

PER

Q-150

CON

# la Quête

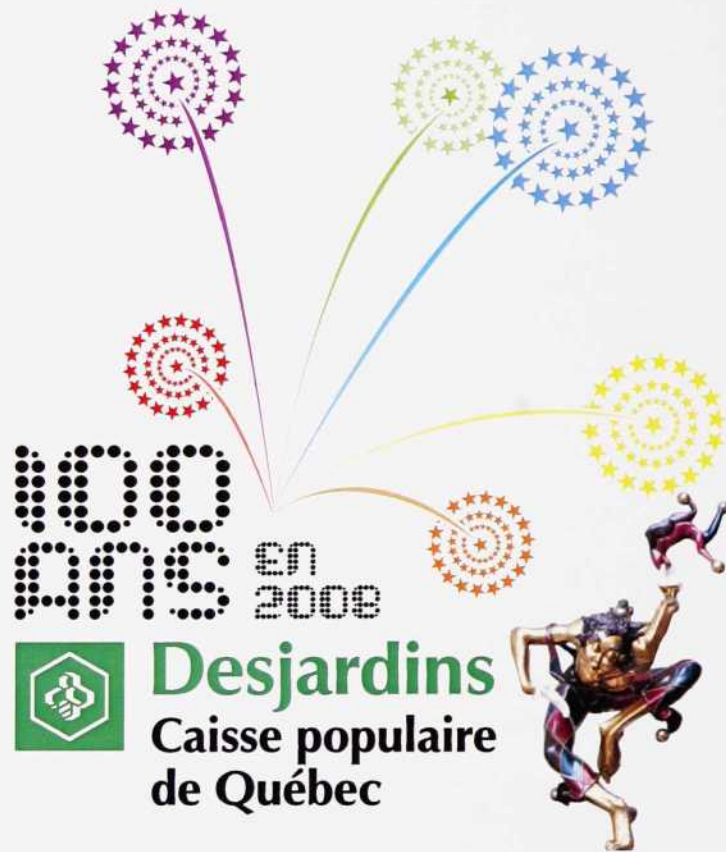
Québec  
400 ans

Le magazine de rue de Québec

No 106, octobre 2008

S.V.P., n'achetez qu'au camelot portant une carte d'identification.  
Prix 2\$, 1\$ va au camelot.

« À pied, à cheval,  
en voiture »



Saint-Jean-Baptiste. Vieux-Québec

**Depuis 1908**, la Caisse populaire Desjardins de Québec joue un **rôle important** dans le développement **économique, culturel et social** du Faubourg Saint-Jean-Baptiste et du Vieux-Québec.

**Devenir membre**, c'est contribuer à changer les choses dans notre milieu.

Deux adresses, une seule Caisse :

550, rue St-Jean    **T : 418.522.6806**

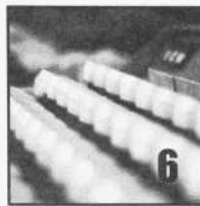
19, rue des Jardins    **F : 418.522.2365**

**[www.desjardins.com/caissedequebec](http://www.desjardins.com/caissedequebec)**

# Sommaire



**Mot de l'éditeur**  
**Ça commence à coûter cher**  
*Pierre Maltais*



**Éditorial**  
**Aux urnes citoyens**  
*Martine Corriveau*

## Dossier : À pied, à cheval, en voiture



**Petite histoire du transport en commun**  
*Maxime Rioux*



**Vous avez dit transport en commun**  
*Marie-Ève Martel*



**L'auto a la cote à Québec**  
*Isabelle Noël*



**Deux nouveaux métrobus à Québec**  
*Laurie Grenier*



**Le handicap de l'extrême banlieue**  
*Geneviève Moreau Blanchet*



**Ottawa la sage**  
*Camille Price Piché*



**Le métro sous-terrain de Montréal**  
*Karine Limoges*



**Les banlieues accusent un retard**  
*Carole Demers*



**Une nouvelle alternative**  
*Steeve Gobeil*



**Velib' à Québec? Peut-être bientôt**  
*Marie-Josée Nantel*

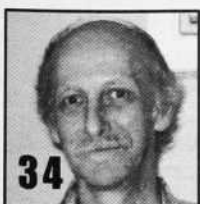


**La solution autopartage**  
*Aude Brassard*



**Pour une certaine liberté**  
*Krystel Delany Paul*

## Chroniques



**Et dieu créa des ponts**  
*Robert Maltais*



**Millenium**  
*Martine Corriveau*

**La Quête**  
**réalise l'espoir**

## Ça commence à coûter cher!

Les hausses répétitives du coût de l'essence, ça fait mal!

Dans la semaine du 8 octobre dernier, j'ai payé 1,45 \$ le litre d'essence. La semaine suivante, 1,23 \$. Et, c'est comme ça depuis des mois et des années maintenant. Les pétroliers jouent au yoyo avec nos finances... pendant que leurs profits continuent de s'accroître.

Et ça va continuer de monter, tout le monde le sait. On entend partout les gens dire : « c'est vrai, mais on n'a pas le choix, il nous faut de l'essence pour aller travailler ». Oui, mais il existe des solutions pour faire face à ces augmentations.

Pour le commun des mortels, nous avons des choix et de toute façon, nous allons devoir en faire à l'avenir. Les solutions qui s'imposent : l'autobus, le covoiturage, le vélo et quand c'est possible, à pied même, si ce n'est pas trop loin. Si vous n'êtes pas convaincu, faites vous-même le calcul de vos dépenses de déplacement en auto, comparées à celles du transport en commun. Vous verrez que j'ai raison.

Mais il y a aussi du nouveau comme Vélib' ainsi qu'une autre solution qui commence à prendre beaucoup d'ampleur en ville comme Communauto. On vous en parle dans la présente édition.

D'un autre côté, pour les entreprises qui emploient beaucoup de gens, cette solution est aussi possible. Le « programme-employeur » de Transports Québec pour faciliter le transport en commun, vous connaissez? Ce programme comprend une gamme de mesures fournies par l'employeur à l'intention de ses employés pour faciliter leurs déplacements. Employeurs et employés ont tout à y gagner.

Quiconque souhaite voir ses textes publiés dans La Quête n'a qu'à nous les faire parvenir (500 mots maximum) avec photos ou dessins avant le 15 du mois en cours pour parution le mois suivant. Pour novembre 2008, nous parlerons de la pauvreté.

Il se peut que votre employeur ne connaisse même pas ce programme. Parlez-lui-en. Renseignez-vous auprès du site du ministère des Transports du Québec.

Dans ce numéro, nous avons choisi de vous parler de différents moyens de transport en commun à Québec. Avec la collaboration de nos correspondants, on vous brosse aussi un tableau de ce que vivent les gens à Ottawa et à Montréal à ce propos.

Mais, à Québec, êtes-vous satisfait de votre système de transport en commun? Où, venez-vous de le découvrir grâce aux fêtes du 400<sup>e</sup> de notre ville? Et vous, pour quelles raisons ne le prenez-vous pas?

Quel est l'avenir des transports dans notre ville? Devrait-on avoir un tramway? Le gouvernement et la ville font-ils le nécessaire pour développer notre système de transport en commun et inciter les gens à s'en servir?

Bien sûr, il y a beaucoup d'interrogations à ce sujet, à Québec. Notre transport en commun n'est sûrement pas le pire et il y a place à amélioration.

Nous avons donc, pour cette édition, fait le tour le plus complet eu égard à nos contraintes habituelles de temps et d'espace.

Si vous avez des commentaires sur ce numéro ou des solutions de transports à proposer pour la ville de Québec, faites-nous parvenir votre exposé par écrit au 190 rue Saint-Joseph Est, Québec (Québec), G1K 3A7, ou par courriel à [laquetejournal@yahoo.ca](mailto:laquetejournal@yahoo.ca) ou par fax au 418-649-7770. Nous publierons vos propos avec plaisir dans le prochain numéro.

Bonne lecture à tous!

*Pierre Maltais*

**Journal La Quête**  
190, rue St-Joseph Est  
Québec (Québec) G1K 3A7  
Téléphone: 649-9145  
Télécopieur: 649-7770  
Courriel: [laquetejournal@yahoo.ca](mailto:laquetejournal@yahoo.ca)

### PHOTOS DE LA PAGE COUVERTURE

Le village d'Antan  
près de Drummondville  
par Pascal Huot

### ÉDITEUR

Pierre Maltais

### ÉDITEUR PARRAIN

Claude Cossette

### RÉDACTEUR EN CHEF

par intérim

Martine Corriveau

### CONSEILLERS À L'ÉDITION

Martine Corriveau, Robert Maltais

### RÉVISEURS

Martine Corriveau, Pierre Maltais

### ÉQUIPE DE RÉDACTION

Geveviève Moreau Blanchet, Carole Demers,  
Steve Gobeil, Pascal Huot, Marie-Ève Martel,  
Isabelle Noël, Marie-Josée Nantel, Camille  
Price Piché, Maxime Rioux, Mathieu Tremblay

### CHRONIQUEUR

Martine Corriveau, Robert Maltais

### JOURNALISTES PARRAINS

Simon Boivin, Alain Bouchard, Pierre  
Couture, Robert Fleury, Michèle Lafférière et  
Isabelle Mathieu

### ÉCRIVANTS

Cheryl Ann Dagenais, Jean Désy,  
Alcide Labrecque, Krystel Paul, Réal Quintin

### CONCEPTION DE LA PAGE COUVERTURE

François Laverdière, Pierre Maltais

### MONTAGE

Les Impressions Stampa inc,  
Julie Duplanty

### LE JEU DE LA QUÊTE

Jacques-Carl Morin

### LES MICROBRASSERIES EN QUESTION

Pascal Huot

### PUBLICITÉ

Jacques Pellerin

### PHOTOS

Archives Internet, Pascal Huot,  
Coll. IREPI, Huot-Tremblay, Pierre Maltais,  
Jacques Samson.

### IMPRIMEUR

Imprimerie STAMPA Inc.  
(418) 681-0284

La Quête est distribuée sur la rue au prix de 2 \$,  
dont 1 \$ revient directement au camelot.

Dépôt légal 457621  
Bibliothèque nationale du Québec  
Les propos tenus dans les pages de  
La Quête n'engagent que la  
responsabilité de leurs auteur-e-s.

La Quête est membre de la NASNA,  
l'Association nord-américaine  
des journaux de rue.

AMECO Association de  
presse de  
Québec  
Distribution  
Assurément  
AVDA

Tirage certifié  
AMECO



Photo Pascal Huot

## La gare Champlain à Québec pour les trains et les autobus interurbains

### MARIO Fiset ET DANIELLE PELLETIER PHARMACIENS

Affiliés à :  
**UNIPRIX**

Une équipe branchée,  
ouverte d'esprit  
et accessible !

369, de la Couronne  
Tél. : (418) 529-2121



# IGA Deschênes

Supermarché IGA Deschênes, propriétaires Lise et Réal Deschênes

**Sandra Deschênes**



255, chemin Sainte-Foy, Québec (Québec) G1R 1T5  
Téléphone : (418) 524-9890 • Télécopieur : (418) 524-3105

#### Notre Mission

La *Quête* est un magazine de rue. Il donne la parole aux démunis et à ceux qui veulent se faire entendre.

La *Quête* veut aussi être de tous les débats sociaux, en particulier ceux qui touchent les personnes les moins favorisées de la société.

#### Encouragez nos camelots sur les rues de la ville de Québec

Sur la rue Cartier, la rue St-Jean, la rue St-Joseph,  
dans Saint-Sacrement et la traverse de Lévis

#### CAMELOTS DEMANDÉS

Payez-vous des extras et plus en devenant camelot pour le journal *La Quête*. Nous sommes à la recherche de camelots pour couvrir plusieurs secteurs de la grande ville de Québec. Pour informations, veuillez nous appeler au 649-9145

# Aux urnes, citoyens...!

Voter, c'est exercer un droit sacré, protéger la démocratie, poser un geste de citoyen responsable... On connaît le refrain, mais beaucoup de contribuables ont perdu la foi : Kossa donne ? comme disait Deschamps.

Bien des électeurs, peu convaincus ou déçus par le système, évitent les bureaux de scrutin. Mais d'autres entreprennent de déjouer les stratégies politiques. C'est ainsi qu'à l'heure de l'Internet, un réseau d'échanges de votes a été lancé. Le candidat de votre parti favori n'a aucune chance d'être élu dans votre comté? Vous échangez votre vote avec quelqu'un d'une autre circonscription qui voterait chez lui pour votre formation politique pendant que vous feriez de même pour la sienne, chez vous.

Le procédé existe ailleurs, mais l'initiative lancée dans certains coins du pays en a inquiété plusieurs qui en ont saisi les autorités. Même si le procédé ne risque pas de vraiment perturber les tendances, il reflète un phénomène que les vrais partisans de la démocratie doivent rapidement analyser. Les organisations sophistiquées des partis traditionnels soulèvent la méfiance des contribuables : les plus engagés vont désormais chercher à les contourner. À l'heure des développements technologiques et des bégaiements du vote électronique, les risques de dérapage sont réels si l'on n'écoute pas le message que les mécontents tentent de passer.

Le goût du pouvoir qui permet d'imposer ses vues, opinions et objectifs aux autres appartient à l'histoire de l'humanité. Dans le passé, les dictatures l'ont démontré pourtant, même dénoncées, elles opèrent aujourd'hui différemment et arrivent aux mêmes fins : soumettre les autres pour servir des intérêts particuliers.

Comme l'homme a la mémoire courte, il suffit de biaiser l'histoire – ou de ne plus l'enseigner – tout en distrayant le peuple de la moindre envie de réfléchir et de penser par lui-même : le tour est joué. On lui vend une guerre sainte ou un combat pour la libération ou la défense d'une civilisation quand dans les faits, ce sont des intérêts de castes que l'on sert en vendant des armes et recrutant des armées.

