boulevard l'Ormière et rejoindre les axes nord-sud plus à l'est via Racine et Bastien. Il est à noter que l'Autoroute Henri-IV est sous la responsabilité du Ministère du Transport de Québec et que les autres axes routiers présentes peu voir aucune possibilité d'aménagements favorisant le transport durable et actif.

L'accès à Henri-IV via la route Ste-Geneviève est déjà très congestionné aux heures de pointe. Le fort développement du secteur Val-Bélair des 10 dernières années, notamment les immeubles à logements du boulevard Pie-IX dans le secteur de la rue des escarpements, ne fait qu'empirer la situation. La congestion routière matinale de cette autoroute s'étend déjà sur environ 6 km, soit d'un peu plus haut que le boulevard Industrielle jusqu'à dépasser la sortie de l'avenue Chauveau.

L'accès à Henri-IV via l'Auvergne est déjà très congestionné aux heures de pointe. Le fort développement du boulevard l'Ormière et ses affluents au cours des 10 dernières années, ne fait qu'empirer la situation. Comme peut le témoigner le tableau suivant, pas moins de 1179 nouveaux logements dans ce tronçon de +/- 3 km se contestent l'accès aux axes routiers.

L'intersection L'Auvergne, l'Ormière et Chauveau est particulièrement congestionnée aux heures de pointe. Il est devenu usuel de devoir attendre trois, quatre voire cinq cycles de lumières avant de pouvoir franchir l'intersection.

Nom	Adresse	# logement
Projet Tria	212 rue Louis -IX	248 logement
Développement Les constructions T. Ouelette	116212 à 11683 Boulevard Saint-Claude	12 logement (maison en rangée)
	11780, boulevard Saint-Claude	58
S.O.	11130 à 11150 boulevard l'Ormière	6 logement
Les p'tits loyers du Quartier	11085 Boulevard l'Ormière	45
Contemporaine	11055 Boulevard l'Ormière	100 (chambres locatives)
Iva	10995 Boulevard l'Ormière	67
	10635 Boulevard L'Ormière	Inconnu
	10620 boulevard de l' Ormière	16
	10515 boulevard de l' Ormière	8 ou 16
	9988 Boulevard l'Ormière	20 condos
	9920 Boulevard l'Ormière	42
	9775 boulevard de l' Ormière	75
Condo Locatifs Les Ormes	9360 boulevard de l' Ormière	66
RÉSIDENCE ST-PHILIPPE	8780 boulevard de l' Ormière	119
RÉSIDENCE ST-PHILIPPE	8500 boulevard de l' Ormière	297

Tableau 1 : Nouveaux développement résidentiels du boulevard l'Ormière et ses affluents

Grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation

Selon le SADR, « les plans et la réglementation d'urbanisme devront également comprendre des règles encadrant la densification résidentielle dans les différentes aires et parties d'aires de la grande affectation du territoire Urbain. Les noyaux locaux devraient être densifiés dans une *logique d'intensification* des gabarits des constructions. Les milieux résidentiels plus homogènes devraient quant à eux être densifiés dans une *logique d'insertion* des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti¹⁷».

Le projet de développement, tel que présenté, ne peut être perçu comme suivant une logique d'insertion des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti. Le boulevard des Cimes, long de 1,8 km, compte actuellement moins de 150 logements. Le projet vient pratiquement tripler ce nombre. La densification prescrite au SADR pour le secteur, qui est catégorisé comme étant urbain, doit être supérieur à 32 log/ha. Le projet actuel présente une densification d'environ 74 log/ha soit plus du double du minimum requis au SADR. Même les secteurs de type Corridor structurant, qui sont par définition très bien desservis par le transport collectif, ne demandent pas une densification si imposante. Si les développements résidentiels dans les axes de transport en commun à haute fréquence du RTC requiert un minimum de 40 log/ha, nous voyons mal ce qui justifie d'imposer un projet qui a une densité près du double requis pour un secteur qui est mieux desservi par le transport en commun. En respectant la plus forte densification minimale exigée au SADR pour un milieu urbain, le projet aurait 125 logements plutôt que le minimum de 290 exigé dans la fiche de modification réglementaire présentée et il serait encore nettement supérieur à la densification actuelle du quartier qui est d'environ 10 log/ha. Il faut

¹⁷ Schéma d'aménagement et de développement / révisé Agglomération de Québec Volume 1 – p 169

ajouter que les propriétés limitrophes au développement sont toutes des maisons unifamiliales et qu'aucune d'entre elles ne pouvaient s'attendre à un jour avoir un immeuble surplombant sa cour. Le développement vient ainsi violer la prescription de logique d'insertion des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti des quartiers résidentiels homogènes.

Ce qui est encore plus consternant, la Ville a produit en 2025 un document décrivant ses propres pratiques et critères pour la sélection des projets admissibles à la dérogation de la loi 31. Dans ce document, « *Contexte d'utilisation de la loi 31*¹⁸ » on peut lire que « *Pour qu'un projet immobilier soit admissible à l'utilisation de ce pouvoir, il doit répondre à certaines conditions :*

- 1) Le projet doit être situé dans le périmètre d'urbanisation et conforme au Schéma d'aménagement et de développement révisé*
- 2) Il doit être situé dans une zone où l'usage résidentiel est autorisé ou être conforme aux affectations du sol déterminées au plan d'urbanisme*
- 3) Il ne doit pas être situé dans un lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, de santé publique, de protection de l'environnement ou de bien-être général»¹⁹*

De plus dans ce même document on peut lire que : « *pour qu'un projet bénéficie de la Loi 31, il doit favoriser de bonnes pratiques en matière de développement, comme :*

- 1) Construire des bâtiments distinctifs et bien intégrés*
- 2) Offrir des activités, services et espaces qui contribuent à la qualité des milieux de vie*
- 3) Assurer une offre résidentielle diversifiée*
- 4) Favoriser la mobilité active et durable*
- 5) Intégrer des équipements et infrastructures performantes*
- 6) Maximiser le verdissement et préserver les milieux naturels»²⁰*

Nous venons tout juste de démontrer que la municipalité ne respecte même pas ses propres lignes directrices quant à l'application de l'article 93 de la loi 31. Plus particulièrement dans l'application des points « Construire des bâtiments distinctifs et bien intégrés » et « Favoriser la mobilité active et durable ». Nous trouvons aussi bien désolant de voir que les seules conditions concernant « l'intégration des équipements et infrastructures performantes » sont d'intégrer un

¹⁸ Contexte d'utilisation de la loi 31 : Ville de Québec – p6 :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=c99269bd-49d2-4cbd-9f02-dd98d8746fc5.pdf>

¹⁹ Contexte d'utilisation de la loi 31 : Ville de Québec – p7 :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=c99269bd-49d2-4cbd-9f02-dd98d8746fc5.pdf>

²⁰ Contexte d'utilisation de la loi 31 : Ville de Québec – p8 :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=c99269bd-49d2-4cbd-9f02-dd98d8746fc5.pdf>

système de récupération de chaleur des eaux usées ou un système de géothermie. À prime abord, ces deux mesures ne sont nettement pas équivalentes et nous voyons difficilement comment la municipalité s'est arrêtée à l'exigence qu'une ou l'autre de ces mesures serait les meilleurs moyens pour d'améliorer les performances environnementales du projet. Le premier offrant une économie d'énergie de 15 à 30% sur une charge qui occupe environ 20% de la facture énergétique alors que le second offre de 30 à 60% d'économie sur un poste énergétique qui représente normalement 50% de la facture totale²¹. En d'autre terme, la récupération de chaleur des eaux usées procure une économie d'énergie nette d'environ 3 à 6% alors que la géothermie procure une économie d'énergie nette d'environ 15 à 20%. Sans oublier que ces systèmes ont une durée de vie moins longue que le bâtiment, qu'ils doivent être bien entretenue pour fournir les économies énergétiques promises. Pourquoi ne pas exiger des standards de construction écoénergétique passifs tels qu'une valeur d'isolation des murs des fenêtres et du toit plus élevée que les normes actuelles, de même pour les valeurs d'étanchéité? Pourquoi ne pas exiger des systèmes d'échangeurs d'air à récupération de chaleur et d'humidité certifiés performants?

Incongruité dans l'utilisation de la loi 31

Une analyse sommaire du document « *Reddition de compte 2024 et 2025 – Utilisation l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (Loi 31)* » permet de constater que l'utilisation de ce pouvoir dans le cas du projet du boulevard des Cimes détonne des autres. Nous observons que :

- La majorité des projets qui ont bénéficié de cet outil d'urbanisme se situe près des centres d'emplois et d'intérêts de la ville.
- La majorité des projets sont mieux desservie par le transport en commun
- 7 des 20 projet ont un pourcentage d'augmentation du nombre de logement permis sous le 100%
- 2 projets ont une augmentation de plus de 1000%. Ils sont tous deux sur des rues qui ont déjà des immeubles à logement

Le projet du boulevard des Cimes tant qu'à lui aurait une augmentation du nombre de logements permis de plus de 14 500%, sur une rue sans immeuble à logement, loin des centres d'intérêt et peu desservi par le transport en commun. Cette disparité nous pousse à se demander pourquoi la municipalité semble avoir changé tous ses standards dans l'analyse et l'approbation de ce projet.

²¹ Les données énergétiques proviennent d'une requête faite à l'intelligence artificielle GEMINI de Google le 8 mai 2026.

Adresse	Nombre de Logements autorisés par la réglementation d'urbanisme	Nombre de logements ajouté via l'article 93	Pourcentage d'augmentation
Rue de la forest	246	112	46%
1. 6125,1re Avenue	12	200	1667%
930, rue Samuel-King	240	65	27%
11780, boulevard Saint-Claude	4	58	1450%
1221, rue Charles Albanel	0	220	S.O.
100-124, rue de la Pointe-aux-Lièvres	254	31	12%
1313-1323, avenue Maguire	4	26	650%
155-165, Grande Allée Est	319	71	22%
1875-2005, boulevard Henri-Bourassa	48	100	208%
2510, chemin Sainte Foy	60	145	242%
2812-2814, rue de la Faune	4	14	350%
2812-2814, rue de la Faune	4	8	200%
2940, boulevard Hochelaga	197	92	47%
3155, boulevard Quatre-Bourgeois	270	118	44%
3786, chemin Sainte Foy	8	58	725%
530, Grande Allée Est	85	126	148%
600, 60e Rue Est	0	310	S.O.
600, 60e Rue Est	0	130	S.O.
7075-7081, boulevard Wilfrid-Hamel et 1620, avenue de la Famille	0	175	S.O.
875, rue Liénard	30	8	27%

Tableau 2 : Augmentation du nombre de logements permis via la loi 31.

La loi 31 se veut un outil d'urbanisation et non bar ouvert

Même si un projet se qualifie pour les assouplissements réglementaires conféré par l'article 93 de la loi 31, ce qui n'est pas le cas ici selon nous, ce "*n'est pas un chèque en blanc pour les promoteurs*"²² pour citer le maire Marchand. Si le projet rencontre les critères, mais qu'il ne fait pas de sens, représente un irritant majeur pour la communauté ou qu'il pose carrément des risques de sécurité, c'est le devoir de la ville de travailler avec le promoteur pour le rendre acceptable. À aucun endroit dans la loi, le SADR ou tout autre document encadrant son usage est-il écrit que la ville est obligée d'accepter le projet, même s'il se qualifierait.

Densification douce

Dans un article de Radio-Canada Info qui traite du tout premier projet de la ville de Québec qui a utilisé la loi 31, Bruno Marchand « *affirme qu'il ne s'agit pas de densification sauvage* » et que « *Selon lui, ce secteur se prête à une telle hauteur puisque le nouvel édifice ne sera pas entouré de maisons unifamiliales. "La densification douce, ce n'est pas de dire : "On va faire du deux ou du quatre étages." La densification douce, c'est une densification qui est adaptée au quartier dans lequel elle s'installe"* »²³, explique le maire de Québec. L'intégration de 3 immeubles de 2 à 7 étages bordés que par des maisons unifamiliales ne peut clairement pas être considérée comme une densification adaptée au quartier dans lequel il s'installe et ce selon les critères même du maire.

Développer la ville autrement

Dans l'espace presse de site de la ville de Québec, on peut lire ce qui suit dans la publication « *Projet de loi 31 : l'accélération de la construction de logements se poursuit avec des leviers supplémentaires à Québec* » du 29 mai 2024:

« *En plus de devoir être conformes aux orientations et aux grandes affectations du territoire prévues au [Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec](#), les projets admissibles devront remplir certaines conditions de façon à assurer des retombées positives sur le milieu. Ils devront, entre autres, être cohérents avec l'approche « Développer la ville autrement » qui vise à favoriser des pratiques de développement innovantes, une densification urbaine harmonieuse et la bonification des milieux de vie* »²⁴. Nous peinons à voir comment l'ajout de 290 logements sur le boulevard des Cimes dans un quartier de maisons unifamiliales remplit les conditions d'assurer des retombées positives sur le milieu, d'être une densification urbaine harmonieuse et comment il bonifiera le des milieux de vie des citoyens actuelles du quartier.

²² [La Loi 31 comme levier pour accélérer 18 projets d'habitation à Québec | Radio-Canada](https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2166239/logements-ville-quebec-promoteur) - [ci.radio-canada.ca/nouvelle/2166239/logements-ville-quebec-promoteur](https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2166239/logements-ville-quebec-promoteur) consulté le 9 mai 2026

²³ [Bruno Marchand utilise la loi 31 pour autoriser 13 étages plutôt que sept | Radio-Canada](https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2076558/crise-logement-quebec-construction-pl31-marchand) - <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2076558/crise-logement-quebec-construction-pl31-marchand> - consulté le 9 mai 2026

²⁴ [Projet de loi 31 : l'accélération de la construction de logements se poursuit avec des leviers supplémentaires à Québec](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/actualite.aspx?IdActualite=2412) - <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/actualite.aspx?IdActualite=2412> - consulté le 9 mai 2026

Impacts sur le quartier

Résilience de l'infrastructure

Le quartier Des Châtel est souvent victime de pannes électriques prolongées. Est-ce que l'impact de l'ajout d'une telle charge de consommation a été fait sur la stabilité du réseau local?

Le quartier est vieillissant ainsi que son infrastructure. Nous voyons de plus en plus de bris d'aqueducs, il y a eu plusieurs interventions récentes (au moins 3) sur la rue John F-Kennedy, nous savons aussi qu'il y a eu des refoulements d'égouts dans les maisons du boulevard des Cimes par le passé. Comment comptez-vous intégrer l'ajout de 290 logements sur un réseau qui a été conçu il y a plus de 50 ans et qui n'avait nettement pas cette densité en tête à ce moment.

Impacts sur la circulation

Le plan d'aménagement vient ajouter comme seul point d'entrée aux véhicules des édifices A et B (230 logements) le boulevard des Cimes. L'autorisation du projet immobilier prévoit un maximum de 10% de stationnements extérieurs, on voit 28 stationnements extérieurs pour ces deux bâtiments donc on peut prévoir au moins 280 véhicules. Ce nombre vient créer un ajout journalier envisageable à la circulation de cette artère d'entre 200 à 400 véhicules

Le boulevard des Cimes qui, jusqu'en 2024, était une zone à 30 km/h, mais que la ville a jugé bon d'augmenter la vitesse à 40 km/h au moment même où elle a réduit la vitesse permise sur l'ensemble des rues résidentielles du territoire. Une décision qui a déjà considérablement diminué la quiétude et la sécurité des résidents, sans mentionner l'augmentation remarquée par ceux-ci des infractions aux arrêts obligatoires et à la limite de vitesse. Des appels ont déjà été logés à la police concernant des automobilistes en situation de grand excès de vitesse. Notamment le 10 mai 2024 un vendredi après-midi au retour des classes dans un quartier rempli d'enfants d'âge scolaire, événement qui avait même donné lieu à des altercations verbales entre plusieurs résidents et le conducteur fautif. L'ajout au parc automobile empruntant cette artère viendra assurément exacerber cette problématique.

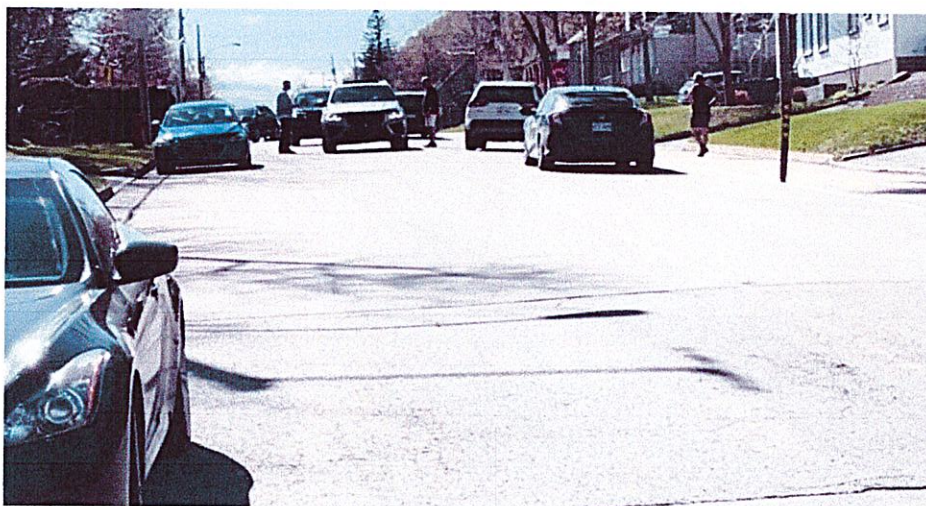


Photo 2 : Altercation verbale du 10 mai 2024 entre résidents et chauffard

Nous craignons aussi une problématique liée au stationnement dans les rues du quartier. L'ajout de 290 logements de manière aussi dense que le propose le projet dans un secteur démontré pour être peu incitatifs au transports alternatif est problématique en deux points. Lorsque nous observons les résidents actuels du quartier, la vaste majorité des ménages, pour ne pas dire la presque totalité, ont deux voitures. Bien qu'il nous est impossible d'affirmer que ce ratio restera identique pour les nouveaux résidents, il est fort à parier que la majorité de ceux-ci auront effectivement besoin de 2 voitures. Nous sommes aussi incapables de déterminer le nombre exact de stationnement sur le site avec les documents disponibles, mais si le promoteur ne respecte que le minimum de 10% de cases extérieurs, son plan d'aménagement nous laisse deviner 380 espaces de stationnement, soit seulement 31% des logements auront accès à des stationnements supplémentaires. Ce nombre suppose qu'aucune case de stationnement visiteur n'est prévue. Nous sommes inquiets de voir ce surplus du parc automobile se stationner et engorger le boulevard des Cimes et la rue John-F.-Kennedy.

Mesure d'atténuations

Malgré des démarches citoyennes déjà entamé pour faire diminuer les comportements à risque des automobilistes sur le boulevard des Cimes, tel que l'installation d'affiches ou des requêtes pour la présence de radar mobiles, les résidents continuent de voir une augmentation de ceux-ci. De plus, certains résidents se sont même fait dire que cette rue ne répondait pas aux critères de la ville lorsqu'ils ont fait des requêtes pour l'ajout d'éléments physiques dissuasifs pour faire réduire la vitesse (dos d'ânes, bollard flexible réduisant la largeur de la voie, aménagements paysagers, etc.).

Nous ne voyons aucune exigence de mesures d'atténuation de l'impact du projet qui, tel que démontré précédemment, viendra accentuer le problème.



PHOTO JEAN-FRANÇOIS RACINE

Photo 3 : Accident du boulevard des Chutes

Il serait déplorable d'attendre une répétition des événements survenus le 4 mai dernier sur le boulevard des chutes. Un accident survenu dans un secteur où *les citoyens avaient déjà interpellé la ville pour signaler les dangers du secteur*²⁵, mais qu'aucun correctif ou plan de sécurisation a été mis en place.

²⁵ <https://www.journaldequebec.com/2026/05/04/deux-enfants-blesses-dans-un-accident-survenu-a-beauport> - consulté le 2025-05-05

Conclusion

L'invocation de la loi 31 pour permettre le projet immobilier du 40365-4075 boulevard des Cimes sans consultation référendaire est perçu comme une esquive des élus municipaux face à leurs devoirs d'aider l'acceptabilité publique du projet et de transparence envers les citoyens.

Le présent mémoire démontre clairement que le projet dans son ensemble ne devrait pas être admissible à ce processus rapide car, jusqu'à preuve du contraire, il peut représenter un risque pour la sécurité du publique. De plus, les points exposés démontrent aussi que le projet n'est pas conforme au SADR de la ville de Québec et de ce fait, ne devrait pas être admissible au processus accéléré de modification des règlements d'urbanisme selon les critères d'admissibilité décrits à même l'article de loi. Sans oublier qu'il a été démontré que le projet va à l'encontre des nombreuses sorties publiques de la ville expliquant la rigueur et le haut standard qu'elle s'impose d'appliquer pour permettre L'usage de cet outil d'urbanisme puissant qu'offre la loi 31.

Nous sommes conscients que l'étalement urbain et la crise du logement sont des fléaux bien présents dans la municipalité et ne sommes pas contre tout projet de développement. Nous comprenons mal comment la conformité d'un projet à certains critères du SADR alors que d'autres ne sont pas rencontrés permet de qualifier un projet aux pouvoirs de la loi 31. Est-ce que certains critères sont plus importants que d'autres? Le SADR ne semble pas émettre d'échelle de priorité à ses critères et objectifs. Nous demandons donc à la ville de bien vouloir répondre aux nombreux questionnements soulevés dans ce mémoire et de réévaluer sa position face au projet tel que présenté. Cette réflexion ne peut qu'aboutir à la conclusion que le promoteur doit proposer aux résidents du quartier Des Châtelers un projet de développement acceptable pour tous. Ce projet devra respecter les contraintes géographiques du terrain, la philosophie du SADR, une intégration harmonieuse et homogène au reste du quartier et des mesures d'atténuation des risques liées à son développement qui viendront améliorer la vie de quartier.



Rédigé par Kevin Gélinas
Résident du 4195 boulevard des Cimes
Au nom de la mobilisation citoyenne du quartier Des Châtelers



Signatures en appuies au Mémoire
Projet immobilier 40365-4075 boulevard des Cimes

[illegible]



Signatures en appuies au Mémoire
Projet immobilier 40365-4075 boulevard des Cimes

NOM (EN LETTRE MOULÉES)	ADRESSE	SIGNATURE
Dénis Bernier	11625 Mgr-Cooke	<i>[Signature]</i>
Nancy Roberge	11625 mgr cooke	<i>[Signature]</i>
Daniel LACHANCE	11655 de Gise	<i>[Signature]</i>
MOUCADEL Sabrina	11665 rue de Guise	<i>[Signature]</i>
BURAVAND Rémy	11665 rue de Guise	<i>[Signature]</i>
Catherine Cloutier	11730 rue de Guise	<i>[Signature]</i>
JACQUES JOBIN	4100 Beriault	<i>[Signature]</i>
Santa Blais	4205 boul des Cimes	<i>[Signature]</i>
Christian Couture	4205 boul des Cimes	<i>[Signature]</i>
ANITA LÉGARÉ	11538 mgr Cooke	<i>[Signature]</i>
Boilard Ghislaine	65 Arthur Dion #501	<i>[Signature]</i>
Dominique Couturier	4655 boul des Cimes	<i>[Signature]</i>
Nicolas Houle	4655 boul. des Cimes	<i>[Signature]</i>
Stephane Boulet	4210 boul des Cimes	<i>[Signature]</i>
Wes Taulonoe	4250 BLV Des cimes	<i>[Signature]</i>
JEAN-FRANCOIS DEM��RI	4240 boul. des Cimes	<i>[Signature]</i>
CHRISTIAN DUCHESNE	4050, VERRET	<i>[Signature]</i>
LISE FALARDEAU	4645 Blvd des Cimes	<i>[Signature]</i>



Signatures en appuies au Mémoire
Projet immobilier 40365-4075 boulevard des Cimes

NOM (EN LETTRE MOULÉES)	ADRESSE	SIGNATURE
JEAN DURAND	11480 BLV St Claude	Jean Durand
Kat�ne Poulin	4325 manus- Plamondon	Kat�ne Poulin
MAUDE COUTURE	4540 BLVD DES CIMES	Maude Couture
Anthony Lapierre	4540 BLVD DES CIMES	Anthony Lapierre
Marika Couture	4310 Belleroose	Marika Couture
Rami Gosselin	" "	Rami Gosselin
MIA SAWYER	12159 GILLES MONTMIGNY	Mia Sawyer
MARTIN MASSÉ	" " "	Martin Massé
Lise VOIZELLE	11480 BL St Claude	Lise Voizelle
ISABELLE CHABOT	4540, RUE DU GOLF	Isabelle Chabot
BARBARA ANN LEWIN	24 JEAN DE BREB�UF	Barbara Ann Lewin
MICHEL BUCH	4145 3RD DES CIMES	Michel Buch
Olivier Champoux	4385 bld des Cimes	Olivier Champoux
Ludovic Champoux	4385 bld des cimes	Ludovic Champoux
VALÉRIE BENSON	4385, boulevard des Cimes	Valérie Benson
Denis Bernier	11625 Mgr Cooke	Denis Bernier
Bernard Drouin	4 rue du Père-Chabanel	B. Drouin
Nicole Côté	4 rue du Père-Chabanel	N. Côté
DENIS ROBITAILLE	12175 Rue Gilles-Montmigny	Denis Robitaille
LISE OUELLETTE	12175 RUE GILLES-MONTMIGNY	Lise Ouellette