Et les guerres ne sont pas que militaires. Derrière tout conflit grenouillent des idéologies qui savent bien se déguiser. Alors, que fait-on si l'on tient à sa liberté et à ses valeurs? D'abord, on recommence à réfléchir pour les définir, puis on s'engage. Des civilisations ont essayé, des siècles avant nous, de proposer aux gens des moyens pour le faire. Le problème a toujours été que l'engagement oublie parfois le respect des autres.

L'humain ne retient rien des enseignements du passé. Aujourd'hui, il maîtrise de nouveaux outils, des instruments plus puissants pour arriver à ses fins. Et le cercle infernal continue de tourner. Sans

une culture du respect des autres et de l'entraide, tout continuera de la même façon. Désespérante vision? Peut-être, mais s'il faut en mourir, qu'au moins on meure lucide et conscient.

En attendant, on peut encore aller déposer son vote pour le candidat qui semble le mieux disposé à défendre les valeurs auxquelles on croit.

Et on réfléchit sur ces quelques vieux proverbes. La démocratie reste imparfaite, mais on n'a pas encore trouvé mieux. Qui ne dit mot consent. Si on ne dit rien, il ne faut pas s'étonner qu'on nous marche dessus.

Alors, citoyen, aux urnes ! Tu peux encore poser ce petit geste-là!

P.-S. Complot ou effet du hasard ? Les citoyens du nord de l'Amérique du Nord vont tous aux urnes quasi en même temps, cette année, pour élire deux nouveaux gouvernements où les forces progressistes tentent de convaincre les électeurs qu'elles défendront mieux leurs valeurs que leurs adversaires conser-vateurs. Mais de quelles valeurs parle-t-on et qui les a définies ?

*Martine Corriveau*

La réalisation de ce magazine est  
rendue possible grâce à :



Canada



# Petite histoire du transport en commun



**Les premiers tramways électriques,  
circulent dans les rues de Québec,  
dès le 19 juillet 1897**

**Le transport en commun révèle une histoire qui prend forme au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Bien que ce moyen de locomotion soit populaire dès ses débuts, à cette époque, il s'adresse uniquement à une certaine classe de la société. Toutefois, les déplacements terrestres au cœur de la ville et des environs de Québec s'adapteront et s'organiseront différemment au cours des années.**

Aujourd'hui, le transport en commun est un moyen de locomotion qui tente de répondre aux préoccupations environnementales en permettant à un certain nombre de personnes de se déplacer dans un seul véhicule, réduisant ainsi l'émission des gaz à effet de serre dans l'atmosphère. L'autobus, Communauto, le projet de retour du tramway dans la capitale sont des visées qui vont toutes dans cette optique verte. Cette vision prendra forme au fil du temps tout comme le transport en commun dans la ville de Québec.

Bien entendu, le moyen le plus facile de se déplacer est de marcher, mais selon l'historien Jean Provencher dans l'Histoire des transports dans la capitale, à Québec et aux environs, on se déplace en cabriolet, une voiture légère à deux roues tirée par un cheval et en hiver, le véhicule de promenade par excellence est la carriole, une calèche montée sur patins. Cette voiture permet uniquement à un nombre restreint de personnes de se déplacer soit deux au maximum.

## **Un omnibus en 1845**

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage en groupe se concrétise. Selon Jean Provencher, auteur de l'Histoire des transports dans la capitale, « À Québec, le transport en commun débute vers 1845

avec la mise en service par Samuel Hough, du Québec et Cap-Rouge Omnibus, d'une grande voiture qui fait le trajet trois fois par jour le long du chemin Saint-Louis depuis la place d'Armes jusqu'au Cap-Rouge ». Toutefois, ce véhicule est destiné uniquement à une clientèle fortunée jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les activités économiques stimulent inmanquablement le développement d'un système de transport en commun dans la Basse-ville de Québec. En août 1865, le transport collectif se transpose maintenant sur rail. « Des tramways tirés par des chevaux partent du marché Champlain, le long du fleuve, et suivent les rues Saint-Pierre, Saint-Paul et Saint-Joseph jusqu'à la rue D'Argenson où se trouvent le terminus, la remise et les écuries » selon Jean Provencher. Ce moyen de transport hippomobile, c'est-à-dire tiré par des chevaux, est populaire en Basse-ville et il se transpose en Haute-Ville en 1874, lorsqu'un service semblable y est établi.

## **Et le tramway en 1897**

« Le 19 juillet 1897, la Québec Railway Light & Power Company inaugure à la Basse-ville le premier tramway électrique à Québec » selon Jean Provencher. Ce service est rapidement calqué

aussi à la Haute-ville et s'étend jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré. La popularité de ce nouveau moyen de locomotion est immédiate.

L'autobus surpasse le tramway dès son apparition en 1938. Ce moyen de transport électrique disparaît graduellement, le dernier tramway, celui de la rue Saint-Jean, disparaîtra en 1948 selon l'Histoire des transports dans la capitale.

Selon Danielle Blanchet dans Limoilou à l'heure de la planification, « Les urbanistes du milieu du XX<sup>e</sup> siècle planifient des services municipaux et des transports en commun adaptés à une croissance économique privilégiant le secteur tertiaire et l'industrie, et assurant des emplois et un espace de vie suffisants à une population tertiaire et industrielle en pleine croissance ». Bien que ce livre traite d'un secteur en particulier, on peut aisément affirmer que cette réalité s'applique également aux autres zones.

L'autobus s'est organisé au fil du temps pour desservir le territoire le plus grand, toutefois, certains critiquent ce moyen de transport et tentent de trouver une alternative logique à certaines lacunes du système, comme en préconisant le retour du tramway.

**Maxime Rioux**



Archives Internet

# Vous avez dit transport en commun?

## Stationnement incitatif

Un sondage réalisé par SOM pour Radio-Canada révélait qu'en 2006, une majorité de la population de la région de Québec trouvait difficile d'utiliser les transports en commun puisqu'il est encore plus commode de se déplacer en voiture. Avec la hausse du prix de l'essence et la sensibilisation accrue à la protection de l'environnement, plusieurs citoyens se tournent vers des alternatives à l'automobile; les mentalités seraient-elles en train de changer?

À Québec, qui dit transport en commun dit autobus. Le Réseau de Transport de la Capitale (RTC), qui dessert l'ensemble du territoire de la ville, compte environ 96 parcours. Selon les plus récentes statistiques du RTC, 62 000 passagers se déplacent quotidiennement en autobus. Au RTC, on s'attend à 45 millions de passages d'ici la fin de l'année, un record. Cette popularité est due en partie à la hausse du prix de l'essence et aux festivités du 400e de Québec, les déplacements en autobus ayant été encouragés pour faciliter l'accès aux sites.

Par ailleurs, pour inciter davantage de citoyens à prendre le bus pour des déplacements courants, le RTC dispose de 24 stationnements près de parcours stratégiques. Les utilisateurs du RTC comptent 58 % de femmes pour 42 % d'hommes, et 60,9 % des usagers sont âgés de 34 ans et moins. On a dénombré qu'en 2007, 45,4 % des utilisateurs étaient des étudiants, 42 % des travailleurs et 9,8 %, des retraités.

### Le covoiturage

En plus du transport en autobus, qui constitue 10 % des déplacements à Québec, selon un article du Soleil publié le 4 septembre, de plus en plus d'individus optent pour le covoiturage, qui permet de

diviser les coûts du carburant entre les passagers tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

À l'instar du covoiturage interurbain, qui voit ses inscriptions « exploser », Pascal Laliberté, porte-parole pour Mobil.T, un organisme visant à favoriser le transport en commun, estime que le covoiturage gagne du terrain à Québec : « Il y a de plus en plus d'employeurs qui s'intéressent au transport collectif. Cela facilite l'accès des travailleurs à leur lieu de travail tout en diminuant les coûts pour tous. » Au ministère des Transports, on soutient qu'entre 4 et 5 % de la population active, des travailleurs en majorité ont recours régulièrement au covoiturage. Le ministère travaille actuellement à développer un système provincial permettant à un plus grand nombre de Québécois de voyager ensemble.

### L'autopartage

À ces deux options s'ajoute l'autopartage, qui consiste en l'utilisation, selon ses besoins, d'un véhicule mis à la disposition des gens par une entreprise comme Communauto. Des 14 000 abonnés de Communauto, 3000 habitent la grande région de Québec. À Montréal, les usagers semblent plus âgés que ceux qui voyagent en autobus; la moyenne d'âge est de

25-44 ans. Ces utilisateurs, qui n'ont généralement pas d'enfants, voyagent souvent à plusieurs.

### Et le taxi

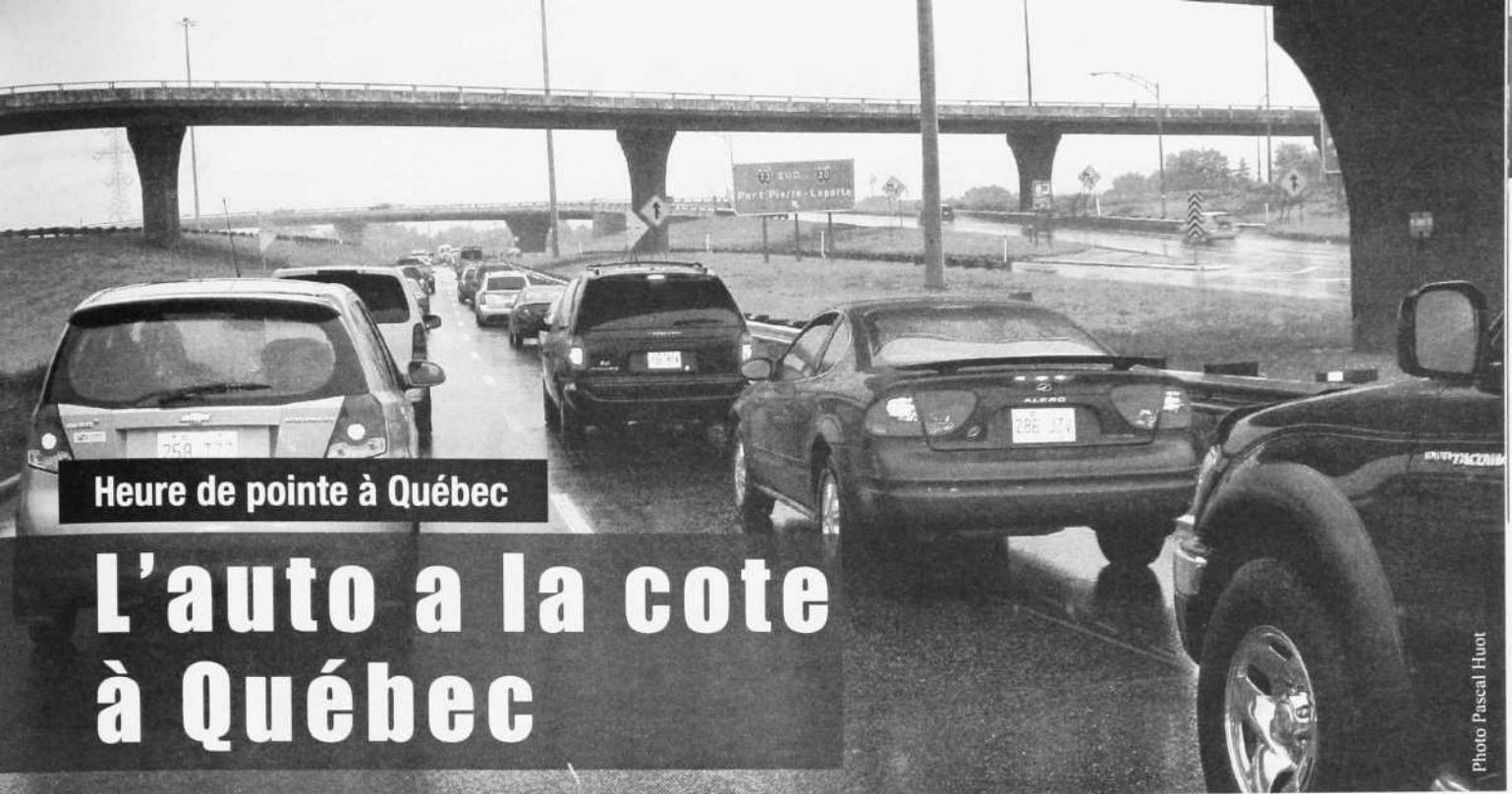
Par ailleurs, en 2001, environ 0,1 % de la population active de 15 ans et plus utilisait le taxi comme moyen de transport principal. À Québec, on dénombre environ 400 taxis. En avril, Taxi Coop et Communauto se sont associés afin d'offrir un meilleur service à leur clientèle. Un rapport soumis par TecSult en 2006 a démontré que 40 % des abonnés de Communauto prennent le taxi au moins une fois par mois et que 9 % d'entre eux le font une fois ou plus par semaine.

Que ce soit pour minimiser les coûts, sauver du temps ou faire des rencontres intéressantes, le transport en commun s'impose désormais comme une alternative écologique et pleine de ressources. Les alternatives proposées par le transport en commun ne diminuent toutefois pas à court terme le nombre d'automobiles sur les routes du Québec. La Société de l'Assurance Automobile du Québec estimait qu'en 2007, pour 4 909 380 titulaires de permis de conduire, il y avait 3 133 933 véhicules de promenade

*Marie-Ève Martel*

## SOLUTION Jeu de la Quête

|    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  | C | A | M | E | L | O | T | O | M | A  | T  | E  | P  | I  | S  | C  | O  | P  | A  | L  |
| 2  | A | P | P | A | R | T | E | M | E | N  | T  | I  | P  | I  | N  | D  | I  | A  | N  | A  |
| 3  | N | A | V | I | R | E | B | A | H | I  | N  | S  | E  | C  | T  | A  | R  | I  | U  | M  |
| 4  | A | M | B | R | O | S | I | A | T | H  | O  | S  | A  | I  | N  | T  | M  | A  | L  | O  |
| 5  | R | U | E | L | L | E | N | E | R | G  | I  | E  | M  | E  | R  | I  | L  | L  | O  | N  |
| 6  | D | O | N | N | A | C | O | N | A | R  | T  | I  | S  | A  | N  | A  | T  | O  | I  | T  |
| 7  | I | R | I | S | T | O | N | E | H | A  | M  | A  | I  | R  | E  | U  | R  | E  | K  | A  |
| 8  | E | V | E | R | E | S | T | G | V | I  | A  | D  | U  | C  | U  | R  | L  | I  | N  | G  |
| 9  | R | O | C | H | A | M | P | E | T | I  | T  | C  | H  | A  | M  | P  | L  | A  | I  | N  |
| 10 | E | Q | U | A | T | E | U | R | U | B  | I  | S  | E  | P  | T  | E  | M  | B  | R  | E  |



Heure de pointe à Québec

# L'auto a la cote à Québec

Photo Pascal Huot

La capitale, au second rang en terme de population au Québec, est considérée aussi comme la capitale de l'automobile. Selon un sondage SOM réalisé pour Radio-Canada en 2006, la voiture est un moyen de transport largement dominant à Québec. Ce même sondage révèle que « 77 pour cent des gens [de Québec] avouent que l'automobile est le moyen de transport qu'ils utilisent le plus souvent pour leurs besoins quotidiens ». Malgré une amélioration du service depuis, on circule encore beaucoup en voiture, particulièrement entre banlieue et centre-ville.