Signatures en appuies au Mémoire
Projet immobilier 40365-4075 boulevard des Cimes

NOM (EN LETTRE MOULÉES)	ADRESSE	SIGNATURE
Marylene Chevarie	11655 de Guise	Marylene Chevarie
CLAUDIA NADEAU	4200 RUE BELEROSE	Claudia Nadeau
Veronique Belanger	4160 boul des Cimes	Veronique Belanger
Nicola Ouellet	4160 boul des Cimes	Nicola Ouellet
Stephane Babin	4170 Boul des cimes	Stephane Babin
Claudia Lapointe	11920 Place de la Gracieuse	Claudia Lapointe
Genevieve Gournay	4249 Boul des cimes	Genevieve Gournay
Nicolas St-Pierre	" "	Nicolas St-Pierre
LISE GAGNON	11705 de Guise	Lise Gagnon
Genevieve Namy	4150 boulevard cimes	Genevieve Namy
Michelle Leblond	11935 John F Kennedy	Michelle Leblond
JEAN-MICHEL VERREULT	11928, rue John F. Kennedy	Jean-Michel Verreult
Audrey Marquis	4030, boul des cimes	Audrey Marquis
Annie Harvey	51 rue Charles Garnier	Annie Harvey
Stacy Sanfacion	" " "	Stacy Sanfacion
Pierre Labonté	80 des Orchidees Blanches	Pierre Labonté
Luce Plean	4090 BLU Des cimes	Luce Plean
Danielle Grenon	11730 Rue de Guise	Danielle Grenon
JEAN-YVES RACINE	11615 rue de Guise 12260 JACQUELIN	JEAN-YVES RACINE

Annexe 7

Mémoire
Projet immobilier 4035-4075 boulevard
des Cimes

Addenda 1



Mobilisation citoyenne du quartier des Châtel

Mise en contexte

Le présent document est un addenda au mémoire déposé en main propre lors de la séance du 11 mai 2026. Il se veut un ajout et une partie intégrante du mémoire. Les informations additionnelles reçues lors de la séance ont soulevé des points non abordés dans le mémoire tel que déposé. Ces points sont à ajouter au mémoire et se résument comme suit.

À titre de rappel, Le secteur visé par le projet est un quartier à prédominance unifamiliale, caractérisé par une échelle humaine, une faible densité et une continuité architecturale qui contribue à la qualité de vie des résidents, le tout, loin des pôles urbains et pour lesquels, la plupart des résidents se déplacent en voiture pour cette raison (45 min à 60 minutes d'autobus des principales attractions de la ville). L'introduction d'un ensemble immobilier de plusieurs centaines de logements à haute densité ne s'inscrit pas dans cette trame urbaine et risque de rompre l'équilibre du quartier. Les citoyens souhaitent un développement harmonieux, cohérent avec le tissu existant, et non une rupture imposée par des bâtiments massifs et densifiés.

Lors de la séance du 11 mai, il a été mentionné que si les citoyens avaient réellement eu le choix entre :

- un projet de gros immeubles totalisant environ 300 logements, présenté comme nécessaire pour « préserver les arbres », et
- un développement plus modeste d'environ 30 maisons unifamiliales, tel que prévu initialement avant que la Ville ne refuse cette option sans consulter les résidents,

la grande majorité des citoyens auraient préféré la seconde option. Celle-ci génère moins de densité, respecte mieux l'intimité des résidents, s'intègre naturellement au quartier et évite une pression excessive sur les infrastructures locales.

Cette préférence citoyenne est d'autant plus légitime que le secteur connaît déjà une multiplication de projets résidentiels majeurs dans un rayon de moins de deux kilomètres. À terme, ces projets — incluant Le Tria, La Boisée des Châtelers, les nouveaux immeubles sur la rue de l'Hôpital, ainsi qu'un développement supplémentaire sur le boulevard des Cimes — ajouteront plus de 700 logements dans le secteur. L'ajout d'un projet de 300 logements dans un quartier unifamilial vient amplifier une pression déjà considérable sur la circulation, le stationnement, les écoles, les parcs, les services communautaires et l'ensemble des infrastructures locales.

Dans ce contexte, il apparaît essentiel que la Ville tienne compte de la capacité réelle du quartier à absorber une telle densification et qu'elle privilégie un développement respectueux du milieu de vie existant.

Table des matières

Mise en contexte	i
Table des matières	ii
Points additionnels soulevés par l'assemblée publique de consultation.....	1
Zonage	1
Modification du projet	2
Ensoleillement	3
Age moyen du quartier.....	5
Pourquoi répéter les erreurs du passé	5
Demande de report du projet	5
Demande de clarification des écarts entre les documents municipaux et la présentation du promoteur par rapport au nombre de logements	6
Clarification quant aux espaces de stationnements	6
Publication explicite des études complètes	7
Ajout quant aux demandes sur les trottoirs, traverses piétonnes et cheminements sécuritaires	7
Enjeu du déneigement et des conditions hivernales	7
Sécurité des accès automobiles et risques liés à l'intersection décalées	7
Protection de l'intimité et de la qualité de vie des voisins immédiats	8
Ajout sur l'encadrement des nuisances de chantier	8
Ajout sur l'enjeu du bruit permanent des équipements mécaniques	8
Insuffisance des analyses démontrées et impacts sur les services de proximité	8
Demande claire de conditions obligatoires dans la résolution finale	9

Liste des figures

Figure 6 : Superficie des usages du lot	1
Figure 7 : Implantation versus la superficie boisée.....	3
Figure 8 : Calcul de projection de l'ombre	4
Figure 9 : Projection au sol de l'ombre vue en plan	4

Points additionnels soulevés par l'assemblée publique de consultation

Zonage

Lors de la rencontre consultative du 11 mai dernier, plusieurs citoyens, dont un issu du milieu de la planification des infrastructures scolaires, ont soulevé la question concernant la surcharge d'élèves des écoles du quartier et si la ville avait un plan pour distribuer l'afflux de nouveaux élèves créé par le projet. On nous a répondu que la ville ne devait que céder des terrains à la commission scolaire lorsque celle-ci en fait la demande mais que la construction de l'école n'était pas sa responsabilité. On nous a aussi mentionné qu'une parcelle de terrain était nouvellement réservée pour cette usage près du secteur du futur développement du Plan Particulier d'urbanisme du secteur Chauveau. Nous voulons savoir pourquoi la ville a cru bon de créer un nouveau lot réservé pour l'usage d'un établissement scolaire dans le secteur alors que le lot du projet actuel est déjà zoné à 97,4% pour cet usage spécifique. En effet, les portions du lot en zonage 64023Ha et 64114Ha ne sont que de 597,36 m² et 430,34 m² respectivement alors que le lot total est de 39 027,5 m². Nous nous expliquons mal comment la ville a choisi d'utiliser la loi 31 pour changer la réglementation d'urbanisme sans référendum pour transformer un terrain déjà dédié à l'usage de l'éducation pour le convertir en zone d'habitation alors que le besoin de ce genre de terrain était connu.

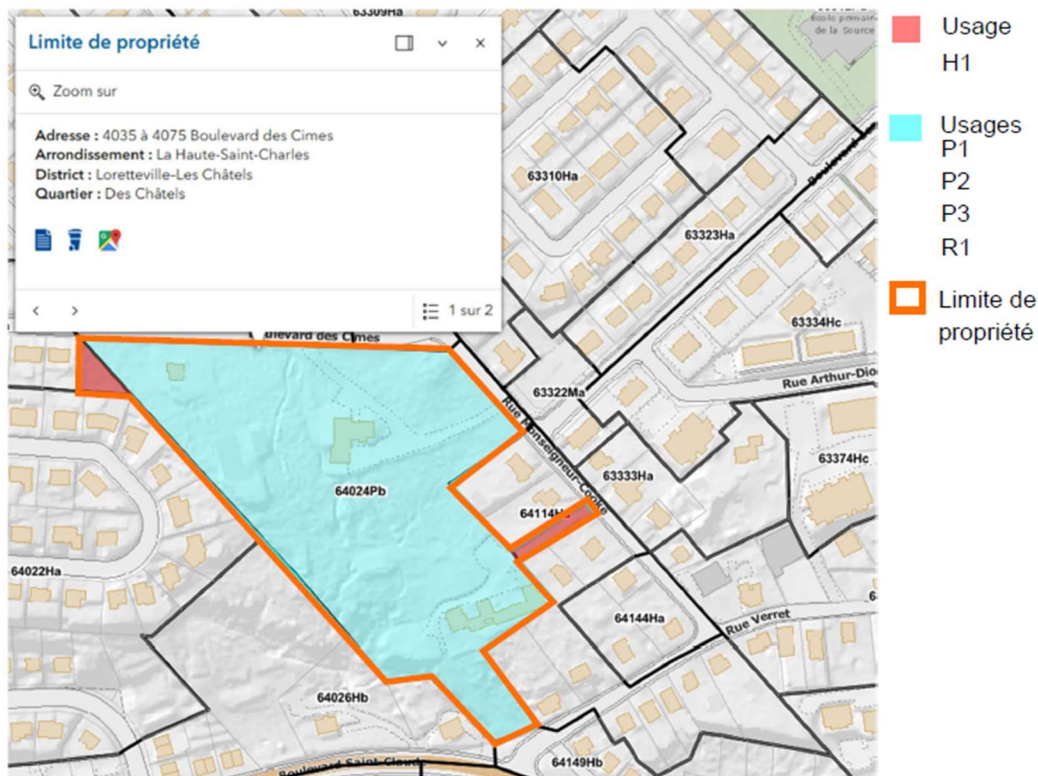


Figure 6 : Superficie des usages du lot

Modification du projet

Nous avons aussi appris lors de l'assemblée que le projet initialement proposé à la ville était de construire plusieurs maisons unifamiliales. On nous a mentionné que la ville avait refusé ce projet car il allait détruire une trop grande portion de la végétation actuellement sur le lot. On nous a réitéré que le nouveau projet était beaucoup plus respectueux de la faune car il ciblait des constructions en hauteur à des endroits déjà déboisés. La figure 7 nous montre la superposition approximative de l'implantation des bâtiments proposés sur la photo aérienne de 2025 disponible sur la carte interactive de la Ville de Québec. Cette figure démontre que cette initiative est vraie pour les bâtiments A et B mais que très peu pour le bâtiment C. On semble aussi avoir fait fi des aménagements de stationnements qui viennent couper environs le ¼ des arbres entre le bâtiment A et B. La condition 13 du document GT2026-105 exige que 60% de la superficie boisée du site soit conservée. Nous trouvons étrange que la ville ait balayé du revers de la main un projet de maisons unifamiliales pour une raison d'incompatibilité avec la conservation de la superficie boisée alors que d'autres municipalités ont réussi à développer ce genre de quartier. En guise d'exemple, l'Écodomaine Des Forges à Trois-Rivières où la « *réglementation municipale a été adaptée aux spécifications du projet* »¹ et a permis à « *plus de la moitié du milieu naturel [d'être] préservé* »². Ce genre d'initiative est très comparable au 60% de conservation actuellement demandé. Pourquoi la ville n'a pas choisi de s'inspirer de modèles semblables pour la promotion du projet. Ceci répondrait mieux et de manière plus globale que le projet actuel à l'ensemble des bonnes pratiques citées dans le « Contexte et utilisation de la Loi 31 » soit de : Construire des bâtiments distinctifs et bien intégrés, offrir des activités, services et espaces qui contribuent à la qualité des milieux de vie, favoriser la mobilité active et durable, assurer une offre résidentielle diversifiée, intégrer des équipements et infrastructures performantes et maximiser le verdissement et préserver les milieux naturels.

¹ <https://www.ecodomainedesforges.com/developpement/>

Consulté le 11 mai 2026.

² <https://www.ecohabitation.com/guides/3351/leed-platine-a-lecodomaine-des-forges/>

Consulté le 11 mai 2026



Figure 7 : Implantation versus la superficie boisée

Ensoleillement

Des citoyens ont fait connaître leur inquiétude face à l'aménagement d'édifices de 5 étages et plus aussi près du boulevard des Cimes. En effet, ce boulevard est orienté d'est en ouest et le projet est sur la bande sud de la voie. Les résidences en face ont peur de perdre l'ensoleillement de leur domicile. On nous a affirmé que l'édifice projetant l'ombre la plus loin vers le nord ne serait pas plus haut que les arbres actuels. On a soutenu cette demi-vérité en montrant des rendus d'images où le haut des bâtiments dépassait de peu les arbres sur la photo utilisée. Or, nous savons que la quasi-totalité des arbres du lot sont des feuillus, donc qui ne projettent peu ou pas d'ombre en période hivernale et que le soleil a un arc dans le ciel bien moins élevé à ces moments de l'année. Actuellement, les lots au nord du projet jouissent d'un bon ensoleillement tout au long de l'année. Nous savons qu'au 21 décembre le soleil se situe à 21° à son maximum pour la ville de Montréal³ qui est légèrement plus au sud que Québec. Pour des fins de calcul, utilisons ce chiffre pour déterminer la projection au sol minimale de l'ombre du bâtiment A à ce moment de l'année. Un calcul trigonométrique avec la hauteur du bâtiment A nous permet de trouver que l'ombre projetée au sol sera de 38,646m au milieu de la journée.