## Pourquoi?

Par exemple, les arrondissements de l'ouest de la ville, comme ceux de Loretteville, L'Ancienne-Lorette, Saint-Émile et de Val-Bélair, ne sont pas assez efficacement desservis par le Réseau de Transport de la Capitale. « Beaucoup de gens dans le coin de Val-Bélair vont prendre leur voiture parce que l'autobus est trop contraignant dans les horaires, et n'offre pas un service assez constant », affirme Marc Roussel, travailleur et utilisateur du RTC depuis cinq ans et habitant le secteur de Val-Bélair.

Il n'est pas étonnant que l'auto soit numéro un. Pour les banlieues de l'ouest, un trajet d'autobus dure au minimum une heure, alors qu'une vingtaine de minutes est nécessaire en voiture. Si le départ se fait à partir de Sainte-Foy, c'est encore le plus rapide : seulement deux autobus à prendre. Par contre, si le point de départ est le quartier St-Roch ou le Vieux-Québec, plusieurs transferts d'autobus seront nécessaires pour arriver à destination. Selon les secteurs, les heures et les jours de la semaine, les autobus menant aux banlieues passent aux heures ou aux demi-heures, dans le meilleur des cas.

Sans compter que les horaires changent les jours fériés. Il est donc parfois compliqué de faire coïncider les changements d'autobus.

Pour compenser, il y a l'Express, un service offrant un lien direct entre le centre-ville de Québec et les banlieues, via les autoroutes. Aucun transfert à faire, mais les express ne sont en service qu'aux heures de pointe et une dernière fois vers 21 h le soir.

Pourtant, deux métrobuses, les 800 et 801, un service d'autobus à haute fréquence, desservent les banlieues de Limoilou, Charlesbourg et de Beauport, en passant par les principaux centres d'activité de la ville. Le métrobus est en service 7 jours sur 7 et les jours fériés. Et ce, en plus des autobus réguliers et express qui passent dans ces mêmes secteurs!

## Amélioration?

Le 14 août, M. Gilles Marcotte, président du Réseau de Transport de la Capitale, annonçait « 40 000 heures de services ajoutées, dont un 3<sup>e</sup> Métrobus » à partir du 16 août. Bonne nouvelle pour les 40 000 heures de service. Mais le

3<sup>e</sup> Métrobus desservira la Haute-Ville de Québec jusqu'au Terminus Beauport et toujours rien du côté de l'ouest. De plus, le nouveau Centre de service Métrobus, situé dans le parc industriel Armand-Viau, « abritera les 62 véhicules articulés qui desserviront encore plus efficacement les lignes Métrobus 800 et 801 » (RTC, 14 juillet 2008). Et toujours rien du côté de l'ouest.

## Solutions

Bien sûr, il y a le covoiturage. Non officiel, car aucune entreprise n'organise de covoiturage entre la banlieue et le centre-ville. Une autre possibilité existe, assez méconnue : le Taxibus, qui couvre certains secteurs non desservis par le RTC. Il est disponible sur appel selon un horaire fixe pour relier le lieu de résidence et l'arrêt d'autobus le plus près. Le Taxibus est disponible dans les banlieues de l'ouest, mais ne règle cependant pas le problème du réseau, pas assez présent dans ces secteurs. À quand le Métrobus 804?

Isabelle Noël

# Deux nouveaux Métrobus en vue

**Deux nouveaux Métrobus s'ajouteront au réseau de transport 2010. Après le 802, le 803 et le 804 prendront la route pour mieux desservir les banlieues de la Vieille-Capitale. Cette année le Réseau de Transport de la Capitale (RTC) a investi des sommes records, soit 40 M\$ pour entre autres choses, améliorer le service en périphérie du centre-ville.**

« Depuis le 16 août 2008, il y a eu de nouveaux parcours, des ajouts de départs, des modifications de parcours et tout cela s'est fait en périphérie, explique Guillaume Beurivage, conseiller en communication au RTC. En fait, il y a eu beaucoup plus d'améliorations en périphérie qu'au centre-ville. » Les deux nouveaux Métrobus relieront Beauport aux Saules et Ste-Foy à Loretteville.

Mais déjà depuis l'automne, Cap-Rouge, Beauport, Vanier, Charlesbourg, L'Ancienne-Lorette, Les Saules, Champigny et Neufchâtel bénéficient d'une amélioration des services du RTC. « Ces ajouts de départs et ces nouveaux parcours représentent 40 000 heures de services par année », précise M. Beurivage. Avec le 800 et le 801, le centre-ville est relativement bien desservi, mais les gens des banlieues ne jouissaient pas de la même qualité de service. « Ces modifications ont été faites à la suite de demandes de la clientèle », ajoute M. Beurivage.

## Le facteur 400<sup>e</sup>

Le 400<sup>e</sup> de Québec a aussi favorisé un engouement pour les transports en commun. Le RTC a connu un achalandage record au mois de juillet dernier. Quatre millions de personnes se sont déplacées en autobus en juillet à Québec, soit une hausse d'un million de passages par rapport à 2007. « Le RTC avait projeté atteindre 43 millions de passages pour l'ensemble de l'année 2008,

Mais voilà, à la lumière des résultats obtenus jusqu'ici, et de la tendance qui se dessine, l'achalandage devrait plutôt s'élever à 45 millions. En 2005, l'achalandage atteignait à peine 38 millions. C'est donc 4 millions de plus en 3 ans », signale son président, M. Gilles Marcotte, dans un communiqué de presse.

D'autres nouveautés ont vu le jour cette année, entre autres le parcours Écolobus dans le Vieux-Québec; la navette Industrielle Alliance, la carte à puce et l'ajout d'un planificateur d'itinéraires sur son site Internet en octobre prochain.

Les gouvernements du Québec et du Canada supportent les transports en commun. Notons que l'instauration du Métrobus 802 a requis un investissement de 9 M\$, dont 84,5 pour cent a été subventionné par les gouvernements provincial et fédéral.

Entre 2000 et 2005, quelque 78 000 automobiles sont venues s'ajouter en moyenne annuellement représentant 1,9 pour cent d'augmentation par année. Dans ce contexte, l'autobus est une alternative plus écologique que la voiture. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs instauré la première politique québécoise de développement des transports collectifs et prévoit augmenter de 8 pour cent l'achalandage des transports en commun.

*Laurie Grenier*



**Bientôt d'autres Métrobus  
comme celui-ci feront leur  
apparition à Québec**

# Ce que ça coûte

## Réseau de Transport de la Capitale Général

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Abonnement RTC mensuel</b> .....                             | 71,55 \$  |
| <b>Abonnement métropolitain mensuel (Lévis et Québec)</b> ..... | 105,60 \$ |
| <b>Billet d'autobus (droit de passage unitaire)</b> .....       | 2,45 \$   |

*D'autres tarifs s'appliquent pour les aînés, les enfants et les étudiants.*

## Société de Transport de Lévis Général

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Laissez-passer mensuel</b> .....                             | 68,10 \$  |
| <b>Abonnement métropolitain mensuel (Lévis et Québec)</b> ..... | 105,60 \$ |
| <b>Billet d'autobus (droit de passage unitaire)</b> .....       | 3,40 \$   |

*D'autres tarifs s'appliquent pour les aînés, les enfants et les étudiants.*

## Taxi Coop

|  |         |
|--|---------|
| <b>Prix de base</b> .....              | 3,30 \$ |
| <b>Coût au kilomètre</b> .....         | 1,45 \$ |
| <b>Coût par minute d'attente</b> ..... | 0,60 \$ |

*D'autres compagnies de taxi existent à Québec.*

*Les tarifs de ces autres compagnies peuvent différer.*

## Communauto

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>Abonnement</b> .....          | Dépôt de 500 \$                           |
| <b>Cotisation annuelle</b> ..... | 0 \$ à 350 \$ selon le forfait choisi     |
| <b>Tarif par kilomètre</b> ..... | 0,13 \$ à 0,34 \$ selon le forfait choisi |
| <b>Tarif à l'heure</b> .....     | 1,55 \$ à 5,95 \$ selon le forfait choisi |

*Ces tarifs sont indiqués à titre informatif.*

*Communauto offre des forfaits plus économiques que les prix susmentionnés.*

## Service de Transport Adapté de la Capitale

Les clients Service de Transport Adapté de la Capitale utilisent les cartes d'abonnement et les titres de transport du Réseau de Transport de la Capitale. Les tarifs pour le transport adapté sont donc les mêmes que pour le transport régulier.

Pour se rendre de la Rive-Nord à la Rive-Sud, les usagers doivent transférer avec le Réseau de Transport de Lévis. Un terminus situé devant Place Laurier est le point de rencontre entre les deux réseaux de transport. Il est aussi possible de se rendre sur la rive sud en voyageant avec la traverse Québec-Lévis. La société des traversiers accepte le laissez-passer mensuel de Québec et de Lévis. Le tarif d'un passage simple pour un adulte est de 2,30 \$

**L.G.**

# Le handicap de l'extrême banlieue

**Je fais partie de ceux qui ont choisi l'exil aux yeux de plusieurs : je vis sur la très lointaine Rive-Sud. En plus, je ne possède pas de voiture et je travaille en plein quartier St-Roch. Comment j'y arrive? En partie grâce aux transports en commun disponibles.**

Ce n'est par contre pas simple de se déplacer sans voiture. Mais pour ceux qui en possèdent une, c'est une autre histoire. Il existe pour eux plusieurs éléments facilitants l'usage des transports en commun. Entre autres, des trajets nolisés au départ de plusieurs stationnements gratuits. Si l'on suit un horaire fixe de jour, plusieurs trajets échelonnés sur plusieurs heures peuvent éviter les tracas de la circulation urbaine. De plus, une voie réservée pour les autobus et le covoiturage (deux personnes et plus par voiture) mène jusqu'au pont de Québec par la 132.

## Le traversier

Pour ceux qui tiennent à éviter les bouchons sur les ponts, mais se rendre en auto au travail, il y a le traversier. Avec un départ tous les 30 minutes et une capacité de 54 voitures par voyage, ce transport peut être une solution efficace.

On obtient dix traversées pour environ 38 \$. Autrement, le bateau prend aussi des passagers piétons; le coût pour un laissez-passer est plus que raisonnable à 17,15 \$ pour un mois.

## Le peu d'autobus

Pour ceux qui n'ont pas de voiture, c'est une autre histoire. La grande ville de Lévis est très étendue, mais n'a pas une grande concentration de population dans tous ses arrondissements. Ce qui donne des services moins fréquents pour ne pas dire absents aux périphéries. Un ami à moi travaille pour une des compagnies de production de jeux vidéo au centre-ville; il doit prendre l'autobus de 7 h 08 pour être au travail à 8 h 30 en utilisant les transports en commun et croyez-moi, les bouchons n'expliquent pas la durée du voyage. L'absence de trajets de type Métrobus prolonge souvent des trajets qui pourraient être pas mal moins longs.

Le coût des places est aussi différent de la Rive-Nord : on demande 3,40 \$ pour un embarquement adulte sans aucune possibilité de se procurer des tickets à moindre prix. Une carte de 10 passages peut être achetée au coût de 30,40 \$.

Dans l'ensemble, je dois dire que le système de transport en commun est nécessaire, mais aurait besoin de sérieuses modifications pour s'ajuster à sa clientèle. Par exemple : l'absence de circuits offerts passé 18 h, la complexité des horaires et la médiocrité de l'accès à ses horaires sur l'Internet. Je vous suggère de comparer le site du RTC et du RTL. (Pour constater la médiocrité du dernier point.)

<http://www.stlevis.ca/>  
<http://www.rtcquebec.ca/>

*Geneviève Moreau Blanchet*



Les traversiers Québec-Lévis.



# Ottawa la sage Où un autobus = 50 autos

Un autobus de la ville d'Ottawa.

**Je le fais à pied. Mon copain, lui, surtout en patin à roues alignées. Mes voisins, en haut, à bicyclette. Les voisines à droite, en autobus et les voisins à gauche sont quatre dans leurs voitures matin et soir. Le stationnement en arrière de l'immeuble est généralement plein, même le jour. Où suis-je? Dans l'autre capitale nationale, Ottawa.**

Depuis 1996, l'achalandage du transport en commun dans la capitale a augmenté de 5 pour cent par année. Ottawa atteint même le taux d'utilisation par habitant le plus élevé des villes canadiennes après Montréal et Toronto et le plus élevé de toutes les villes de taille comparable en Amérique du Nord.

Tout Ottawa encourage le transport en commun : un programme intitulé Sagevirage, des voies réservées, des pistes, des stationnements à l'extérieur de la ville, des accords « vélo-bus », un train, deux laissez-passer : un multi accès et un écologique nommé l'ECOPASS, une priorité aux transports en commun, et même bientôt un tramway.

Sagevirage est un programme de la ville et a été conçu pour désengorger les routes. Il comprend la marche, le cyclisme, le patin à roues alignées, le transport en commun et le covoiturage, mais aussi le télétravail et la modification des horaires de travail. Toutes ces options permettent d'éviter les périodes de pointe et d'encourager un mode de vie sain dans une ville saine.

OC Transpo offre pour sa part, un service de transport en commun aux collectivités de la ville étendue, aux banlieues et pour le centre de Gatineau. Depuis 2002, le service est proposé à plus de 13 régions rurales. Les autobus à planchers surbaissés et supports à vélos constituent un

service efficace et abordable. Le laissez-passer mensuel régulier coûte 81,00 \$ et celui pour étudiants 62,65 \$, les billets sont à 3,00 \$.

Il existe des voies réservées pour les autobus sur les grandes artères et sur les voies de droite des autoroutes. Une amende de 150 \$ assure que ce règlement soit respecté.

L'ECOPASS est un laissez-passer offert dans le cadre d'un programme de retenue salariale à la source. Il permet jusqu'à 15 pour cent d'économie sur un an par rapport au laissez-passer régulier. L'Université d'Ottawa a été la première institution à adhérer à ce programme. D'autres se sont ajoutés comme les secteurs bancaires, gouvernementaux, la haute technologie et le tourisme.

Plusieurs rues du centre de la ville et de ses arrondissements ainsi que le long des rivières et des canaux qui sillonnent la ville possèdent des voies réservées aux cyclistes. De plus, en juillet 2008 le conseil municipal d'Ottawa a approuvé un plan sur le cyclisme (PCO) qui couvre les 20 prochaines années.

La ville effectuera la mise en œuvre de l'infrastructure du réseau basé sur celui déjà existant. De plus, il y aura davantage de supports à vélo sur les autobus, plus d'espaces de stationnement pour les bicyclettes et plusieurs bandes cyclables

seront ajoutés. Les adeptes de la marche, qui constituent une majorité à Ottawa, partagent ces mêmes pistes.

VRTUCAR à Ottawa est partenaire avec Communauto à Gatineau. Il s'agit d'un système de partage de location d'automobiles. On trouve dans la capitale actuellement plus de 57 points de services.

OTrain offre une bonne alternative aux automobilistes qui peuvent ainsi garer leurs voitures à l'extérieur de la ville, depuis 2001. Le service bon marché de trains légers, construits par Bombardier, traverse les arrondissements de la ville. Allant de l'aéroport jusqu'au Parlement pour seulement 2,25 \$ ou avec le laissez-passer de OCtranspo, tous les arrêts permettent le transfert à un autobus.

Bientôt le tramway, qui avait cessé ses activités en 1959, sera restauré par des bénévoles. Ils espèrent revoir cet ancêtre de l'autobus dans les rues d'Ottawa.

**Camille Price Piché**  
Correspondante à Ottawa



# Le MÉTRO sous-terrain de Montréal

**La tendance est au virage vert. L'environnement est in. Depuis 2007, l'achalandage des transports en commun connaît une hausse fulgurante. À Montréal, l'inauguration du métro à Laval – banlieue nord — en constitue un facteur avec la hausse du prix de l'essence.**

Quelques chiffres : 78 stations de métro réparties en quatre lignes; quatre stationnements incitatifs sur l'île et une dizaine dans les banlieues et leurs environs. Chaque rame peut transporter 1 200 passagers. La vitesse maximale de ce train sous terre est de 72 kilomètres à l'heure et quelque 700 000 déplacements quotidiens s'y effectuent.

Montréal a été le premier métro au monde équipé d'un système de roues sur pneus afin de faciliter la montée, le freinage et le démarrage, considérations nécessaires pour un territoire aussi accidenté que celui de l'île de Montréal. Cette technologie diminue également le bruit et les vibrations inhérentes au métro souterrain. Le climat inconstant de la métropole est la raison pour laquelle le métro roule entièrement à l'intérieur.

Inauguré en octobre 1966, le métro utilise encore certaines de ses voitures d'origine, les MR63, mais elles doivent toutes être remplacées d'ici 2012. Ainsi, 315 voitures neuves, les MR73, ont été acquises au coût de 1,2 milliard de dollars. Elles peuvent accommoder les personnes à mobilité réduite, mais les infrastructures actuelles du métro ne sont pas encore adaptées à ces voitures déjà

en utilisation. Ainsi, seules les nouvelles stations de Laval sont munies d'ascenseurs, mais on prévoit en équiper cinq autres stations d'ici 2010.

La Société de transport de Montréal (STM) traverse une période de transition. En 2008, la hausse des déplacements dans le réseau de la STM atteint les 7,5 millions, soit une augmentation de quatre pour cent des utilisateurs. Mais la nouvelle carte OPUS – rechargeable en titres et censée diminuer la fraude — cause des ralentissements. La moitié des tourniquets sont réservés à la nouvelle technologie. Le lecteur de cartes magnétiques pour les billets jetables faits de carton souple éprouve des difficultés à lire l'information. Et les heures de pointe restent encore un problème à résoudre.

Les Montréalais ont une relation amoureuse avec les transports en commun. D'un côté, ils vous répondront que les odeurs y sont désagréables, qu'il y a une trop grande proximité, trop peu d'espace pour respirer, qu'il y fait chaud, etc. Un peu d'air climatisé dans les wagons pourrait corriger les lacunes d'un système d'aération désuet. Il reste cependant que le métro s'avère pour tous un moyen de transport facile à utiliser,

rapide, écologique et peu coûteux pour qui sait profiter du large éventail des tarifs offerts.

Le métro n'est pas qu'un mal nécessaire : il faut apprendre à l'apprécier. Plusieurs y voient une l'occasion de se détendre avant le travail, lire, écouter de la musique, observer la faune montréalaise, au lieu de stresser dans les bouchons de circulation.

Et certaines stations constituent de véritables œuvres d'art. Chacune est l'œuvre d'un architecte, ce qui contribue à la renommée du métro à Montréal, mais plusieurs restent encore inachevées. On y entend parfois des musiciens de qualité même s'il arrive aussi qu'on vous écorche les oreilles.

Le Montréal souterrain devient un site de curiosité capable d'intéresser des touristes de partout dans le monde. On trouvera sur le site Internet du Métro de Montréal, un répertoire des trésors cachés qu'il réserve.

<http://www.metrodemontreal.com/>

**Karine Limoges**  
Correspondante à Montréal



L'intérieur d'un train de banlieue de Montréal

# Les banlieues accusent un retard

« Les banlieusards boudent le transport en commun. »

Cette phrase que l'on pouvait lire dans un récent article sur les villes vertes du Québec, a fait sursauter plus d'un banlieusard. Pour eux, ce sont plutôt les transports en commun qui les boudent! Dans les banlieues de l'agglomération montréalaise, le transport en commun n'a pas évolué à un rythme permettant de suivre la croissance effrénée enregistrée ces dernières années.

Première constatation : les banlieues sont de plus en plus éloignées. On ne parle pas que des gens de Laval et de Dorval, mais aussi de ceux de Boisbriand au nord ou de Vaudreuil-Dorion à l'Ouest de l'île, dépourvus d'accès au réseau régional de métro et d'autobus.

## La banlieue nord

Les résidents de la banlieue nord semblent bien desservis par le train de banlieue. En semaine, aux heures de pointe, la ligne Deux-Montagnes/Montréal propose un train toutes les 20 minutes. En dehors de ces heures, c'est un train à l'heure. La ligne a été

renovée il y a une dizaine d'années et les wagons sont confortables et climatisés.

Le train est cependant victime de sa popularité qui pose des problèmes de stationnement aux gares. Comme le mentionne Linda Bourgon, de Boisbriand qui travaille au centre-ville de Montréal : « Passé sept heures, il n'y a plus de place de stationnement aux gares de Deux-Montagnes et Du Moulin. Je dois me rendre à la gare suivante, à ville Saint-Laurent, un trajet supplémentaire d'environ 30 minutes, sans compter les retards causés par le trafic ». De plus, à moins d'embarquer à la gare de Deux-Montagnes ou d'arriver dix minutes avant l'heure de départ le soir, il faut souvent faire le trajet debout.

Les gens qui habitent à une distance de marche d'une gare connaissent une autre situation. Christine Rideout, une résidente de Deux-Montagnes, observe que le problème se trouve plutôt dans les rues du quartier : « Les voyageurs stationnent devant les maisons des résidents, ce qui laisse peu de place pour circuler ». La ville de Deux-Montagnes a installé des affiches interdisant de stationner plus de quatre heures, mais rien n'est parfait : « Un de mes voisins a eu deux contraventions pour avoir laissé sa voiture devant sa maison ». À son

avis, une partie de la solution repose sur le covoiturage : « À la gare de Deux-Montagnes, il y a des places de stationnement réservées au covoiturage, plus de gens devraient les utiliser. »

Sur la Rive-Nord, le transport en commun appartient donc à ceux qui se lèvent tôt!

## Rive-Sud

Les résidents de la Rive-Sud ont le choix entre le métro, le train de banlieue ou l'autobus avec voie réservée! Dans les faits cependant, les usagers les plus satisfaits semblent être ceux qui utilisent l'autobus. Les arrêts sont souvent près À de la maison et du travail et l'horaire aux heures de pointe est très pratique. Comme le mentionne Claire, une résidente de Saint-Lambert : « Avant j'habitais Saint-Bruno et j'utilisais le train : c'était la galère : huit minutes à pied pour me rendre à l'arrêt d'autobus qui m'amenait au train; ça prenait 1 heure et 20 minutes. » À Saint-Lambert, l'autobus la prend près de chez elle et la laisse à quelques minutes de marche de son travail, et ce, en moins de 25 minutes.

**Carole Demers**  
Correspondante à Montréal



**Pharmacie  
Gingras, Hébert et Ferlatte**

AFILIÉE A



75, boulevard Charest Est  
Québec (Québec) G1K 3G4  
Téléphone : 418 529-5335  
Télécopieur : 418 529-5337

### HEURES D'OUVERTURE :

Lundi au vendredi : 8 h 30 à 21 h  
Samedi : 9 h à 17 h  
Dimanche : 10 h à 14 h

**Le Billig**  
Crêperie-bistrot

La crêpe bretonne traditionnelle à la farine de sarrasin

Ouvert du mardi au dimanche de 11 h à 21 h  
Brunch le dimanche de 11 h à 15 h

526, rue Saint-Jean, Québec - Tél. : (418) 524-8341



# L'Ouest de Montréal : un parent pauvre?

Au départ pour Deux-Montagnes

La banlieue ouest de l'île a longtemps fait figure de parent pauvre en matière de transport en commun. Passé Sainte-Anne-de-Bellevue, il faut de toute façon prendre sa voiture, puisqu'il n'y a pas de transport pour se rendre aux gares. De plus, les horaires ne sont pas très pratiques (à titre d'exemple, le dernier train le matin en partance de Vaudreuil-Dorion est à 8 h 10, et le suivant à 11 h)!

Mais depuis le printemps, les choses changent. Pour pallier les problèmes causés par les travaux de reconstruction

du pont Galipeault reliant L'Île-Perrot à l'île de Montréal – prévus jusqu'en 2010 –, un service de navette qui permet de se rendre à la gare de L'Île-Perrot, est offert en semaine aux heures de pointe.

Parmi les avantages du transport en commun, les usagers notent l'absence de stress causé par les embouteillages et du temps pour relaxer, jaser ou lire. Plusieurs mentionnent d'ailleurs la lecture comme premier avantage. Jean-Luc Champagne, de Greenfield Park, travaille dans la cité du Multimédia

et prend l'autobus depuis 2001, constate : « Depuis que je prends l'autobus, j'ai probablement lu entre 350 et 400 livres... ».

Même si les coûts sont assez élevés (une passe de Deux-Montagnes à Montréal – sans accès au métro – coûte 113 \$), c'est quand même gagnant si l'on compare aux coûts d'essence et d'un stationnement au centre-ville!

CD

## La Rue St-Joseph

André Prémont  
Opticien

Jacques  
Langlois OPTICIEN  
CENTRE-VILLE

460, rue St-Joseph est, Québec (Québec) G1K 7Y1

(418) 529-9351

Lunettes • Verres de contact • Examen de la vue par optométriste

# Une « nouvelle » alternative

Ils sont des centaines durant l'été, au début de l'automne et à la fin de l'hiver à se déplacer sur leur bicyclette. Jusqu'à la première neige, les supports à vélos devant les pavillons de l'Université Laval sont pleins. Quelques rares étudiants et travailleurs continuent même à utiliser ce moyen de transport durant l'hiver.



Autos et vélo dans les rues de Québec

Archive Internet

Alors que le prix de l'essence ne cesse d'augmenter, de plus en plus de gens se tournent vers cette « nouvelle » alternative. Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), nous étions 3,6 millions de Québécois à rouler sur nos vélos en 2005. Que ce soit pour préserver l'environnement, pour se maintenir en forme ou simplement pour l'aspect pratique de sa petite taille, toutes les raisons sont bonnes pour l'utiliser.

Malgré tout, il y a des désavantages à utiliser la bicyclette. Les cyclistes doivent partager la route avec les voitures et les autobus qui ne font pas toujours attention à eux. Sur les boulevards, les cyclistes sont souvent coincés entre les voitures et le trottoir.

## Difficile partage

Les automobilistes ont leur part de choses à faire pour partager la route avec les cyclistes. Par contre, tel qu'il est mentionné sur le site Web de la SAAQ : « Les cyclistes ont les mêmes droits et les mêmes obligations que les automobilistes. » Autrement dit, nous ne devrions

jamais voir de cyclistes passer tout droit sur un feu rouge ou rouler sur les trottoirs.

Selon le Code de la sécurité routière du Québec, un cycliste qui désobéit à la loi peut recevoir une contravention et même récolter des points d'inaptitude sur son permis de conduire.

Il y a déjà des pistes cyclables le long du Chemin des Quatre-Bourgeois, du Boulevard Champlain et jusqu'au secteur de Beauport. Ces pistes ne sont qu'une partie du lot et cela, sans compter les bandes cyclables.