³ <https://www.meteomedia.com/fr/nouvelles/meteo/saisons/decourage-de-lhiver-sans-fin-voici-des-signes-qui-donnent-espoir>

Consulté le 12 mai 2026

Les dimensions du triangle rectangle sont d'environ 38,646 mètres pour le côté adjacent, 41,396 mètres pour l'hypoténuse, avec un troisième angle de 69° .

Représentation du triangle rectangle

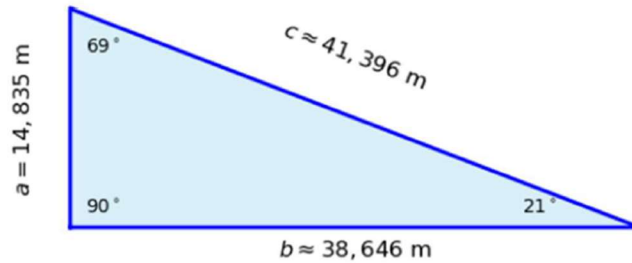


Figure 8 : Calcul de projection de l'ombre

La figure 9 démontre qu'à cette période de l'année la projection minimale du bâtiment A s'étend tout juste au pied des résidences des lots en face. Donc, tout le reste de la journée, les maisons recevront moins d'ensoleillement qu'avant et ce dans les moments les plus froids et avec le moins d'heures d'ensoleillement annuel. Ceci risque de réduire leur qualité de vie et même possiblement augmenter leur consommation d'énergie au cours de la période hivernale. Nous considérons la réponse donnée à ces résidents inacceptable et prions le promoteur de faire une étude en bonne et due forme. Celle-ci devra être plus rigoureuse qu'un rendu sur une photo arbitraire prise à un moment inconnu d'automne et devra démontrer la perte d'ensoleillement des résidents au nord du projet en plus d'évaluer l'impact énergétique que le projet aura sur leur domicile.

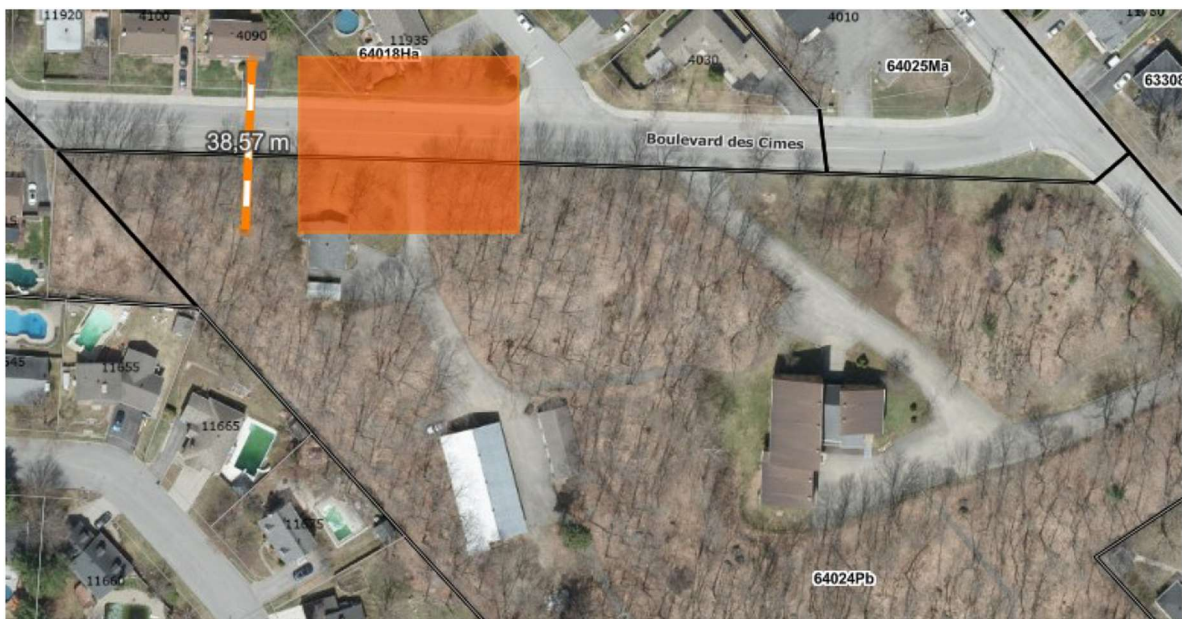


Figure 9 : Projection au sol de l'ombre vue en plan

Age moyen du quartier

Les représentants de la municipalité ont répété à plusieurs reprises que le quartier Des Châtelés était vieillissant, que la moyenne d'âge des résidents dépassait 40 ans et qu'ils sont régulièrement approchés par des citoyens âgés souhaitant vendre leur domicile, devenu trop grand, pour s'installer en logement. Ils ajoutent que ces derniers désirent demeurer dans le quartier, mais que l'offre actuelle ne répond pas à leurs besoins. Nous trouvons toutefois étrange que des résidents ayant élevé leur famille dans un quartier établi, composé principalement de maisons unifamiliales, s'attendent soudainement à voir apparaître des logements à proximité, alors qu'il n'y en a pas eu au cours des 50 dernières années.

Nous aimerions également savoir à quand remontent les études citées, car, selon notre expérience, le quartier a déjà amorcé un cycle de rajeunissement avec l'arrivée de nouvelles familles avec de jeunes enfants dans des maisons construites il y a plus de 30 ans. Le débordement des établissements scolaires avoisinants en est d'ailleurs un indicateur. Il n'y a pas si longtemps, les résidents du bassin versant de l'école Saint-Claude ont dû entreprendre des démarches citoyennes pour maintenir l'établissement ouvert, alors qu'aujourd'hui, celui-ci est en situation de surcapacité.

Pourquoi répéter les erreurs du passé

Lors de l'assemblée, un résident a pris la parole pour mentionner qu'il venait tout juste de quitter le secteur Val-Bélair à cause du développement excessif du boulevard Pie-XI qu'il a qualifié « *d'exemple à ne pas suivre* ». Ce commentaire a été approuvé par l'ensemble des représentants de la ville que nous avons pu observer. Nous trouvons donc bien étrange que la ville s'acharne à faire la promotion d'un développement aussi dense le long d'artères à une voie, en plein cœur d'un quartier résidentiel alors qu'ils ont l'expérience de l'échec de ce genre de projet. On nous a répété qu'il fallait avoir une vision sur 25 ans, mais nous ne voyons pas comment la situation ira en s'améliorant dans les prochaines décennies aux alentours des développements sur Pie XI, comme ceux dans le quartier Des Châtelés. Nous demandons à la ville de bien vouloir expliquer plus précisément quels problèmes sont réglés par ces développements ultra denses en périphérie de la zone d'urbanisation mais surtout comment ils répondent aux critères de développement durable du SADR.

Demande de report du projet

Lors de l'assemblée, un citoyen a fait remarquer que le projet, tel que présenté, soulevait beaucoup d'inquiétudes de la part des résidents du quartier. La résistance aux projets immobiliers venant modifier les quartiers résidentiels est prévisible et inévitable, particulièrement de la part des résidents à proximité de ceux-ci. Cependant, lors de la période de questions, nous avons pu constater que les résidents inquiets quant à la présente mouture du projet n'étaient pas seulement ceux adjacents au projet, mais aussi de résidences réparties sur l'ensemble du quartier. Face à la forte mobilisation et aux nombreux points soulevés lors de l'assemblée, une demande a été adressée aux représentants de la ville afin qu'ils s'engagent à reporter à septembre la tenue du vote sur la résolution finale visant l'autorisation du projet immobilier.

Ce report permettrait au conseil de quartier de se mobiliser, celui-ci faisant actuellement face à un manque de représentants. Il pourrait ainsi organiser une consultation publique en bonne et due forme permettant de proposer des modifications ou des alternatives concrètes. Celles-ci seraient bien élaborées, viables et répondraient aux besoins des résidents actuels et futurs, tout en étant alignées avec les objectifs du SADR. Nous contestons vivement le refus reçu face à cette proposition et exigeons que la ville revoit sa position envers cette demande raisonnable et formulée dans l'intérêt de tous.

Il est demandé que l'adoption finale soit reportée tant que les études essentielles n'ont pas été rendues publiques, que les réponses aux préoccupations citoyennes n'ont pas été fournies et que les conditions de réalisation n'ont pas été clairement intégrées à la résolution finale.

Demande de clarification des écarts entre les documents municipaux et la présentation du promoteur par rapport au nombre de logements

Il est demandé à la Ville de préciser clairement le projet qui fera l'objet de l'autorisation finale. Cette clarification doit inclure, entre autres, le nombre exact de logements, la hauteur réelle de chaque bâtiment, les accès automobiles, le nombre de cases de stationnement — incluant celles destinées aux visiteurs —, les marges, les aménagements paysagers ainsi que l'ensemble des conditions obligatoires de réalisation. Les incohérences entre les documents présentés, notamment l'écart entre le seuil minimal annoncé de 290 logements et la présentation de 332 logements, nuisent à la compréhension des citoyens et doivent être résolues avant toute adoption finale.

Clarification quant aux espaces de stationnements

Le nombre de logements influence directement le nombre de foyers qui seront accueillis et, par conséquent, la pression exercée sur la capacité de stationnement. Lors de la consultation publique du 11 mai, une question précise a été posée concernant le nombre d'espaces de stationnement prévus. Ni le promoteur ni l'architecte n'ont été en mesure d'y répondre de façon claire et sans équivoque. Nous souhaitons également connaître le nombre de cases réservées aux visiteurs.

La situation actuelle de la rue est déjà problématique : le stationnement n'est permis que d'un seul côté en raison de la piste cyclable, et les espaces disponibles sont déjà largement occupés. L'ajout d'un projet de cette ampleur augmentera inévitablement la pression sur le stationnement dans les rues avoisinantes. Nous voulons donc savoir quelles mesures sont prévues pour préserver la capacité actuelle de stationnement pour les résidents, d'autant plus que la majorité des maisons unifamiliales disposent d'entrées pouvant accueillir deux voitures, et que les visiteurs ainsi que les clients des travailleurs à domicile se stationnent déjà dans la rue du boulevard des Cimes.

Publication explicite des études complètes

Il est demandé que toutes les études ayant servi à évaluer le projet soient rendues publiques avant l'adoption finale, notamment les études de circulation, de sécurité routière, de stationnement, de drainage, d'égouts, d'aqueduc, d'électricité, d'ensoleillement, de bruit, de sol et de stabilité géotechnique. Si certaines de ces études n'existent pas, elles devraient être exigées avant que le conseil municipal se prononce.

Ajout quant aux demandes sur les trottoirs, traverses piétonnes et cheminements sécuritaires

Il est demandé que le projet soit accompagné d'aménagements piétons publics, continus et sécuritaires, incluant des trottoirs, des traverses piétonnes bien visibles, de l'éclairage adéquat et des mesures d'apaisement de la circulation sur les rues touchées. Ces aménagements doivent être pensés pour les enfants, les aînés, les personnes à mobilité réduite et les résidents qui se déplaceront à pied vers les commerces, les arrêts d'autobus et les services de proximité.

Enjeu du déneigement et des conditions hivernales

Il est demandé que l'analyse de mobilité tienne compte des conditions hivernales réelles du secteur, notamment la pente, l'accumulation de neige, la glace, la visibilité réduite, le déneigement des trottoirs et l'entretien des liens piétons et cyclables. Un accès théorique au transport collectif ou aux commerces ne doit pas être considéré comme sécuritaire ou accessible s'il devient difficilement praticable plusieurs mois par année.

Sécurité des accès automobiles et risques liés à l'intersection décalées

Il est demandé que les accès automobiles du projet soient réévalués, particulièrement celui prévu sur la rue Monseigneur-Cooke. La Ville doit analyser de manière rigoureuse les conflits potentiels entre véhicules, piétons, cyclistes et résidents, ainsi que les impacts sur la visibilité, la sécurité des intersections et la fluidité de la circulation dans les rues avoisinantes.

L'accès projeté débouche à seulement quelques mètres d'une intersection à 3 rues déjà complexe formée par la rue Monseigneur-Cooke et le boulevard des Étudiants. La configuration proposée crée une intersection à quatre branches décalées, reconnue pour générer des bouchons, des hésitations quant au droit de passage et des comportements à risque, notamment lorsque les automobilistes avancent trop loin sur le trottoir pour tenter de s'insérer dans la circulation.