Les pistes cyclables de la ville de Québec sont nombreuses, mais elles ne permettent pas de voyager partout dans la ville. Ainsi, le travailleur ou l'étudiant qui demeure dans la basse-ville et veut se rendre près de l'université doit, la plupart du temps, emprunter les rues sans voies réservées et où il y a beaucoup de circulation.

Le nouveau projet du maire Régis Labeaume qui vise à agrandir les pistes cyclables de la ville de Québec reliera le

Vieux-Québec et l'arrondissement Ste-Foy-Sillery. La piste cyclable passera sur le boulevard René-Lévesque. L'investissement de 40 millions de dollars se fera sur une période de 10 ans.

Cette piste cyclable sera construite pour les gens qui utilisent leur vélo pour se rendre au travail ou pour aller à l'école. La piste que compte faire construire la ville de Québec est en fait une voie qui sera réservée aux vélos et aux autobus. Les chauffeurs du Réseau de transport de la Capitale (RTC) recevront une formation pour faire face à cette situation.

C'est un projet qui réjouira sans doute les cyclistes réguliers. Il a d'ailleurs été bien accueilli à Québec. Avant que le rêve des cyclistes ne se réalise, ils pourront toutefois entreposer leur vélo pour cet hiver. Quant à ceux qui auront le courage d'affronter nos hivers québécois sur leur vélo, ce n'est sûrement pas la circulation qui va leur faire peur!

*Steve Gobeil*

Quoi faire ce soir



**Le Bal du Léopard**  
1049 3ième Avenue  
Québec, Limoilou, ☎ 529.3829

www.lebalduleopard.com



# Velib' à Québec ? Peut-être bientôt

Une station Vélib' à Paris

**Dans un futur pas si lointain, les citoyens de Québec sueront encore à vélo, mais avec de moins grosses gouttes qu'à Paris! Un service de vélos en libre service pourrait voir le jour dans la Capitale en 2011, mais avec des bolides électriques afin de faciliter la montée des nombreuses côtes, comme celle de Salaberry.**

Le service serait semblable à celui des grandes villes européennes, comme Vélib' à Paris ou Cyclocity en Belgique. Pour se déplacer sainement, sur de courtes distances, les utilisateurs louent un vélo à une station et le rapportent à la station de leur destination finale, pour une modique somme.

À Québec, l'idée a été soumise au Conseil municipal en septembre, dans le plan directeur du réseau cyclable de la Ville. «La volonté est confirmée. On a eu beaucoup de commentaires et de questions, alors on prévoit une étude de faisabilité de 2009 à 2011», précise Hervé Chapon, conseiller en planification du transport au service de l'aménagement de la Ville de Québec.

«Mais les projets en transports collectifs prennent généralement beaucoup de temps», explique Christian Savard, président exécutif de Accès transports viables. Cet organisme sans but lucratif, qui regroupe les utilisateurs des transports collectifs de Québec, appuie le projet. «Il y a beaucoup de sympathie pour le projet, souligne M. Savard. C'est une super idée qui a du succès partout dans le monde.»

Pour que le service fonctionne bien, ajoute M. Savard, il faut beaucoup de vélos et de stations, bien répartis dans

la ville. Un service comme Vélib' coûte cher, mais son coût d'exploitation s'amortit très bien en étant financé par la publicité.

**Afin de convaincre définitivement la Ville de Québec, Montréal a même prêté une borne d'une dizaine de vélos pour la journée En ville sans ma voiture!, le 22 septembre.**

C'est pourquoi, comme l'explique Hervé Chapon, les règles strictes d'affichage à Québec rendront le financement plus difficile que dans les autres villes. Mais le projet semble tout de même réalisable. «On commence par le centre et on élargit, comme à Paris», précise-t-il, sans avoir encore estimé le ratio idéal nécessaire à Québec.

Toutefois, l'implantation d'un tel service dans un pays nordique impose des restrictions. À cause de l'hiver, le service ne serait pas annuel, mais aligné sur la période du réseau cyclable de la ville, soit du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre.

Et à Québec s'ajoute certes le défi des côtes abruptes à remonter à vélo, mais aussi divers aspects de sécurité. À Paris,

trois personnes sont mortes en utilisant le service, alors que d'autres en font usage avec un verre dans le nez. Un vélib' made in Québec exigera certainement un arrimage avec le service de police.

## De Montréal à Québec

Québec deviendrait la deuxième ville en Amérique du Nord à implanter un tel service de transport alternatif... après Montréal.

La métropole, qui a lancé son projet-pilote cet automne, compte déjà quatre stations et quarante vélos. D'ici 2010, le service comptera 2,400 vélos dans 300 points de service distribués à travers la ville. Ces stations conçues modulables permettent d'être retirées facilement lors du déneigement.

Le vélo montréalais, qui pèse 20 kg d'aluminium, a été conçu par le designer Michel Dallaire connu pour avoir créé le flambeau olympique des Jeux de 1976.

Alors à quand un vélo québécois designé par Luc Archambault ou Robert Lepage ?

*Marie-Josée Nantel*

# La solution autopartage

**L'autopartage, vous connaissez? C'est une formule offerte à Québec depuis 1994 par Communauto, qui permet aux usagers d'avoir accès à une voiture quand ils en ont besoin, à faible coût, et sans les tracas liés à la possession de son propre véhicule.**

Le principe est simple : en vous abonnant à Communauto, vous avez accès en tout temps à un véhicule près de chez vous. Il vous suffit de réserver une voiture, par Internet ou par téléphone, de la prendre dans le stationnement indiqué, et de la remettre au même endroit. Les frais de location couvrent tout, y compris l'essence et les assurances. Une excellente façon de fonctionner pour quelqu'un utilisant une voiture seulement de manière sporadique.

« C'est certain que pour quelqu'un devant utiliser une voiture en tout temps pour le travail, ou encore résidant dans une zone mal desservie par les transports en commun, nous ne sommes pas une option, explique Marco Viviani, directeur du développement et des relations publiques chez Communauto. Mais pour les autres, il s'agit vraiment d'un service efficace. »

La présence de Communauto dans la zone urbaine de Québec a augmenté de

manière significative dans les dernières années. « Alors qu'au départ nous étions présents seulement dans les quartiers centraux comme Saint-Jean-Baptiste, nous avons maintenant des voitures partout : à Lévis, à Pointe-Ste-Foy, à Duberger, à Charlesbourg, ajoute M. Viviani. Nous essayons en fait de couvrir la zone la plus large possible. »

Cette présence, mais également la convivialité du service, attire les abonnés, qui sont un peu plus de 16 000 au Québec. « C'est tellement simple! explique Pénélope, rencontrée au stationnement de Communauto de l'avenue des Érables à Québec. Ce matin je comptais aller faire des courses à pied, mais il pleut. Alors, j'ai réservé une voiture, en ligne, pour trois heures, le temps de faire mes achats et de revenir. Le tout devrait me coûter environ 10 ou 15 \$. Pas mal moins qu'une auto! »

Divers forfaits sont offerts par Communauto, rejoignant les différentes catégo-

ries d'utilisateurs en fonction de leurs besoins réels. Des forfaits sont également disponibles pour les entreprises, de plus en plus nombreuses à préférer cette formule à l'entretien d'un parc de véhicules.

Depuis le premier janvier 2005, les utilisateurs du Réseau de transport de la Capitale (RTC) peuvent bénéficier d'une entente entre le transporteur et Communauto. Avec le duo auto + bus, les abonnés ont accès au parc de Communauto sans avoir à payer les 500 \$ de frais d'abonnement, mais également à un rabais de 10 pour cent sur le prix de leur laissez-passer mensuel.

« Nous collaborons avec tout organisme favorisant le transport en commun, explique M. Lévesque, responsable des communications au RTC. En ce sens, Communauto est un allié naturel. » Entre 500 et 600 abonnés se prévalent cette année de cette entente. « Et notre façon de faire a été reprise par les autres sociétés de transport ayant une entente avec Communauto, comme celle de Montréal et celle de Gatineau ajoute M. Lévesque. »

Une entente existe également entre Communauto et Taxi Coop. « Il existe une complémentarité naturelle entre nous et les entreprises offrant des alternatives à l'automobile, ajoute M. Viviani. Pour que l'autopartage fonctionne bien, les utilisateurs doivent avoir plusieurs options pour se déplacer, pouvoir choisir le meilleur pour leur situation. C'est ce que nous voulons leur offrir. »

Pour plus de renseignements, visitez le [www.communauto.com](http://www.communauto.com)

*Aude Brassard*



Une des voitures de Communauto

# Les microbrasseries en question

Par Pascal Huot

Industrie en pleine effervescence, les bières de microbrasseries et brasseries artisanales québécoises ont envahi les tablettes de plusieurs dépanneurs. Voici le moment de tester vos connaissances sur cet univers gustatif!

1. Lequel de ces brasseurs ne fut pas acheté en 1998 pour fonder Les Brasseurs RJ?
  - a. Brasseurs GMT
  - b. Brasseurs de la Capitale
  - c. Brasserie Le Cheval Blanc
  - d. Brasseurs de l'Anse
2. À l'achat de quelle bière une partie des profits est versée au Fonds d'emprunt économique communautaire de Québec qui finance de petites entreprises?
  - a. Rescouste
  - b. Brasse-Camarade
  - c. Muchacha
  - d. Blanche de Québec
3. Qui produit la Logique bio?
  - a. La Barberie
  - b. Les Frères Houblon
  - c. Brasserie Schoune
  - d. Le Chaudron international
4. Laquelle de ces bières rousses est produite par la microbrasserie de l'Île d'Orléans?
  - a. La Grimousse
  - b. Rivière Rouge
  - c. Sorcière Rousse
  - d. Folle du roi
5. La Trouille, élaborée par Brasseurs et Frères, tire sa spécificité de quel ingrédient?
  - a. Du miel
  - b. Des mûres
  - c. Du sirop d'érable
  - d. De la citrouille
6. Le pouvoir de quel outil est nécessaire à l'Ambrée d'Amour afin d'offrir ses vertus aphrodisiaques?
  - a. Un totem magique
  - b. Un bâton de sourcier
  - c. Une mèche de cheveux ayant appartenu à une Jacinthe
  - d. Une six de Reb'Ale consommée en fixant l'étiquette
7. Où est située la Microbrasserie Charlevoix?
  - a. Baie-Saint-Paul
  - b. L'Île-aux-Coudres
  - c. Saint-Joseph-de-la-Rive
  - d. La Malbaie
8. Où est située la Brasserie Breughel?
  - a. St-Germain-de-Kamouraska
  - b. Lennoxville
  - c. Amos
  - d. Rimouski
9. Qui réalise sous licence la bière magique d'Achouffe?
  - a. À l'Abri de la Tempête
  - b. Microbrasserie Saint-Arnould
  - c. Brasserie Schoune
  - d. Brasseurs RJ
10. Que peut-on voir sur le radeau illustrant L'Abord-À-Plouffe de la Brasserie Au Maître-Brasseur?
  - a. Des elfes
  - b. Des tonneaux
  - c. Des sirènes
  - d. Un âne

## Solutions :

1-b; 2-b; 3-d; 4-c; 5-d; 6-a; 7-a; 8-a; 9-d; 10-b

## Interprétations :

**7-10** : Excellent, vous avez la noble expertise de passer de la passion de se mouiller le gosier à la connaissance de cet univers des plus passionnant!

**4-6** : Bravo, vous avez réussi à jumeler appréciation en bouche et apprentissage du produit. Puisque vous avez l'entraînement préliminaire, il suffit maintenant de continuer dans le droit chemin!

**0-3** : Vous êtes un peu entre deux eaux, c'est Molson et Labatte qui doivent être contents de votre résultat!

COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE



DE LA FALAISE

Service 24 Heures

Pour nous joindre

1- (418) 525-4637

*Simon Boudreau*

DIRECTEUR GÉNÉRAL

COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE



DE LA FALAISE

VANIER - QUÉBEC - DUBERGER - LES SAULES

525, rue Prince-Édouard, Québec G1K 2M9

Tél: (418) 525-4637 Fax: (418) 529-5803

Courriel: falaise@oricom.ca Site Web: WWW.coopdelafalaise.com

# Pour une certaine liberté

Les transports en commun sont un moyen accessible à tout ce qui nous donne une certaine liberté.

Vivant seule, quand je désire prendre l'autobus, j'y côtoie toute sorte de gens. Cela vient briser ma solitude. Il n'est pas bon de demeurer toujours seul chez soi.

Dans les autobus, je remarque que la courtoisie et la compréhension des gens sont meilleures qu'il y a quelques années. Les gens ont un certain respect pour les personnes âgées, les personnes handicapées ou des femmes enceintes.

En prenant l'autobus, les gens du troisième âge peuvent conserver leur liberté plus longtemps. Mais je n'aurais pas vu ma mère prendre l'autobus dans

les années 60 ou 70 : elle n'aurait pas eu suffisamment confiance en elle.

Les gens du troisième âge devraient, lorsque leur santé le leur permet, faire l'exercice de se déplacer, bouger, au lieu de demeurer à la maison. Car cela consoliderait leurs acquis au niveau de l'autonomie. Sans compter que c'est un excellent moyen pour acquérir davantage de confiance en soi. D'ailleurs, le simple fait d'aller prendre l'autobus et de se rendre à une destination désirée est très souhaitable pour ne pas tomber dans le piège de l'isolement. L'autobus nous donne cette magnifique possibilité.

L'été, j'adore marcher, mais je n'ai plus vingt ans. Quand je suis fatigué, mes jambes me font sentir qu'il est temps

d'aller prendre l'autobus. Je suis bien contente de pouvoir le faire.

Pensons aux gens qui n'ont pas d'automobile ou de permis de conduire. Que feraient-ils ces gens sans transport en commun? Comment se rendre d'un point à un autre de la ville?

Quand je suis arrivée à Québec, j'avais peur de voyager en autobus. Je prenais des taxis pour me déplacer : à la longue, ça coûte cher. Alors, j'ai surmonté ma peur et pris l'autobus.