Lors de la consultation publique du 11 mai, une résidente a témoigné que ses enfants fréquentent l'école des Sources et que la traversée de cette intersection est déjà difficile et dangereuse le matin. Elle a rapporté que son enfant a dû rebrousser chemin à plus d'une occasion, incapable de traverser en raison du flot continu de véhicules. L'ajout d'un nouvel accès automobile à cet endroit viendrait aggraver une situation déjà problématique, en augmentant la pression sur une intersection qui peine déjà à assurer la sécurité des usagers vulnérables.

Il est donc essentiel que la Ville présente une analyse complète des risques, incluant des simulations de circulation, des mesures d'atténuation et, au besoin, des solutions alternatives d'accès afin de garantir la sécurité de tous.

Protection de l'intimité et de la qualité de vie des voisins immédiats

Il est demandé que des mesures concrètes soient imposées pour protéger l'intimité et la qualité de vie des voisins immédiats, notamment par une réduction des hauteurs près des résidences existantes, une augmentation des distances de recul, des écrans végétaux significatifs, une implantation mieux orientée et des mesures visant à limiter les vues plongeantes vers les cours arrière.

Ajout sur l'encadrement des nuisances de chantier

Il est demandé qu'un plan de gestion de chantier soit exigé et rendu public avant le début des travaux. Ce plan devrait encadrer les horaires, le bruit, les vibrations, la poussière, le camionnage, le stationnement des travailleurs, la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que les communications avec les résidents voisins. Un mécanisme de plainte clair et rapide devrait aussi être prévu.

Ajout sur l'enjeu du bruit permanent des équipements mécaniques

Il est demandé qu'une étude acoustique soit exigée afin d'évaluer le bruit permanent des équipements mécaniques, notamment les systèmes de ventilation, de chauffage, de climatisation, les équipements de stationnement souterrain et les installations sur les toits. Cette étude doit être réalisée à l'aide de mesures de bruit de fond pris dans les conditions actuelles du quartier afin d'établir son seuil avant l'ajout des nouvelles sources perturbatrices. Elle doit démontrer que l'ajout de l'entièreté des équipements générant des bruits perturbateurs respecte les prescriptions du R.V.Q. 978 - Règlement sur le bruit avant que ceux-ci ne soient installés.

Insuffisance des analyses démontrées et impacts sur les services de proximité

Il est demandé que la Ville procède à une évaluation complète et rigoureuse des impacts du projet sur les services de proximité, notamment les écoles, les parcs, les équipements de loisirs, les services communautaires et les espaces publics. L'ajout de plusieurs centaines de logements doit être analysé non seulement sous l'angle du bâtiment, mais aussi sous celui de la capacité réelle du quartier à accueillir une population accrue.

Lors de la consultation publique, aucune preuve convaincante, tangible ou rassurante n'a été présentée quant au sérieux des études prétendument réalisées. Les réponses fournies par les représentants du projet se sont révélées vagues, non documentées et sans engagements concrets, ce qui n'a pas permis de démontrer que les impacts sur les services de proximité avaient été évalués de manière adéquate. Cette absence de données probantes soulève des inquiétudes légitimes quant à la capacité du quartier à absorber une hausse importante de résidents sans dégradation de la qualité de vie.

Une planification responsable exige que la Ville présente des analyses complètes, transparentes et accessibles, incluant des projections démographiques, des évaluations de capacité des infrastructures existantes et des mesures d'atténuation claires. Sans ces éléments, il est impossible pour les citoyens d'évaluer la pertinence et la viabilité du projet.

Demande claire de conditions obligatoires dans la résolution finale

Il est demandé que toutes les mesures de mitigation promises ou jugées nécessaires soient intégrées directement à la résolution finale, et non simplement présentées comme des intentions. Cela devrait inclure les conditions relatives à la hauteur, aux accès automobiles, aux études, aux infrastructures, à la sécurité routière, au verdissement, au chantier, au bruit, au stationnement et aux liens piétons et cyclables.

Rédigé par
Kevin Gélinas
Résident du 4195 boulevard des Cimes
Geneviève Cournoyer
Résident du 4249 boulevard des Cimes
Au nom de la mobilisation citoyenne du quartier Des Châtelers

Annexe 8

MÉMOIRE CITOYEN

Projet résidentiel du 4035 boulevard des Cimes

Présenté par Patrick Aubé, résident du 4325 Jordi-Bonet, secteur Montchâtel

Introduction

Madame la conseillère,
Mesdames et Messieurs les élus,

Je me présente : Patrick Aubé, résident de la rue Jordi-Bonet dans le secteur Montchâtel.

À la suite de la rencontre publique du 11 mai concernant le projet du 4035 boulevard des Cimes, je souhaite exprimer mes profondes inquiétudes face à l'ampleur du projet actuellement envisagé.

Selon les documents publics, le projet prévoit environ 290 logements. Toutefois, lors de la présentation publique, il a été mentionné que le nombre réel pourrait plutôt avoisiner les 330 logements.

Je tiens d'abord à préciser une chose importante : les citoyens du secteur comprennent très bien la crise du logement actuellement vécue à Québec. Nous comprenons qu'il faut construire et accueillir de nouveaux résidents.

Cependant, construire ne signifie pas nécessairement densifier à outrance sans tenir compte :

- des capacités réelles du milieu ;
- des infrastructures déjà sous pression ;
- de la sécurité des familles ;
- et de la qualité de vie des citoyens déjà établis.

La densification ne peut pas être évaluée uniquement selon le nombre de portes créées. Elle doit aussi être évaluée selon la capacité réelle du milieu à absorber cette croissance sans détériorer la qualité de vie, la sécurité et les services déjà utilisés par les citoyens actuels.

Les citoyens présents lors de la rencontre du 11 mai ne demandaient pas l'arrêt complet du développement. Ils demandaient un projet plus raisonnable, mieux intégré au quartier et davantage adapté aux réalités du secteur.

1. Un quartier résidentiel déjà sous pression

Le secteur Montchâtel demeure encore aujourd'hui un quartier résidentiel majoritairement composé :

- de maisons unifamiliales ;
- de rues locales ;
- et d'environnements familiaux historiquement reconnus pour leur tranquillité et leur sécurité.

Toutefois, plusieurs citoyens constatent déjà une détérioration graduelle de cette qualité de vie au cours des dernières années.

La circulation automobile augmente ;
les périodes de congestion sont plus fréquentes ;
les enjeux de stationnement autour des écoles sont devenus importants ;
et plusieurs rues locales subissent déjà une pression grandissante aux heures de pointe.

Malgré cela, le secteur conserve encore aujourd'hui un caractère familial et une qualité de vie que les citoyens souhaitent protéger avant qu'il ne soit trop tard.

Les infrastructures actuelles n'ont jamais été conçues pour absorber l'arrivée soudaine de plusieurs centaines de nouveaux ménages dans un aussi court délai.

Cela inclut notamment :

- le réseau routier ;
- la circulation;
- les stationnements;
- la sécurité routière;
- les écoles ;
- les services de santé ;
- les infrastructures municipales ;
- les réseaux d'aqueduc et d'égouts ;
- l'équilibre général du quartier;
- ainsi que l'ensemble des services de proximité.

Plusieurs citoyens se questionnent d'ailleurs sur la capacité réelle des infrastructures souterraines existantes à soutenir une augmentation aussi importante de densité dans le secteur, particulièrement en matière :

- d'alimentation en eau ;
- de pression du réseau ;
- de gestion des eaux usées ;
- de capacité des égouts lors de fortes pluies ;
- de capacité des postes de pompage ;
- et de maintien des services municipaux existants.

Avant d'autoriser une densification aussi importante, les citoyens souhaitent obtenir des données claires démontrant que les infrastructures municipales actuelles ont la capacité réelle d'absorber cette croissance sans détérioration des services existants.

Le problème n'est donc pas uniquement le nombre de bâtiments projetés.

Plusieurs citoyens ont aujourd'hui l'impression que le secteur approche déjà de sa limite de capacité, et que le projet proposé, dans sa forme actuelle, risque d'accélérer fortement cette détérioration.

2. Une absence de vision globale et d'analyse cumulative

Le problème n'est pas uniquement le projet du 4035 boulevard des Cimes pris isolément. Le véritable enjeu est l'accumulation graduelle de multiples projets de densification dans le même secteur sur une courte période. Lorsqu'un projet est évalué seul, ses impacts peuvent sembler raisonnables. Cependant, lorsque plusieurs projets s'additionnent dans un même secteur, les effets deviennent beaucoup plus importants. Plusieurs citoyens ont l'impression que la planification globale du secteur n'est pas présentée clairement à la population.

3. Des impacts scolaires majeurs déjà prévisibles

Comme coordonnateur de services dans un centre de services scolaire ayant travaillé en organisation et transport scolaire, je peux affirmer que les impacts sur le réseau scolaire semblent largement sous-estimés.

Une estimation réaliste du nombre d'enfants

En utilisant une hypothèse prudente :

- environ 330 logements ;
- environ un enfant par logement en moyenne ;

nous obtenons un potentiel d'environ 330 enfants supplémentaires.

Même, en répartissant ces jeunes entre :

- le primaire ;
- le secondaire ;
- les CPE ; les garderies ; le cégep ; l'Université,

cela représente encore facilement :

- 110 à 120 élèves supplémentaires au primaire ;
- 110 à 120 élèves supplémentaires au secondaire.

Le ministère fait les prédictions et l'allocation du budget par rapport aux cartes d'assurance maladie des 0-4 ans. Comme le projet n'existe pas et que personne ne reste là en ce moment, les élèves ne sont pas prévus dans les prévisions à moyen et long terme.

École Saint-Claude

Le secteur du projet appartient actuellement au bassin de l'école Saint-Claude.

Cette école a déjà dû être agrandie dans le passé en raison d'un manque d'espace. Il apparaît difficile de croire qu'elle puisse accueillir plus de 100 nouveaux élèves supplémentaires sans impacts importants. L'école accueille déjà 450 élèves.

Ces enfants deviendront également des élèves marcheurs sur le boulevard Saint-Claude, ce qui augmentera :

- la circulation piétonnière ;
- les enjeux de sécurité ;
- et la pression sur les intersections déjà très occupées.

École des Sources

L'école des Sources, pourtant située à proximité du projet, est déjà pleine avec environ 180 élèves.

Plusieurs secteurs voisins ne peuvent déjà plus y être dirigés malgré leur proximité géographique.

La solution envisagée sera probablement de transférer d'autres quartiers vers d'autres écoles afin de libérer des places.

Cela signifie concrètement :

- déraciner des enfants de leur école de quartier ;
- modifier les parcours scolaires ;
- augmenter le transport scolaire ;

et fragiliser le sentiment d'appartenance des familles.

École de l'Arc-en-Ciel – de l'Aventure

L'école l'Arc-en-Ciel, est également située à proximité du projet avec environ 400 élèves.

Le secteur est déjà en augmentation de 270 logements, puisque trois édifices ont été construits sur le terrain de l'ancienne quincaillerie sur Louix-IX.

École Notre-Dame-des-Neiges

L'école Notre-Dame-des-Neiges possède une capacité approximative de 325 élèves.

Ajouter environ 120 élèves représenterait une hausse majeure de sa clientèle potentielle.

Une augmentation potentielle de près de 37 % pour une seule école représente une pression énorme sur :

- les locaux ;
- les services ;
- les espaces communs ;
- et les cours d'école.

Lors de la rencontre, il a été mentionné qu'un terrain était réservé pour une future école.

Malheureusement, les délais réels dans le réseau scolaire démontrent qu'un tel projet peut prendre de 8 à 10 ans avant de voir le jour.

Les exemples récents dans la région de Québec démontrent que :

- les nouvelles écoles prennent plusieurs années à être autorisées ;
- les agrandissements sont complexes ;
- et les besoins arrivent souvent beaucoup plus vite que les infrastructures.

École secondaire Roger-Comtois

L'école Roger-Comtois accueille déjà près de 2 000 élèves et fonctionne actuellement avec des roulottes temporaires.

Mon propre fils y étudie et a suivi une partie de son parcours scolaire dans ces installations. Le nouveau projet d'agrandissement permet l'ajout de 400 élèves qui seront déjà existants l'an prochain dans l'école. De plus le CSS de la Capitale essaye depuis des années d'avoir une nouvelle école secondaire à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Elle n'est pas acceptée, ce qui fait qu'il n'y aura pas plus de place à l'école Roger-Comtois.

Même l'agrandissement récent de l'école a créé de nouveaux problèmes :

- retrait du stationnement pour les parents ;
- congestion importante ;
- véhicules stationnés partout dans les rues avoisinantes ;
- enjeux de sécurité routière autour de l'école (voir courriels en annexe).

Ajouter plus d'une centaine d'élèves supplémentaires dans ce bassin aggraverait inévitablement une situation déjà critique.