Aujourd'hui, je ne pourrais plus m'en passer. « Vive les transports en commun », il n'y a que ces mots pour dire ce que je ressens à ce propos.

*Krystel-Délaney Paul*



**100% nouveautés canadiennes**

Cet été, l'émission  
**Les Oubliés de la convergence**  
ajoute des nouveautés canadiennes  
anglophones à sa programmation musicale :  
Arcade Fire, Creature, Khrista Couture, Feist,  
National Parks, Martha Wainwright  
... et bien d'autres !

**Les Oubliés de la convergence**  
*l'émergence francophone et... anglophone !*

**Lundi au vendredi 13h à 14h30**

# La rue St-Jean

**L'inter**

**MARCHÉ ST-JEAN**

Charlotte & Solange Courtemanche

850 rue St-Jean  
Québec, Qc.  
G1R 1R3

**522-4889**

fax.: 522-4614



**la  
Loge**

bistro-bar

**Ouvert de 17h à 2h** sauf le dimanche  
565, rue St-Jean, Québec (QC)  
418 529-3101

## ENVOÛTANT !



### LES CHOCOLATS CHAUDS

*Érico*

Choco-Musée Érico  
634, rue Saint-Jean, Québec,  
Faubourg Saint-Jean-Baptiste



Photo Pascal Huot

*C'est comme de  
la poésie a mes  
oreilles.*

**Je n'ai pas la chance de prendre souvent l'autobus ici à Québec, mais il m'arrive de le faire. Par contre, je marche pour aller travailler.**

Je suis originaire de Montréal. Beaucoup d'entre vous me diront que c'est trop grand pour y vivre.

Moi, j'avais l'impression d'habiter un petit village fait de quelques rues et de l'autobus numéro 95.

Naturellement prenant l'autobus toujours à la même heure, je voyais toujours le même chauffeur. Je lui disais toujours bonjour et merci.

Ce faisant, j'ai développé des amitiés, car je rencontrais toujours les mêmes

femmes et les mêmes hommes. Nous jasions de la pluie et du beau temps et j'ai toujours trouvé cela agréable. De ces petites routines vient peut-être la mentalité de petit village.

Un matin, j'étais en retard. J'ai failli manquer mon autobus, mais le chauffeur m'a vue et il m'a attendue. Encore un gros merci à monsieur le chauffeur.

C'est pratiquement incroyable d'avoir une pareille attitude dans une très grande ville.

Il m'est même arrivé de ne pas me sentir bien un soir et une passagère comme moi m'a aidé.

Je crois que plus nous utiliserons les transports en commun, plus le service s'améliorera.

C'est comme à Paris pour aller plus vite, prenez le métro ou le bus, certainement pas l'auto.

**Manon Alarie**



261 rue Saint-Vallier Ouest  
Québec G1K 1K4  
Tel : 523-4343  
Fax : 523-7986

**Notre mission :**

Dans un esprit d'accueil, de partage et d'amour, la Maison Revivre vient en aide à ceux et celles qui sont vraiment dans le besoin afin de leur donner le goût de reprendre leur vie en main.

**Nos Services :** Dîner 12 h 00 : hommes et femmes  
Aide alimentaire pour famille avec enfant(s) mineur(s)

**Notre principe :** Donner gratuitement ce qui est reçu gratuitement.

# Vive l'autobus!



Je pensais que c'était vrai. Des fois c'est vrai, des fois c'est faux. J'ai déjà vu un administrateur d'un réseau de transport qui n'avait pas pris l'autobus pendant quarante-cinq ans.. C'était sur l'autre rive.

C'était le 31 décembre 2007. J'ai attendu l'autobus vingt minutes. Il en est passé plusieurs. Ils ne sont pas arrêtés parce qu'ils étaient bondés. Plutôt agaçant. Plusieurs sont partis à pied. J'ai fait pareil. Heureusement, il ne faisait pas froid. À l'arrêt suivant et au troisième, même phénomène.

Une bonne marche d'une heure, ça donne de l'appétit. J'avais l'appétit de voir un beau spectacle sur grand écran. Mais il était petit et le spectacle ordinaire. « Il » a dit que nous étions des « chialeux » à Québec. Partir de si loin pour nous dire une chose pareille.

Un certain samedi soir de juillet nous avons vu des acrobates marcher sur les murs du Hilton. Ensuite, nous sommes descendus à la Place d'Youville pour

prendre le numéro 7. Trop de monde circule à partir du Grand Théâtre. On remonte ou on continue. Les côtes!... Vaut mieux marcher jusqu'à la rue des Érables. Là le 7 passe. Un, deux, remplis à pleine capacité, ils n'arrêtent pas. Pourtant, les 800 et 801 passent à moitié vides (ou à moitié pleins). Pourquoi on ne communique pas entre les deux?

L'autobus est absolument nécessaire. Quand il fonctionne mal, il faut le dire. Mais encore plus quand un chauffeur fait un bon coup. Cette journée-là, c'était une femme qui chauffait. Elle est descendue deux fois pour mieux indiquer à des visiteurs où se servir de leur correspondance. J'ai appelé au RTC pour une bonne note dans son dossier. Puisse-elle avoir des imitateurs ou imitatrices.

En passant, deux fois des jeunes n'ont pas cédé leur place à des plus vieux ou à des plus vieilles, depuis le début de septembre. C'est certainement une distraction... Merci à l'avance.

*Alcide Labrecque*



## Collectivement pour un monde différent

Centrale des syndicats du Québec



www.csq.qc.net

6607 113



## La nouvelle carte à puce nous transporte

Dès cet automne !  
Laissez-passer Général seulement

- Facile à utiliser, sécuritaire et durable
- Offerte dans votre point de vente habituel d'ici décembre
- À l'achat du laissez-passer, **échangez sans frais** votre carte photo « Général » du RTC contre la nouvelle carte OPUS

\*\*Sinon, des frais de 3,50 \$ s'appliquent.

[www.rtcquebec.ca/OPUS](http://www.rtcquebec.ca/OPUS)



RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE

Des solutions qui nous transportent



Martine Corrivault

## Les aventures d'une décrocheuse et d'un journaliste

Depuis quelques mois, la curiosité a vaincu les milliers de lecteurs littéralement captivés par les aventures bien contemporaines imaginées par le journaliste suédois Stieg Larsson et parues sous le titre *Millenium*.

Ce roman d'aventures policières et politico-sociales paru en trois tomes, en 2005 à Stockholm, se divise en trois tomes frôlant au total les 3000 pages. Qui s'y engage n'arrive à s'en sortir que difficilement : il s'agit de ce qu'on appelle un *page turner* : fébrilement, on tourne les pages pour savoir ce qui suit.

Les trois titres de la trilogie en révèlent le ton : *Les hommes qui n'aimaient pas les femmes*, *La fille qui rêvait d'un bidon d'essence et d'une alumette*, et *La reine dans le palais des courants d'air*. L'auteur, décédé après avoir laissé l'œuvre à un éditeur, aurait pu retrancher une centaine de pages aux trois récits et ses traducteurs français, surtout dans le premier tome, auraient dû faire un effort pour écrire en bon français international.

Mais l'agacement des premières pages passé, le lecteur se trouve accroché aux principaux personnages. Le premier héros de l'histoire est Mickael Blomkvist, journaliste économique au magazine suédois *Millenium*, poursuivi par un puissant financier qui a réussi à le museler et à le faire condamner à quelques mois de prison. Pourquoi et comment? Le premier tome finit par nous l'apprendre et ce n'est qu'une illustration de ce que l'auteur entend dénoncer.

Mais Michael doit gagner sa vie en attendant la fin des procédures et accepte le mandat d'un vieux monsieur très riche qui cherche une nièce mystérieusement disparue. Et là, le lecteur croise l'autre vedette de la trilogie, Lisbeth, jeune

décrocheuse portant tatouages et percings, marginale, mais redoutablement géniale en informatique.

Celle-là sait aller aux sources en restant méfiante devant les apparences et les versions officielles, surtout celles émanant de représentants de l'autorité ou de l'establishment. Michael, enquêteur indépendant acharné — espèce en voie de disparition - a besoin des ressources de l'imprévisible Lisbeth, mais devra d'abord gagner sa confiance.



Stieg Larsson  
auteur de *Millenium*

Au fil des pages, le lecteur comprend pourquoi l'auteur sépare ses chapitres par des informations sur la violence faite aux femmes et aux enfants. Puis, il décode progressivement les titres des trois volumes dont l'action couvre au moins trois enquêtes différentes, toutes révélatrices des centres d'intérêt du journaliste que fut l'auteur, décédé à 50 ans, d'une crise cardiaque, avant la parution de sa trilogie à laquelle il prévoyait d'autres volets.

*Millenium* promène ses lecteurs à travers divers milieux de la société suédoise et nous en fait découvrir des visages qui échappent aux clichés trop souvent véhiculés du fameux *modèle suédois*. Avec Mickael et son univers de la presse indépendante, et Lisbeth, l'énigmatique petite paumée, redoutable guerrière solitaire qui finit par savourer le plat froid de la vengeance, c'est tout un monde que l'on découvre. Même si parfois la curiosité mène l'impatient lecteur à sauter... des paragraphes et même des pages, jamais il ne perd son intérêt pour les histoires de familles riches, d'espions, de brutes criminelles, de politiciens — et de journalistes — complaisants, racontées sous les trois titres de *Millenium*.

Des millions de lecteurs ont vécu l'expérience dans plus de 25 pays et traductions différentes. Un télé-film est en tournage en Suède et à Stockholm, on a même organisé un circuit touristique guidé, autour des lieux fréquentés par les personnages. Mais ça ne remplacera pas le plaisir de lire.

MILLENIUM, trilogie de Stieg Larsson parue dans la traduction française de Lena Grumbach et Marc de Gouvenain, chez Actes-Sud, collection Actes Noirs.

# LOGEMENT SOCIAL RECHERCHÉ

Le gouvernement fédéral n'investit plus dans le logement social depuis janvier 1994. Depuis ce temps, au Québec, il y a un manque à gagner de près de 52,000 logements sociaux (source : journal du FRAPRU (Front d'action populaire en réaménagement urbain) no 113 de novembre 2007, si l'on compare au nombre d'unités dans les années 1980. Ici, dans la région de Québec, on estime une perte d'environ 5,400 unités sociales.

Or, les profits de ce gouvernement frisent plusieurs milliards de dollars (l'excédent financier du fédéral entre 1997-2007 était de 95,14 milliards \$), sans compter le coffre-fort de la SCHL (Société canadienne d'hypothèque et de logement) avec des surplus de près de 8 milliards \$.

Cette situation a un effet dévastateur sur la situation financière d'un grand nombre de ménages devant assumer des loyers élevés et qui, dans plusieurs cas, se font

évincer faute de moyens suffisants. L'itinérance s'en suit...

Pour le peuple autochtone, la situation est d'autant plus critique. Certains ménages vivent dans des taudis, à la rue, sans eau potable, et tout ça, dans notre « plus » beau pays.

Pire encore chez les Inuits, des maisons s'enfoncent dans le sol à cause de la fonte massive des glaces (effet de serre). Seront-ils obligés d'abandonner leur demeure pour aller vivre ailleurs ? Et où iront-ils ?

La réputation du Canada et sa cote de qualité de vie diminuent; l'ONU (Organisation des Nations unies) condamne nos gouvernements pour leurs politiques sociales. En matière de logement, l'ONU perçoit qu'il y a urgence à ce que les gouvernements canadiens investissent massivement pour retrouver un certain

équilibre dans les besoins essentiels des personnes<sup>2</sup>.

Peut-on penser qu'un jour tous les ménages dans le besoin auront accès au logement social? Cela sera possible lorsque le fédéral réinvestira 2 milliards par année dans le logement social.

**Cheryl Ann Dagenais,**  
coordonnatrice

Comité logement d'aide aux locataires, OSBL pour la promotion du développement du logement social et la défense des droits au logement. Notre adresse est le 2120, rue Boivin, local 112, Québec, QC, G1V 1N7

Source : Ministère des Finances du Canada, Tableaux de référence financiers, septembre 1997, tableau 1.

Les observations finales de l'ONU sur l'état des droits économiques, sociaux et cultures au Québec. Une publication de la Ligue des droits et libertés du Québec. Automne 2006



## Traverse Québec-Lévis

Maillon important du réseau de transport métropolitain, la traverse Québec-Lévis offre, 365 jours par an, un service de transport interrive économique, efficace et fiable. Le jour, les départs s'effectuent simultanément de chaque rive aux 30 minutes. En soirée, les départs sont aux soixante minutes, soit à l'heure de Lévis de 18 h à 2 h et à la demie de l'heure de Québec de 18 h 30 à 2 h 20.

Depuis plus de 30 ans, nos équipages sont au rendez-vous et facilitent vos déplacements. Vos laissez-passer d'autobus du RTC ou du RTL sont valides pour monter à bord des traversiers, qu'attendez-vous?

**Venez découvrir : le Québec, d'une rive à l'autre !**

1 877 787-7483  
[www.traversiers.gouv.qc.ca](http://www.traversiers.gouv.qc.ca)

Société des traversiers  
**Québec** 

# LE JEU DE LA QUÊTE octobre 2008

par Jacques Carl Morin

Ce jeu consiste à remplir les rangées horizontales ainsi que les colonnes 1 et 20 à l'aide des définitions, indices ou lettres mélangées ou déjà inscrites. Chaque case grisée représente une lettre qui est à la fois la dernière lettre d'un mot et la première lettre du suivant.

|    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2  |   |   |   |   |   |   |   | E |   |    |    |    |    |    |    |    |    | A  |    |    |
| 3  |   |   |   |   |   |   |   | A |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 4  |   |   |   |   |   |   |   |   |   | O  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 5  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 6  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 7  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    | U  |    |    |    |    |
| 8  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 9  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 10 |   |   |   | A |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

## Horizontalement :

- 1- Offre La Quête aux passants. Appelée autrefois « pomme d'amour ». Relatif à l'évêque.
- 2- Logement de plusieurs pièces au sein d'une construction collective. Tente de forme conique traditionnellement utilisée par certaines tribus amérindiennes. État américain.
- 3- Bateau. Stupéfait. Musée du boulevard du Lac, dans l'arrondissement de Charlesbourg, consacré au monde des insectes.
- 4- Herbe à poux (SBRAIMAO). L'un des mousquetaires. Municipalité annexée à Québec en 1908 (TINASO-LAM).
- 5- Petite rue étroite. Électrique, éolienne, solaire. Le plus petit des bateaux de Jacques Cartier lors de son expédition de 1535-1536 (NELOMLIRE).
- 6- Municipalité portneuvienne dans laquelle se trouve un pénitencier fédéral. Technique de production manuelle

(TRIANATSA). Il est notamment plat, mansardé ou à deux versants.