Peut-être qu'avec la Loi 31, vous avez la possibilité d'accélérer le processus afin d'augmenter rapidement le nombre de portes résidentielles à Québec. Cependant, cette même loi ne permet pas d'accélérer le développement ou l'agrandissement des infrastructures scolaires avec le ministère de l'Éducation.

Autrement dit, il est possible de densifier un secteur beaucoup plus rapidement qu'il n'est possible d'y adapter les écoles, les capacités d'accueil ou les services éducatifs nécessaires pour répondre à cette croissance. Cette réalité crée inévitablement une pression importante sur les établissements déjà en place ainsi que sur les élèves et les familles du quartier.

4. Une augmentation majeure de la circulation automobile

On parle souvent de transport collectif comme solution.

Toutefois, la réalité quotidienne des familles est différente.

Les futurs résidents :

- travailleront dans différents secteurs de Québec ;
- auront des horaires variés ;
- devront souvent posséder deux véhicules par ménage.

Le RTC ne permet pas actuellement des déplacements efficaces vers plusieurs pôles d'emploi importants, comme :

- Beauport ;
- Saint-Augustin ;
- certaines zones industrielles ;
- Charlesbourg ;
- Portneuf ;
- Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Le Flexibus, quant à lui, n'est pas suffisamment disponible pour répondre aux besoins quotidiens des familles.

5. Des rues locales qui deviendront des voies de transit

Après analyse des trajets possibles à partir du futur projet résidentiel du 4035 boulevard des Cimes, il apparaît clairement que les futurs résidents chercheront naturellement les chemins les plus rapides selon les conditions de circulation affichées par des outils comme Google Maps.

Déplacements vers le boulevard de l'Ormière – 8 h le matin

Temps de parcours actuels :

- via Monseigneur-Cooke : environ 5 à 12 minutes ;
- via Jordi-Bonet et la côte Bernard : environ 7 à 14 minutes.

Ces données représentent pourtant la situation AVANT l'arrivée des nouveaux logements.

Il est donc raisonnable de croire qu'une partie importante des automobilistes utilisera :

- Jordi-Bonet ;
- et la côte Bernard ;

comme voies de contournement afin d'éviter la congestion du secteur Verret / Monseigneur-Cooke.

Or :

- plusieurs portions de Jordi-Bonet ne possèdent pas de trottoirs ;
- le secteur comprend une pente importante ;
- les enfants y circulent quotidiennement ;
- et la vitesse naturelle des véhicules en descente y est déjà préoccupante.

Dans certaines portions de la côte Bernard, un véhicule peut rapidement prendre beaucoup de vitesse simplement par effet de pente.

Dans un contexte où plusieurs conducteurs seront pressés le matin, cela représente un risque réel pour la sécurité des familles.

Une situation préoccupante touche actuellement la rue de La Volière, où aucun trottoir n'est aménagé malgré une augmentation importante anticipée de la circulation automobile. La présence des arrêts du RTC sur cette rue signifie également qu'un plus grand nombre de piétons devront circuler directement en bordure de la chaussée, dans un environnement déjà peu adapté aux déplacements actifs.

Cette problématique sera particulièrement marquée à l'extrémité de La Volière, là où la chaussée se rétrécit en raison de l'aménagement d'une bande de verdure visant à réduire la vitesse des véhicules. Bien que cette mesure ait pour objectif d'améliorer la sécurité routière, elle crée simultanément un effet d'étranglement qui rapproche davantage les véhicules des résidences et des usagers vulnérables.

Les citoyens de ce secteur risquent donc de subir une hausse significative du volume de circulation à proximité immédiate de leur propriété, sans qu'une infrastructure piétonnière sécuritaire soit actuellement disponible pour accompagner cette transformation du secteur.

Déplacements vers l'autoroute Henri-IV

Temps de parcours actuels observés vers 8 h :

- via boulevard des Cimes : environ 12 à 18 minutes ;
- via Verret : environ 10 à 20 minutes ;
- via boulevard Industriel : environ 12 à 20 minutes ;
- via boulevard de l'Ormière et Verret : environ 10 à 22 minutes.

Encore une fois, ces données représentent la situation avant le développement du projet.

Il est donc prévisible que plusieurs automobilistes privilégieront :

- le boulevard des Cimes ;
- Jordi-Bonet ;
- et la côte Bernard ;

afin d'éviter les ralentissements. Le résultat prévisible sera une transformation graduelle de rues locales résidentielles en axes de transit.

6. Une détérioration importante de la qualité de vie

Les conséquences prévisibles sont nombreuses :

- augmentation significative du trafic automobile ;
- hausse des risques pour les enfants marcheurs ;
- augmentation du bruit ;
- perte du sentiment de sécurité ;
- détérioration du cadre de vie ;
- pression sur le stationnement ;
- circulation de transit dans les rues locales.

Le secteur Montchâtel a toujours été reconnu comme un quartier familial calme et sécuritaire. Plusieurs citoyens craignent aujourd'hui que les décisions actuelles modifient cette réalité de façon permanente.

7. Des impacts environnementaux locaux importants

Les citoyens s'inquiètent également des impacts environnementaux directs sur le secteur.

Le projet entraînera notamment :

- une diminution des espaces boisés ;
- une augmentation des surfaces asphaltées ;
- davantage de ruissellement des eaux ;
- une augmentation possible des îlots de chaleur ;
- et une perte graduelle du caractère naturel du secteur.

Ces espaces verts jouent actuellement un rôle important pour :

- la qualité de vie ;
 - la gestion des eaux ;
 - la biodiversité locale ;
 - et l'environnement familial du quartier.
-

8. Sept années de chantier au cœur d'un quartier familial

Le promoteur a lui-même mentionné une période de travaux pouvant aller de 5 à 7 ans.

Cela signifie pendant presque une décennie :

- circulation constante de camions ;
 - machinerie lourde ;
 - bruit ;
 - poussière ;
 - risques accrus pour les piétons ;
 - cohabitation quotidienne entre enfants et chantier majeur.
-

9. Un projet qui ne respecte pas l'identité du quartier

Les citoyens s'attendaient à voir éventuellement :

- des maisons ;
- des maisons de ville ;
- ou un projet de faible densité.

Personne ne s'attendait à des immeubles massifs de 6 ou 7 étages au cœur d'un quartier résidentiel de faible densité. Le contraste architectural et visuel est énorme. Des résidents qui vivaient près d'espaces boisés verront désormais d'immenses bâtiments à proximité immédiate de leur propriété.

Les citoyens craignent également que ce projet crée un précédent pour d'autres projets similaires dans le secteur, accélérant graduellement une transformation complète du quartier sans réelle vision d'ensemble présentée à la population.

10. La question fondamentale : pourquoi uniquement du locatif?

Lors de la rencontre, il a été mentionné que le projet permettrait notamment à certains propriétaires de vendre leur maison afin d'aller habiter dans ces nouveaux logements.

Avec respect, cette logique ne correspond pas à la réalité du secteur.

Les familles ont choisi Montchâtel pour :

- devenir propriétaires ;
- élever leurs enfants ;
- investir dans leur milieu ;
- bénéficier d'un environnement stable et paisible.

Transformer des propriétaires en locataires n'est pas une vision mobilisatrice pour l'avenir du quartier.

L'offre et la demande

Le principe économique est pourtant simple : moins on construit de maisons, plus les maisons deviennent rares et plus leur prix augmente.

À l'inverse :

- construire davantage de maisons ;
- de maisons de ville ;
- ou de copropriétés à échelle humaine ;

permettrait :

- d'augmenter l'offre ;
 - de stabiliser les prix ;
 - tout en respectant davantage l'identité du secteur.
-

11. La Loi 31 et les dérogations

Lors de la rencontre, il a été question de la Loi 31 visant à accélérer certains projets résidentiels dans le contexte de la crise du logement.

Je comprends l'objectif gouvernemental.

Toutefois, le fait qu'une loi permette d'accélérer des projets ne signifie pas que les dérogations urbanistiques existantes n'avaient plus leur raison d'être.

Ces règles existent pour protéger :

- l'équilibre des quartiers ;
- la sécurité ;
- la capacité des infrastructures ;
- et la qualité de vie des citoyens.

Il est préoccupant de voir l'impression que des projets majeurs pourraient être accélérés avant que les citoyens aient réellement la possibilité d'être entendus.

Les citoyens comprennent la nécessité de construire, mais plusieurs ont aujourd'hui l'impression que les décisions sont déjà prises avant même les consultations publiques.

Une densification réussie doit se faire avec l'adhésion du milieu et non contre lui.

12. Où sont les consultations avec les partenaires?

Lors de la rencontre, il semblait évident que plusieurs partenaires n'avaient pas été pleinement impliqués dans l'analyse des impacts :

- centres de services scolaires ;
- réseau de la santé ;
- partenaires communautaires ;
- organismes du milieu.

Pourtant, les conséquences seront majeures :

- déplacements d'élèves ;
 - agrandissements coûteux ;
 - augmentation du transport scolaire ;
 - surcharge des services publics.
-

13. Des services de santé déjà saturés

Même l'Hôpital Chauveau semble déjà dépasser sa capacité à certains moments.

Plusieurs citoyens se font régulièrement rediriger vers :

- Portneuf ;
- Sainte-Anne-de-Beaupré ;
- ou l'Hôtel-Dieu.

La croissance de population doit également tenir compte de la capacité réelle des services médicaux de proximité.

14. Ce que les citoyens demandent réellement

Les citoyens ne demandent pas l'arrêt complet du développement.

Ils demandent :

- un projet à échelle humaine ;
 - une densité raisonnable ;
 - davantage de maisons de ville ;
 - davantage de propriétés accessibles ;
 - une meilleure intégration au quartier ;
 - une circulation mieux planifiée ;
 - une réelle écoute des citoyens.
-

Conclusion – Madame Hamelin, soyez notre voix

Madame Marie-Josée Hamelin,

Vous avez été élue pour représenter les citoyens du secteur. Lorsque pratiquement tous les citoyens présents expriment les mêmes inquiétudes, il est important de les écouter sérieusement.

Votre parcours en santé publique, en administration publique et en environnement, ainsi que votre implication dans des dossiers liés à la qualité de vie, la gestion de l'eau, la sécurité civile et le développement durable, démontre une compréhension approfondie des enjeux de planification intégrée des milieux de vie.

Votre participation à des initiatives comme EuroMAB (UNESCO – Man and the Biosphere) s'inscrit dans une approche où le développement doit être compatible avec la capacité réelle des milieux et la qualité de vie des communautés et c'est dans cette logique que s'inscrit ce mémoire.

Nous ne vous demandons pas d'empêcher tout développement.

Nous vous demandons :

- de protéger la qualité de vie du quartier ;
- de défendre la sécurité des familles ;
- de prendre des décisions équilibrées ;
- et de préserver l'identité de Montchâtel.

Les décisions prises aujourd'hui auront des impacts permanents sur notre milieu de vie et votre ancien quartier. Une fois ces immeubles construits, il sera impossible de revenir en arrière et ce sont les citoyens actuels et les familles qui ont choisi Montchâtel pour sa tranquillité et sa qualité de vie qui devront vivre avec les conséquences pour toujours.

Merci de votre écoute.

Patrick Aubé

Patrick Aubé

Résident de la rue Jordi-Bonet
Québec

14 mai 2026

Annexes Communication de l'école ESRC du 16 février 2026

IMPORTANT-SÉCURITÉ AUX ABORDS DE L'ÉCOLE



Centre de services scolaire de la Capitale <ne-pas-repondre@cscapitale.qc.c



Répondre



Répondre à tous



Transférer



...

lun. 2026-02-16 13:20



ATTENTION

L'origine de cette communication est de source externe. Veuillez vous assurer que l'expéditeur et le contenu, incluant les pièces jointes, sont légitimes avant de les ouvrir ou de les télécharger.

Chers parents de l'école secondaire Roger-Comtois,

Dernièrement, nous avons mené des actions de sensibilisation aux abords du stationnement des employés afin d'assurer la sécurité de nos élèves, vos enfants. Nous avons constaté que plusieurs parents utilisent le stationnement réservé aux employés pour venir déposer ou récupérer leur enfant. Cette situation entraîne toutefois des enjeux de sécurité et de circulation, et certaines manœuvres dangereuses ont été observées.

Nous vous écrivons aujourd'hui, à la demande du conseil d'établissement, pour vous réitérer l'importance de respecter la signalisation en place et vous rappeler qu'il est interdit d'utiliser les stationnements des autobus et du personnel.

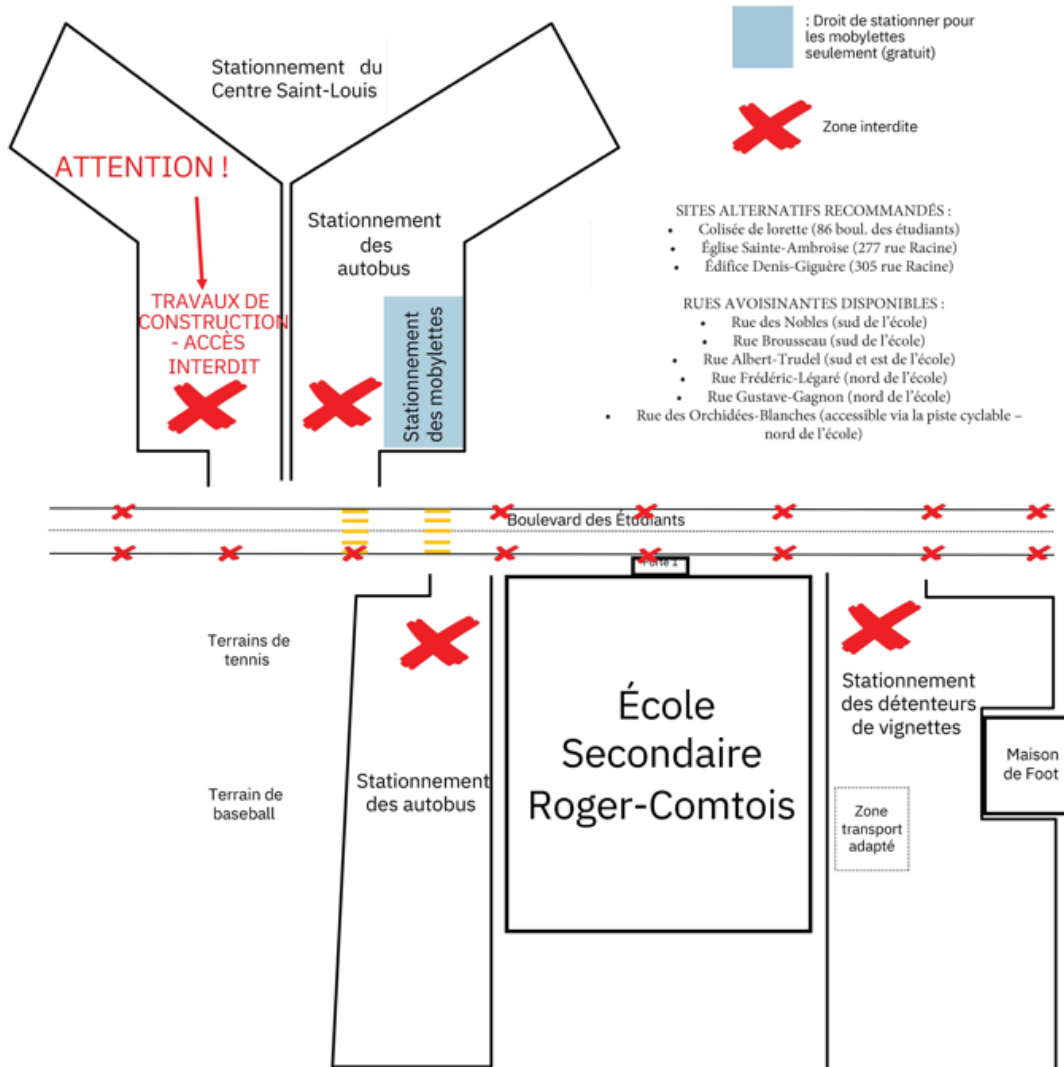
Nous vous invitons à utiliser les rues avoisinantes pour déposer et récupérer votre enfant.

Veuillez prendre connaissance du plan en pièce jointe. Merci de votre précieuse collaboration pour assurer la sécurité de tous.

Maude Laflamme
Directrice

École secondaire Roger-Comtois
158, boulevard des Étudiants
Québec (Québec) G2A 1N8
418 686-4665
ecole.rcomtois@cscgouv.qc.ca

Plan de stationnement pour l'ESRC



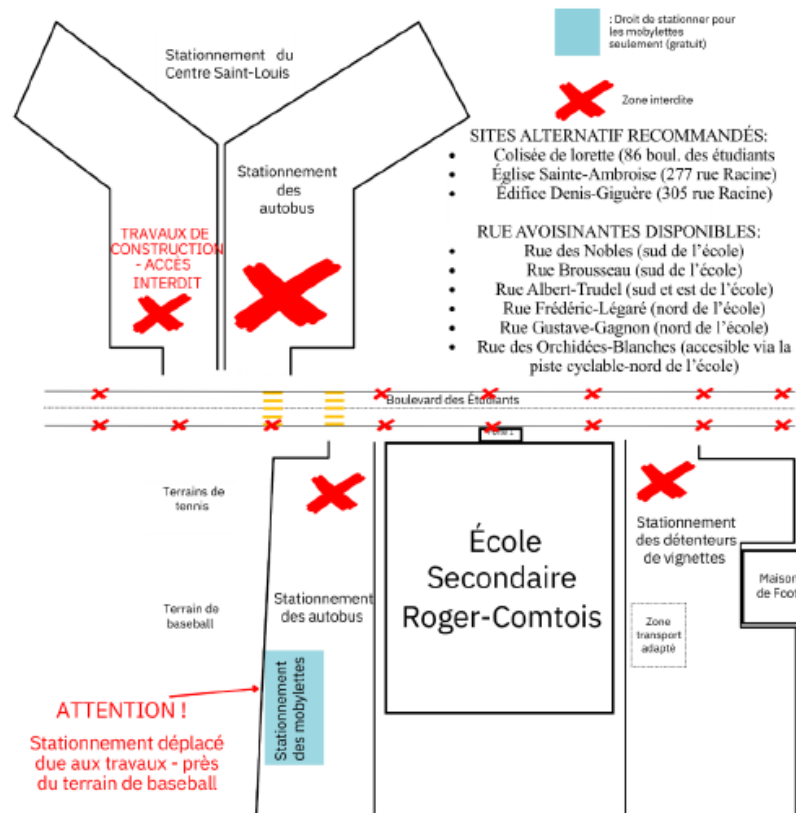
STATIONNEMENT

Dernièrement, nous avons mené des actions de sensibilisation aux abords du stationnement des employés afin d'assurer la sécurité de nos élèves, vos enfants. Nous avons constaté que plusieurs parents utilisent le stationnement réservé aux employés pour venir déposer ou récupérer leur enfant. Cette situation entraîne toutefois des enjeux de sécurité et de circulation, et certaines manoeuvres dangereuses ont été observées.

Il est important de respecter la signalisation en place et vous rappeler qu'il est interdit d'utiliser les stationnements des autobus et du personnel.

Nous vous invitons à utiliser les rues avoisinantes pour déposer et récupérer votre enfant.

Plan de stationnement pour l'ESRC



19:35

LTE 19



cssc.gouv.qc.ca



[Accueil](#) / [Écoles](#) / [Primaire](#) / École Saint-Claude

Primaire

École Saint-Claude



NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT

Préscolaire 5 ans à la 6^e année

Cette école primaire est située dans l'arrondissement de La Haute Saint-Charles, dans un secteur en pleine expansion. L'école a été agrandie en 2015-2016, ce qui lui permet d'accueillir environ 450 élèves.

Primaire

École de la Source



NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT

Préscolaire 5 ans à la 6^e année

L'école primaire de la Source est située dans l'arrondissement de la Haute-Saint-Charles. Elle accueille 180 élèves, ce qui en fait un milieu éducatif à échelle humaine avec une ambiance très familiale.



École d'éducation internationale Notre-Dame-des-Neiges



NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT Préscolaire 4 ans à la 6^e année

Cette école primaire, située dans l'arrondissement de la Haute-Saint-Charles, est une institution publique qui accueille **325 élèves**.

École de l'Arc-en-Ciel – de l'Aventure



NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT

Préscolaire 4 ans à la 6^e année

Ces deux écoles primaires, situées dans l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles dans le quartier Loretteville, sont des institutions publiques qui accueillent un peu plus de 400 élèves. L'école de l'Arc-en-Ciel – de l'Aventure est une école institutionnelle depuis 1999, c'est-à-dire que deux écoles partagent la même direction, le même conseil d'établissement et le même représentant au comité de parents.

Primaire

École de Château-d'Eau



NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT

Préscolaire 5 ans à la 6^e année

L'école de Château-d'Eau est une école primaire de 380 élèves située dans l'arrondissement de La Haute St-Charles.



Roger-Comtois



L'école secondaire Roger-Comtois est située dans l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles à Québec. Elle dessert une grande partie de la population de Loretteville, une partie de la population de Neufchâtel, de Saint-Émile, la base militaire de Valcartier, Saint-Gabriel-de-Valcartier, Shannon, Wendake et une partie de Val-Bélair pour les élèves de 3^e, 4^e et 5^e secondaire.

Cette école offre à plus de 2 000 élèves un environnement

Meilleur 7 min 15 min 37 min 13 min

Soeurs De La Charite-St Louis, 4035 Bd

Chauveau/3900, Québec, QC G2B 3K3

Départ à 08 h 00 mar. 12 mai

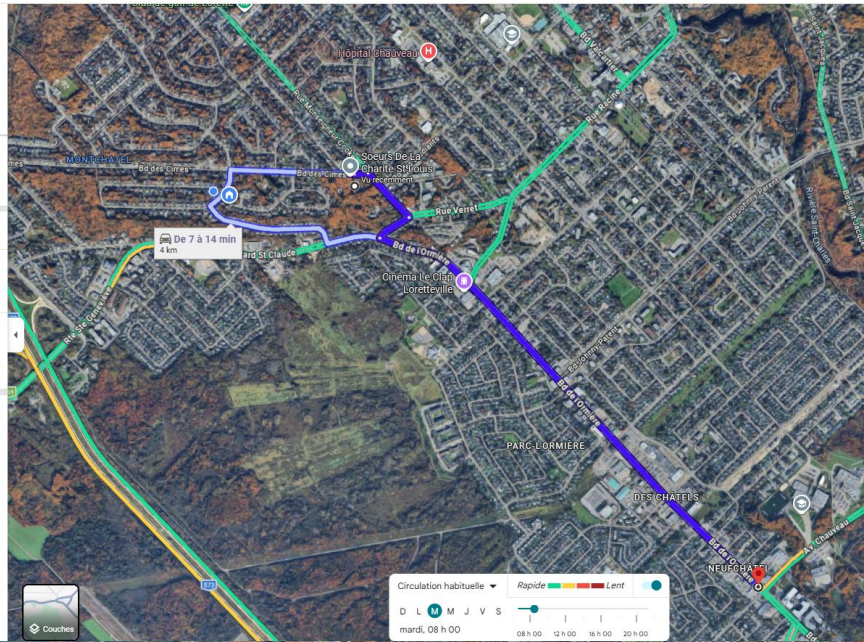
Envoyer l'itinéraire vers iPhone Copier le lien

via Bd de l'Ormière **habituellement De 5 à 12 min** 2,9 km

via Rue Bernard et Bd de l'Ormière **habituellement De 7 à 14 min** 4,0 km

Explorer Chauveau/3900

Restaurants Hôtels Stations-service Stationnements Plus



Meilleur 14 min 42 min 1h 33m 28 min

Soeurs De La Charite-St Louis, 4035 Bd

3640 Av. Émile-Daigle, Québec, QC G2E

Départ à 08 h 00 mar. 12 mai

Envoyer l'itinéraire vers iPhone Copier le lien

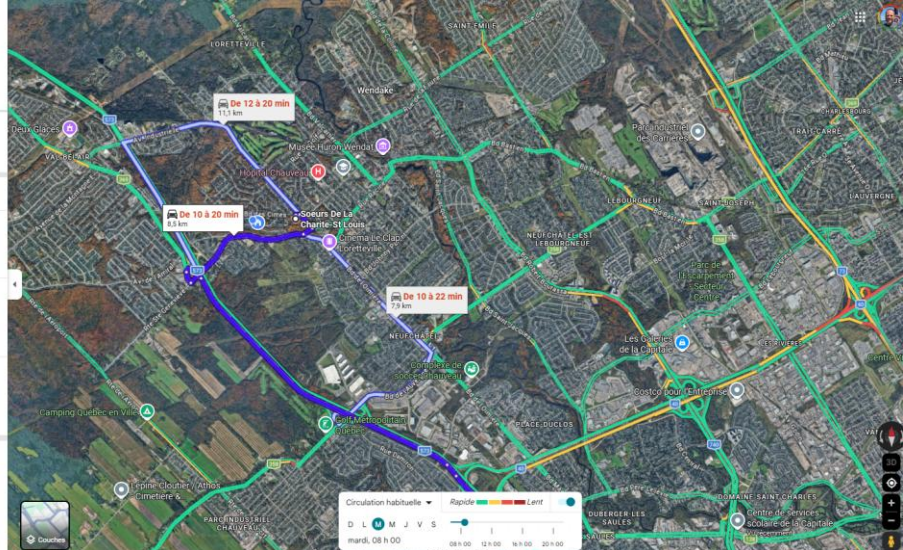
via QC-369 N et Autoroute 573 S **habituellement De 10 à 20 min** Arrivée vers 08 h 20 8,5 km

via Bd de l'Ormière **habituellement De 10 à 22 min** Arrivée vers 08 h 22 7,9 km

via Autoroute 573 S **habituellement De 12 à 20 min** Arrivée vers 08 h 20 11,1 km

Explorer à proximité de 3640 Av. Émile-Daigle

Restaurants Hôtels Stations-service Stationnements Plus



Moteur 14 min 26 min 18 min

Marche

Sœurs De La Charité-St Louis, 4035 Bt

3640 Av. Émile-Daigle, Québec, QC G2L

Départ à

Options

08 h 00

mar. 12 mai

Envoyer l'itinéraire vers iPhone

Copier le lien

via Autoroute 573 S

habituellement De 12 à 18 min

Détails

Aperçu

Arrivée vers 08 h 18

9,2 km

Explorer à proximité de 3640 Av. Émile-Daigle

Restaurants

Hôtels

Stations-service

Stationnements

Plus

The map displays a route from 3640 Av. Émile-Daigle to Sœurs De La Charité-St Louis, 4035 Bt. The route is highlighted in blue and red, indicating a travel time of 12 to 18 minutes. The map includes various landmarks and street names. A legend at the bottom indicates the route type: Circulation habituelle (habitual traffic). The legend also shows the route type: Rapide (fast), Lent (slow), and Circulation habituelle (habitual traffic). The legend also shows the route type: Rapide (fast), Lent (slow), and Circulation habituelle (habitual traffic).