- 7- Versicolore, il est la fleur emblématique du Québec. Canton associé à Tewkesbury. Le premier magistrat d'une ville. « J'ai trouvé ! »
- 8- Le plus haut sommet de la Terre. Train à grande vitesse. Celui de la Concorde s'est effondré le 30 septembre 2006. Discipline officielle des Jeux olympiques d'hiver depuis 1998.
- 9- Masse de pierre dure formant une éminence sur le sol. Étendue de terre propre à la culture. Quartier en contrebas du château Frontenac (deux mots).
- 10- Pays d'Amérique du sud. Pierre précieuse de couleur rouge. Mois de l'année.

## Verticalement :

- 1- Connue autrefois sous le nom de chemin de Beauport.
- 20- Entre Hamel et Pelletier.



[www.stampa.ca](http://www.stampa.ca)  
681.0284

**.35 / copie (8,5 x 11)\***

Impression numérique couleur

\*Fichiers finaux et traitement de fichier non inclus

**Claude Gallichan**  
CHIROPATIQUE

125, Boul. René-Lévesque Ouest / angle Cartier  
649-7455

## Je me souviens...

16 octobre 1970  
4 h le matin  
proclamation de la loi  
les mesures de guerre  
dans l'intérêt national

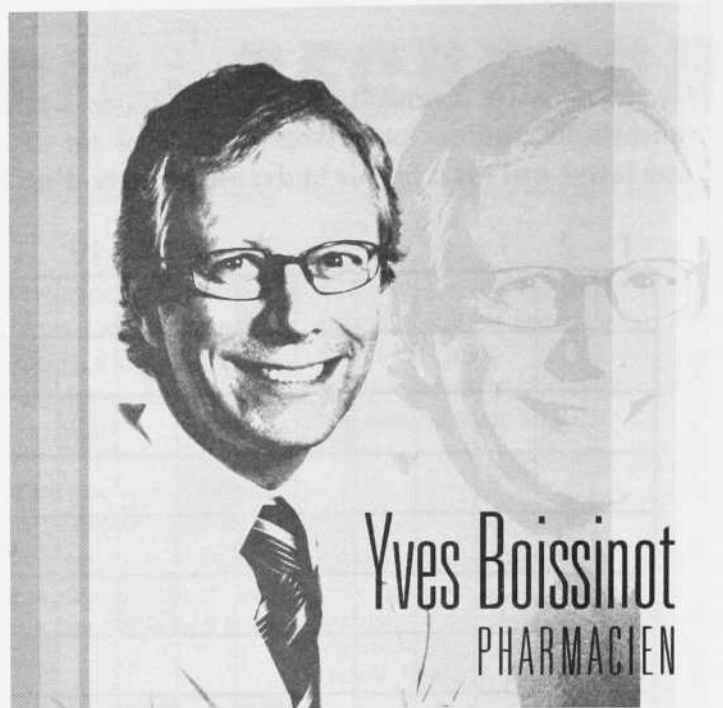
les enlèvements ne sont que prétexte  
l'occasion d'écraser par la force

le fédéral  
dénigre  
tout pouvoir  
au provincial  
et lance alors  
la ligne dure  
traitement-choc

suspension de tout droit individuel  
interruption du droit humain  
armée au coeur de la ville  
épouvante au sein de la population

497 personnes arrêtées  
massacre de la dignité  
poètes écrivains artistes  
intellectuels militants syndicalistes  
sans mandat sans accusation  
sans libération sous caution  
sans la moindre explication

*Pascal Huot*



Yves Boissinot  
PHARMACIEN



MORIN  
DESROCHERS  
BEAULIEU  
Comptables agréés SENC

Bernard Morin, CA  
bmorin@mdbca.ca

706, rue Saint-Joseph Est  
Bureau 200  
Québec (Québec) G1K 3C3  
Tél. (418) 692-1077  
Télec. (418) 692-2953

## CONSULTATION Sur l'itinérance au Québec



La situation des itinérants au Québec préoccupe les députés de la Commission des affaires sociales, qui veulent participer activement au débat. Ils souhaitent mieux connaître les conditions de vie, les besoins ainsi que les services offerts aux itinérants afin de proposer des solutions concrètes et durables. Ils entendent donc les groupes du milieu et les acteurs du secteur public dans quatre villes, notamment à Québec.

### Bienvenue aux auditions publiques de la Commission!

Quand : les 22, 23, 28, 29 et 30 octobre et le 4 novembre  
(dates sujettes à changement)

Lieu : l'Assemblée nationale du Québec

Les députés vous invitent aussi à vous exprimer au moyen d'un questionnaire en ligne.  
Donnez votre opinion!

Pour en savoir plus : <http://www.assnat.qc.ca>

LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES



[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

# Santé inuite

Photo Marie-Soleil Desautels

En hommage au film de Benoît Pilon « Ce qu'il faut pour vivre ».

Ce qu'il faut pour vivre  
C'est de la dignité  
Et de la dignité  
Le film de Benoît Pilon en est rempli  
Un film quasiment tout en inuktitut  
Tourné dans un décor de Sud  
Kébec 1952  
Des autos rondelettes un clergé omniprésent  
J'aurais aimé écrire le scénario de ce film  
Un film de Nord  
D'homme malade d'homme guéri  
De compassion  
Mais surtout un film sur la dignité  
Un film sur le choc de deux cultures  
Deux mondes, deux visions  
Et quand il y a choc  
Il y a en général dominant dominé  
Et pourtant un Inuk transporté au Sud pour être soigné  
Finit par nous montrer avec tendresse  
Avec toute la force d'un coureur de froid  
Que la domination peut être effacée

Et persistent la vie et ses blessures et ses guérisons  
La tuberculose tuait encore au milieu du XXe siècle  
Il y avait aussi la rougeole  
Des épidémies de variole avaient déjà décimé  
En masse les Autochtones du Nord comme du Sud  
Ne le dira-t-on jamais assez  
Ce sont d'abord les maladies du corps qui sont transmises  
Par le choc des civilisations  
Puis suivent les maladies de l'esprit  
Et enfin les maladies de l'âme  
Les maladies du corps sont transmises d'humain à humain  
Aussi innocemment que le Soleil nous envoie ses photons  
En règle générale c'est comme ça  
Et ce fut de cette manière  
Que les Premières Nations furent affaiblies  
C'est comme ça qu'elles furent décimées  
Dans une relative innocence  
Mais cela n'excuse rien  
Cela n'empêcha pas le pire  
Ne le dira-t-on jamais assez

Le film de Benoît Pilon raconte l'histoire de Tivii

L'Inuk perdu dans un sanatorium  
Au pays des arbres dont on ne fait pas le tour avec ses bras  
En 1952 quand au Nunavut en juillet  
Il y avait encore de la neige le long des rivières  
C'était comme cela il y a cinquante ans  
C'est encore un peu comme cela aujourd'hui  
Même si ce n'est plus tant la tuberculose qui tue les gens  
Dans le Nord comme dans le Sud  
D'autres maladies ont remplacé les anciennes  
Des maladies de l'esprit et des maladies de l'âme  
Et cela est plus grave à mon avis  
Car la science qui peut tant pour la santé du corps  
Ne peut pas beaucoup pour la santé de l'âme  
La santé inuite comme la santé tout court  
La santé des mondes sudiste ou nordiste

Tout est d'abord affaire de dignité  
De gens qui sont encore transportés au Sud maintenant  
Pour être opérés médicamentés ou entendus  
Gens du pays d'Arktos et de l'étoile Polaire  
N'ont-ils pas une foule de raisons d'enseigner au Sud  
Que le Nord est encore haute terre de dignité  
Malgré les suicidaires malgré tous les perdus  
Il existe une essentielle beauté inuite  
Fait de force de mythes et de fierté

Le Nord peut montrer au Sud qu'il en vaut la peine  
Pour bien plus que ses mines ses diamants ou son pétrole  
Le Nord est fait de chair qui chante, espère, et crée  
Une chair humaine encore entourée d'animaux  
Des hardes d'animaux encore vivants  
Et cela les sculpteurs savent le recréer  
C'est dans la dignité du Nord que le Sud doit plonger  
Car c'est en toute dignité  
Qu'on ne veut plus nécessairement dominer  
Les autres comme la Nature  
Cette Nature qui est en nous  
Comme nous tous sommes la Nature  
Les humains avec les corbeaux  
Les tuktus et les ombles arctiques  
Les enfants de Sedna la Belle  
Les baleines dans la mer et les morses sur les îles

Jean Désy

## Elles ont tendu le bras...!

Deux la même journée. C'est presque trop. Oui, deux jeunes dames ont signalé qu'elles allaient tourner à gauche à bicyclette... On ne voit pas ça souvent. Et pourtant, c'est ce que j'enseignais aux premiers cyclotourneurs de l'Abitibi en 1962. C'est en 1965 qu'ils partiront le club junior cycliste de l'Abitibi, qui n'a jamais arrêté de pédaler depuis.

Le civisme au volant au Québec a un énorme progrès à faire. Un camion de Havre St-Pierre qui roule sur deux voies, un camion qui tourne deux fois à droite sans signaler.

Un mois de la sécurité serait nécessaire. Avril serait la meilleure période. Sensibilisation, information d'abord, ensuite contraventions.

Après deux ou trois ans, doutons-nous du succès?

*Alcide Labrecque*

### *Des odeurs d'urinoirs*

Supercherie d'une masturbation interrompue par un manque d'espace vital à l'évacuation d'une semence non féconde aux yeux d'une stabilité impossible due à une hérédité mensongère.

*Pascal Huot*


# Ave Cartier



1089, AVENUE CARTIER, QUÉBEC (QUÉBEC) G1R 2S6



**GILLES BÉGIN**  
PHARMACIEN PROPRIÉTAIRE  
1019, rue Cartier



**Conseiller en sécurité financière**  
**Conseiller en assurances collectives**

**Michel Yacoub**

- ▀ Assurance Collective
- ▀ Assurance Salaire
- ▀ Assurance Vie
- ▀ R.E.E.R Collectif
- ▀ R.E.E.R

505 14<sup>e</sup> Rue  
Québec, Qc. G1J 2K8  
Tél. : (418) 529-4226  
Fax : (418) 529-4223  
Ligne sans frais 1-877-823-2067  
michel.yacoub@sympatico.ca

## Tempus fugit

On a beau bien employer son temps en faisant chaque chose en son temps, passer le temps à gagner du temps, en même temps on a l'impression de temps en temps de perdre son temps tellement le temps fuit rapidement.

Prendre son temps, profiter du temps présent, prendre même du bon temps nous aide peut-être à réparer le temps perdu, mais on ne peut jamais le rattraper.

On a beau essayer de prendre le temps comme il vient, le temps perdu ne revient pas. Quand on a fait son temps, le temps approche de se retrouver dans la nuit des temps.

On dit que le temps est un grand maître, qu'il arrange les choses, mais il faut en temps et lieu laisser au temps le temps d'agir.

De tout temps, on entend que le temps, c'est de l'argent. Quand on n'a pas le temps, c'est peut-être qu'on ne prend pas le temps. Il est inutile de faire quelque chose avant le temps. Arriver à temps nous dispense d'avoir à tuer le temps. Entre temps, accordez-moi du temps pour vous faire part de mes réflexions sur le temps.

Réal Quintin

## L'homme de la nuit

Il était une fois un homme de la nuit  
Détestait le jour, qui était plein d'ennui  
Il avait toujours détesté le jour  
Parce qu'on y trouvait tellement peu d'Amour.

Alors que la nuit, tous les chats sont gris  
Qui se fondent dans la masse, et ce, sans ennui  
Les petits bourgeois dorment, alors profitions-en!  
Ils craignent la nuit, comme de petits enfants...

Cet homme de la nuit était très heureux  
De ne pas subir ces bourgeois miteux  
Pouvait écouter musique belle en Paix  
Sans subir leurs tondeuses ou souffleuses d'épais.

Sans avoir à subir leurs discours de niais  
La nuit venue, enfin, le téléphone se tait  
Pas de visite fâcheuse, mais parfois un Ami  
Nocturne chat gris, saluant l'Homme-de-la-nuit.

Entre deux cafés, lisait Belle Poésie  
Tout en douceur, avec un rien de folie  
Et leurs vies jamais n'étaient dérangées  
Par qui que ce fut, dormaient les casse-pieds

La nuit est l'instant où le jour se repose...  
La nuit, Poésie, et le jour la prose  
Le jour va se lever, comme à très grand regret  
L'instant où l'Homme-de-la-nuit disparaît...

Jacques Pruneau

## Merci à tous nos précieux partenaires!

### Partenaires Or

Bloc Québécois  
Centraide  
Caisse Populaire Desjardins de Québec  
Hydro Québec

### Partenaires Argent

Assemblée Nationale du Québec  
Centre de Formation de Québec  
CKRL 89.1 FM  
Coopérative Funéraire de la Falaise  
CSQ  
Ministère de la Famille et des Aînés  
Réseau des transports  
de la Capitale  
Société des Traversiers de Québec

### Partenaires Bronze

Bernard Morin  
Brunet Cartier  
IGA Deschênes  
Empire Lyon  
Auberge Krieghoff

Coopérative funéraire de la Falaise

Le Billig

La Loge

Jacques Langlois Opticien

Restaurant Le Piolet

### Partenaires Inconditionnels

(depuis plus de 5 ans!)