Frères happés par une voiture: une dose d'amour pour la famille

Par Judith Desmeules, Le Soleil

«Attention à nos enfants, c'est peut-être le vôtre.» Cette phrase se trouve sur plusieurs pancartes au Québec, et elle a pris tout son sens la semaine dernière lorsque deux frères ont été fauchés par une voiture à la sortie des classes.

«Mon cœur de maman est complètement mis à l'épreuve», réagit Marie-Hélène Roch, une militante qui habite le secteur de Beauport.

La tragédie de lundi a ébranlé toute la ville. Deux frères de 7 et 10 ans ont été frappés par une voiture, alors qu'ils marchaient sur le trottoir pour rentrer à la maison, après une journée d'école.

Le plus jeune garçon repose toujours dans un état critique. Le conducteur fautif a été accusé de conduite dangereuse.

Lundi matin, une marche solidaire s'est organisée dans le secteur du drame. Plusieurs familles de Beauport y ont participé. Mme Roch a joint ses forces à celles du collectif Pas une mort de plus et du regroupement Résidents et Amis du Site Patrimonial de Beauport (RASP) pour l'organisation.

Vêtues de jaune, des dizaines de personnes se sont rassemblées à l'école primaire Freinet, pour marcher vers l'école aux Quatre-Vents, fréquentée par les deux victimes.

L'objectif était de sensibiliser la population et les partis politiques sur la sécurité routière. Surtout, l'idée était d'envoyer une dose d'amour à la famille impliquée dans la tragédie.

«Merci d'aimer nos enfants»

Léo et Clara étaient présents, lundi. Le grand frère et la grande sœur des deux victimes étaient accompagnés de leur grand-maman.

«Depuis sept jours, notre famille vit des moments extrêmement difficiles. Voir l'immense vague de solidarité qui s'est levée autour de nous nous aide à tenir debout», a dit Léo.

Il a pris la parole devant la petite foule pour lire un message écrit par ses parents, restés à l'hôpital, près de leurs garçons blessés.

«Vous nous portez dans une période où chaque parcelle d'espoir compte énormément. Votre implication donne un sens à cette douleur immense. Aucun enfant ne devrait risquer sa vie simplement en revenant de l'école.»

«J'espère de tout cœur que cette mobilisation permettra de faire réfléchir, de ralentir les automobilistes et surtout de rendre les parcours scolaires plus sécuritaires. [...] Merci d'aimer nos enfants. Merci de les porter dans nos pensées», a ajouté Léo, au nom de ses parents.

La famille a aussi demandé de conserver certaines informations privées pour le moment, comme l'identité des garçons, afin de les protéger dans «cette épreuve extrêmement difficile.»

Des engagements forts

«Ça m'a choquée, j'avais un besoin d'agir. De transformer ma colère et ma tristesse pour soutenir la famille», souligne Mme Roch.

Selon elle, les actes d'incivilité des automobilistes combinés au manque d'aménagements sécuritaires rendent la circulation dangereuse dans Beauport.

Elle profite des élections provinciales à venir pour interpeller les politiciens. «On veut un apaisement de la circulation, des trottoirs plus grands, des radars. Des gestes clairs pour les trajectoires scolaires», signale-t-elle.

La «culture de l'automobiliste» semble plus forte dans Beauport, croit Mme Roch, étant donné que le secteur est près des autoroutes, plus loin du centre-ville. Il faut donc redoubler d'efforts pour exiger des aménagements sécuritaires.

Polarisation

Le collectif Pas une mort de plus répond toujours présent pour ce type de mobilisation, afin de répéter leur message: mettre fin à l'insécurité routière.

«On peut diminuer les impacts et voir les dangers avant qu'ils surviennent», insiste la représentante du collectif, Ann-Julie Rhéaume.

Dans le cas du drame de la semaine dernière, la collision aurait été causée par un chauffard fautif. Le dossier criminel sera éventuellement tranché devant les tribunaux.

On ne pourra pas enlever tous ces chauffards des routes, intervient Mme Rhéaume, mais les conséquences de leur présence pourraient être amoindries si les aménagements sont sécuritaires.

Dans la sphère politique, Mme Rhéaume remarque toutefois une certaine «polarisation» quand vient le temps de parler de sécurité routière.

«Il y a des gens qui essaient d'utiliser la rage des automobilistes. C'est pour ça que les politiciens sont

frileux par rapport aux normes de sécurité en général, ils ont peur d'être taxés de faire la guerre à l'auto. Il faut parler plus fort qu'eux», intervient-elle.

Pendant la marche, la petite foule a croisé plusieurs brigadiers scolaires, ils ont tous applaudi l'initiative. Sans donner d'entrevue — ce qui est interdit par l'employeur —, ils ont tous affirmé qu'une meilleure sécurité aux abords des écoles est nécessaire.

Tous les jours, ils sont témoins de comportements téméraires. Lundi matin, plus d'un véhicule ont circulé sur la traverse piétonne, avant que les enfants ne mettent les pieds sur le trottoir. La brigadière brandissait toujours sa pancarte «arrêt».

«Tout le monde veut bien faire... Mais on est tous à une distraction près de tuer un enfant. C'est une question d'aménagement. Les gens ne respectent pas les panneaux parce qu'ils conduisent de manière intuitive. Si c'est plus large, ils vont conduire plus vite... C'est fini la responsabilité individuelle. Il faut utiliser la science : les aménagements, c'est ça qui influence les automobilistes», termine Mme Rhéaume.

Fiche

Projet résidentiel de la rue Louis-IX

Renseignements sur le projet

Un projet résidentiel locatif d'environ 270 logements est prévu au 216, rue Louis-IX. Le site concerné est situé entre la rue Louis-IX au sud, le boulevard de l'Ormière à l'ouest, la rue Racine au nord et la rue de l'Hôpital à l'est. Le site est connu comme étant celui de l'ancienne quincaillerie Unimat Charles E. Bédard.

Le projet prévoit la construction de trois bâtiments d'habitation multifamiliale ainsi que l'aménagement d'un potager, d'une aire de détente et d'une toiture verte sur le site.

Le projet de modification à la réglementation de zonage inclut la création de trois nouvelles zones autorisant l'usage résidentiel.

Ce projet contient des dispositions susceptibles [d'approbation référendaire](#).

Documentation

- [Fiche de modifications réglementaires \(PDF\)](#)
- [Sommaire décisionnel](#)
-  Carte de localisation
- [Rapport de la démarche de participation publique \(PDF\)](#)

Annexe 9

Mémoire concernant le projet résidentiel : Rue Monseigneur-Cooke / Boulevard des Cimes

Introduction

Par le présent mémoire, je souhaite exprimer plusieurs préoccupations majeures concernant le projet résidentiel envisagé à l'intersection de la rue Monseigneur-Cooke et du boulevard des Cimes.

Il est important de préciser que cette démarche ne vise pas à s'opposer systématiquement au développement résidentiel. La croissance de la Ville de Québec et le besoin de nouveaux logements sont des réalités admises. Toutefois, ces objectifs doivent impérativement être conciliés avec les principes d'intégration harmonieuse, de sécurité, de qualité de vie et d'acceptabilité sociale.

1. Une rupture marquée avec le caractère du quartier

Le principal enjeu réside dans l'incompatibilité flagrante entre le projet et le cadre bâti actuel.

- **Contraste de hauteur** : Le quartier est composé quasi exclusivement de maisons unifamiliales ou bifamiliales de 1 à 2 étages. L'introduction de bâtiments atteignant 6 étages crée une rupture visuelle brutale.
- **Conséquences directes** : Cette différence d'échelle entraîne une perte d'intimité pour le voisinage, un ombrage accru, un sentiment d'enclavement et une dévalorisation du paysage résidentiel établi.

Recommandation : Une transition graduelle est essentielle. Le projet devrait se limiter à des bâtiments de 2 ou 3 étages, avec des marges végétalisées plus généreuses pour préserver l'intimité des résidents actuels.

2. Pression accrue sur les infrastructures scolaires

L'ajout de 290 logements dans un secteur familial aura un impact direct et immédiat sur la capacité d'accueil des écoles de quartier.

- **Capacité des écoles primaires** : Les écoles environnantes affichent-elles un surplus de places ou sont-elles déjà à pleine capacité ? L'arrivée massive de

nouvelles familles risque d'entraîner une surcharge des classes ou le recours à des unités modulaires temporaires.

- **Sécurité des parcours scolaires** : L'augmentation du volume de circulation (voir point suivant) compromet la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo.
- **Absence de planification** : Rien n'indique qu'une coordination a été effectuée avec le Centre de services scolaire (CSS) pour évaluer si les infrastructures actuelles peuvent absorber cette nouvelle population étudiante.

Recommandation : Exiger une étude d'impact sur les services scolaires et garantir des aménagements sécuritaires (corridors scolaires) avant toute autorisation.

3. Enjeux de circulation et de sécurité routière

Le projet prévoit l'arrivée d'au moins 290 unités, ce qui saturera inévitablement un réseau local non conçu pour de tels volumes.

- **Le corridor John-F.-Kennedy** : Le prolongement direct de cette rue servira d'accès au projet, transformant une rue résidentielle paisible en corridor de transit pour les automobilistes arrivant du nord.
- **Sécurité des usagers vulnérables** : La présence de nombreux enfants dans le secteur rend cette hausse du transit particulièrement risquée.

Recommandation : Réaliser une étude de circulation indépendante et proposer des mesures d'atténuation concrètes (modérateurs de vitesse, sécurisation des traverses) avant d'approuver le projet.

4. Une densification déconnectée des services

Bien que présenté comme une lutte contre l'étalement urbain, ce projet se situe en réalité à l'extrémité du périmètre urbain.

- **Dépendance à l'automobile** : Le secteur offre peu de commerces de proximité accessibles à pied et une offre de transport collectif restreinte.
 - **Impact environnemental inverse** : Sans mixité des usages ni services de proximité, cette densification risque d'augmenter le nombre de déplacements automobiles quotidiens plutôt que de favoriser la mobilité durable.
-

5. Préservation du patrimoine écologique

Le terrain visé comprend un boisé dont la valeur écologique est importante pour le secteur (faune, flore, gestion des eaux de pluie, réduction des îlots de chaleur).

- **Manque de transparence** : Aucune caractérisation écologique complète n'a été partagée avec les citoyens.
 - **Perte de biodiversité** : La disparition de ce milieu naturel dégraderait de façon permanente le cadre de vie des résidents actuels.
-

6. L'acceptabilité sociale : un levier de réussite

Un projet d'une telle envergure ne peut réussir sans l'adhésion de la communauté locale. Actuellement, le sentiment général est celui d'une densification imposée sans considération pour l'identité du milieu.

Une révision du projet permettrait d'atteindre un équilibre par :

1. La réduction de la hauteur à 2 ou 3 étages.
 2. Une meilleure conservation des espaces boisés.
 3. Un plan de circulation transparent et protecteur pour les rues locales.
-

Conclusion

Le besoin de logements à Québec est réel, mais il ne doit pas se faire au détriment de l'harmonie des quartiers existants. Le projet actuel, par son ampleur et ses impacts prévisibles sur la circulation, l'environnement et les écoles, nécessite une **révision majeure**.

Les citoyens demandent un développement réfléchi, à échelle humaine, qui respecte le milieu de vie qu'ils ont choisi.

Date : 12 mai 2026

Signature : 