Imprimerie Stampa

Bal du Lézard

La Feuille Enchantée

Inter-Marché Saint-Jean

La Maison Revivre

Michel Yacoub

### Partenaires Ad Vitam Aeternam

Chèvre-Feuille

Claude Gallichan

Impressions Stampa

Uniprix de la Couronne

Yves Boissinot, pharmacien



# La cabane du Métis

Traditionnellement, les Métis érigeaient leur camp de chasse afin de s'abriter et pour vivre en forêt.

C'est à la fin de l'hiver 1980 qu'André et René Tremblay, deux frères de Chicoutimi, procèdent à l'érection d'un camp de chasse traditionnel métis au lac Balancine, petit plan d'eau sauvage situé au pied du mont Valin.

Comme l'indique René Tremblay, l'emplacement du camp est choisi parce que c'est « une pointe où on a un accès facile à la pêche et à la chasse ». Ils commencent par abattre les épinettes sur place afin de dégager le site. Durant plusieurs fins de semaine, André et René Tremblay, accompagnés de quatre personnes, s'activent à la construction du camp. Celui-ci est monté « poutre sur poutre » avec les arbres qui ne sont pas écorcés, cette technique étant impraticable l'hiver.

Un des traits d'architecture moderne de ce camp est l'emploi de la tôle pour le recouvrement du toit. Cette adaptation est rendue possible grâce à la disponibilité des motoneiges pour le transport des matériaux. La structure du camp complétée, ils le laissent se stabiliser sur le sol jusqu'à la fonte des

neiges. Le printemps venu, il est possible d'y construire un plancher droit et de compléter son aménagement fonctionnel comprenant quatre lits, un comptoir avec évier ainsi qu'un poêle à bois.

Chose certaine, la réalisation d'un tel camp ne s'improvise pas. D'abord, c'est leur oncle maternel Joe Lavoie, un bûcheron métis « très habile avec rien d'autre qu'une hache et un marteau », qui leur montre comment travailler. « C'est lui qui nous a montré comment travailler avec rien dans l'fond, travailler en forêt ». L'oncle leur transmet avec le temps, outre des savoir-faire indispensables, le goût de la forêt et le mode de vie qui en dépend. Ensuite, un collègue de travail d'André agit en maître d'oeuvre de l'ouvrage. Comme celui-ci avait déjà réalisé plusieurs camps similaires, il guide l'ensemble des travaux et conseille les apprentis.

Ce camp de chasse métis possède d'abord une valeur pratique, mais revêt également une portée symbolique comme l'explique René : « Ça, c'est clair que c'est très utile, mais c'est aussi notre

premier camp. Il avait aussi beaucoup de valeur pour nous autres, on y tenait parce que c'est un modèle historique. C'est le camp que nos ancêtres utilisaient ici et les vieux de notre communauté, il y a 100 ans, 150 ans, il y a 200 ans, ça cabanait comme ça, ça vivait comme ça ».

Ainsi, il est primordial pour les frères Tremblay de conserver ce type d'abri, cet élément important de leur identité métisse qu'ils nous ont présenté avec fierté dans le cadre du projet d'inventaire des ressources ethnologiques du patrimoine immatériel. ([www.patrimoine-immateriel.ulaval.ca](http://www.patrimoine-immateriel.ulaval.ca))

Hier comme aujourd'hui, cette manière métisse d'habiter en forêt, à mi-chemin entre celle des premiers Canadiens et celle des Amérindiens, est utilisée par plusieurs, car elle est adaptée aux ressources du territoire forestier et aux activités qui en découlent.

*Pascal Huot  
et Mathieu Tremblay*

**RONA**  
**Quincaillerie St-Jean-Baptiste**  
LA FERRONNERIE DU FAUBOURG DEPUIS 100 ANS

298, rue d'Aiguillon, Québec (Qc) G1R 1L6 • 525-5212 • [quinc.sjb@bellnet.ca](mailto:quinc.sjb@bellnet.ca)

**Le Piolet**  
RESTAURANT ET TRAITEUR

103, rue Racine  
Québec (Qc), G2B 1C9  
Tél.: (418) 842-7462  
Télé.: (418) 842-7495  
[www.lepiolet.com](http://www.lepiolet.com)

**Restaurant formule buffet**  
Banquets et réceptions de tous genres  
Salles pour groupes de 15 à 150 personnes  
Mets cuisinés et pâtisseries  
Service traiteur

*Merci d'encourager les jeunes en formation du Piolet!*

# Ressources

## AIDE SOCIALE

### RENDEZ-VOUS CENTRE-VILLE

Centre de jour situé au 550, rue Saint-Joseph, Québec (sous-sol de l'église Saint-Roch, porte verte). Tél. : (418) 529-2222

### RELAIS D'ESPÉRANCE

Aider toute personne isolée et en mal de vivre à retrouver la confiance, l'espoir et la joie de vivre. 1001, 4e Avenue, Québec G1J 3B1, 522-3301

## AIDE AUX FEMMES

### VIOLENCE INFO

CSP du Temple, Beauport

Organisme de sensibilisation et de prévention de la violence conjugale faite aux femmes et les abus, la négligence envers les personnes âgées. Tél. : (418) 667-8770.

### CENTRE NAÎTRE OU NE PAS NAÎTRE

Écoute et aide matérielle aux femmes enceintes dans le besoin.

Tél. 683-8799

Courrier élec : [centre.naitre@videotron.ca](mailto:centre.naitre@videotron.ca)

Internet : [www.centrenaitre.org](http://www.centrenaitre.org)

### CENTRE FEMMES D'AUJOURD'HUI :

2480, chemin Sainte-Foy (suite 165), Québec

Tél. : (418) 651-4280

Viol Secours : (418) 522-2120

## ALPHABÉTISATION

### ATOUT-LIRE

Services en alphabétisation et en francisation.

Québec. Tél. : (418) 524-9353

### LIS-MOI TOUT LIMOLOU

Services en alphabétisation

Limoulu. Tél. : (418) 647-0159

### LA MARÉE DES MOTS

Services en alphabétisation

Beauport. Tél. : (418) 667-1985

### ALPHA STONEHAM

Services en alphabétisation

et en francisation

926 rue Jacques Bédard

Suite 202 Charlesbourg

(Québec) G2N 1E3418-841-1042

## ANIMATION ET PLANIFICATION ÉCONOMIQUE

### GRUPE DE RECHERCHE EN ANIMATION ET PLANIFICATION ÉCONOMIQUE (GRAPE) INC.

177, 71e Rue Est, 2e étage

Charlesbourg

Tel. : (418) 522-7356.

## DÉFENSE DES DROITS SOCIAUX

### ADDS (ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES DROITS SOCIAUX)

301 rue Carillon (Québec)

Tel. : (418) 525-4983

## DÉTRESSE PSYCHOLOGIQUE

### CENTRE DE CRISE DE QUÉBEC

Tél. : 418-688-4240

### CENTRE DE PRÉVENTION DU SUICIDE :

(418) 683-4588

Tel-Jeunes : 1-800-263-2266.

Tel-Aide : (418) 686-2433.

## ENTRAIDE-THÉRAPIES

### FRATERNITÉ DE L'ÉPI :

481, de La Salle, Québec

Carrefour de pastorale en monde ouvrier (CAPMO) :

435, rue du Roi, Québec,

Tél. : (419) 525-6187.

## HÉBERGEMENT

### MAISON DE LAUBERVIÈRE

Pour personnes économiquement défavorisées et itinérantes. Ouvert 7 jours de 8h à 21h.

401, rue Saint-Paul, Québec.

Tél. : (418) 694-9316.

### L'ARMÉE DU SALUT ET LA MAISON CHARLOTTE

14, côte du Palais, Québec.

Tél. : (418) 692-3956.

### MAISON REVIVRE

Hébergement pour hommes.

261, rue Saint-Vallier Ouest, Québec.

Tél. : (418) 523-4343

### LE GÎTE DU NOMADE

Hébergement temporaire pour jeunes de 12 à 17 ans.

595, St-François Est, Québec.

Tél. : (418) 521-4483

### LES OEUVRES DE LA MAISON DAUPHINE POUR ADOLESCENT-E-S ET JEUNES ADULTES DE LA RUE.

Tél. : (418) 694-9616.

### GÎTE JEUNESSE

Hébergement temporaire pour garçons de 12 à 17 ans.

Résidence de Beauport, 2706 Pierre Roy, 666-3225

Résidence de Ste-Foy, 3364 Rochambau, 652-9990

## RÉINSERTION SOCIALE

### YWCA

En plus de l'hébergement, la YWCA des femmes vous propose un programme de prévention de l'itinérance et de réinsertion sociale pour femmes appelé La Grande Marelle:

855 Avenue Holland, Québec

Tél. : (418) 683-2155

## MEUBLES ET VÊTEMENTS

### CENTRE OZANAM

#### DE LA SOCIÉTÉ SAINT-VINCENT DE PAUL

À vendre: Vêtements, meubles, livres, vaisselle, etc...

usagés et en bonne condition. 860, rue du Roi, Québec

Tél. : (418) 522-0880

## PROSTITUTION

### PIPQ.

Projet intervention prostitution Québec (PIPQ)

Tél. : (418) 641-0168.

## REPAS

### SOUPE POPULAIRE HAUTE-VILLE

745, Honoré-Mercier, Québec.

Café rencontre Centre-Ville

380, Monseigneur-Gauvreau, Mail Centre-ville, coin rue St-Joseph, Québec.

Tél. : (418) 640-0915.

## SANTÉ MENTALE

### CENTRE COMMUNAUTAIRE L'AMITÉ

59, Notre-Dame-des-Anges, Québec

Tél. : (418) 522-0737

### LA BOUSSOLE

Services aux proches

302, 3e Avenue, Québec

Tél. : (418) 523-1502.

Internet: [laboussole@bellnet.ca](mailto:laboussole@bellnet.ca)

### MAISON DE TRANSITION L'ÉCLAIRCIE

1100, route de l'Église, Sainte-Foy

### OCEAN

Tél. : (418) 522-3352.

Ligne d'intervention : (418) 522-3283

### SERVICE D'ENTRAIDE L'ESPOIR

171, rue Racine, Loretteville

Tél. : (418) 842-9344.

### RELAIS LA CHAUMINE

850, 3<sup>e</sup> Avenue, Québec, G1L 2W9.

Tél. : (418) 529-4064.

### CENTRE D'ENTRAIDE EMOTION

3360, de la Pérade, suite 200

Sainte-Foy (Québec)

Tél. : (418) 682-6070

## SUIVI COMMUNAUTAIRE

L'ARCHIPEL D'ENTRAIDE offre des services de suivi communautaire. Il est aussi connu pour son service Accroche-Toit. Il publie en outre le journal La Quête. Adresse : 190, rue St-Joseph Est, Québec, G1K 3A7. Tél. : (418) 649-9145.

## TOXICOMANIE

### AL-ANON ET ALATEEN (FRATERNITÉ)

Terminus 300, rue St-Paul, Québec

### AMICALE ALFA DE QUÉBEC, INC.

815, Avenue Joffre, Québec

Tél. : 418-647-1673

Point de Repère

530, rue Saint-Joseph Est

Tél. : (418) 648-8042

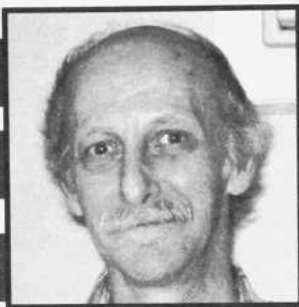
## TRAVAIL ATELIER

Vous avez besoin de bannières? L'atelier de conception et de production de matériel engagé du CAPMO, PARTICIPART, vous offre ses services. Communiquez avec nous au (418) 525-6187. Resp. : Marie-Lyne Bouchard.

### LE PAVOIS

3005, 4<sup>e</sup> Avenue, 2<sup>e</sup> étage, Québec

Tél. : (418) 627-9779.



Robert Maltais

## Et Dieu créa des ponts

Tous en conviendront, sauf Darwin évidemment, Dieu créa un jour l'île de Montréal.

Cette île était si grande et magnifique aux débuts de la Nouvelle France que ce ne fut pas long que vinrent s'y entasser comme des sardines, en l'espace de quelques siècles, près de deux millions de ses divines créatures. Des hommes, des femmes et des enfants qu'on affubla du nom de Montréalais.

La force d'attraction de cette île enchantée était telle qu'un million et demi d'habitants s'installèrent tout autour, sur les rives sud et nord. La majorité de ces banlieusards allaient chercher leur pain quotidien sur l'île. Aussi des ponts et des ponts, et un tunnel, durent-ils être érigés pour faciliter les allers et venues de ces millions d'habitants.

L'auto et le crédit devinrent alors les moyens de locomotion préférés de tous ces citadins et banlieusards. Ces automobilistes adoraient leurs chars et la relative liberté que ceux-ci procurent. C'est ainsi que le nombre de véhicules sur les autoroutes et les ponts de l'agglomération montréalaise explosa, se multipliant démesurément. C'est aussi de cette manière que commença le cauchemar des bouchons de circulation sur tous les ponts menant à l'île.

Pour se rendre au travail à Montréal et en revenir, ce n'était plus en minutes mais en heures qu'il fallait désormais compter. Des centaines de milliers d'autos, roulant à la queue leu leu, s'ébrouaient matin, midi et soir sur tous les ponts entourant l'île. Des automobilistes pris au piège



Le pont Jacques-Cartier à Montréal

d'un trafic infernal, plus souvent qu'autrement à moitié paralysés tantôt par un véhicule en panne, tantôt à la suite d'un accident de la route ou encore en raison d'interminables travaux de voirie.

La densité de la circulation était telle parfois aux abords des ponts que certains malheureux automobilistes se demandaient s'ils ne finiraient pas par passer la nuit à la belle étoile, à travers les enivrantes émanations de monoxyde carbone.

Devant pareil constat, Dieu et les hommes finirent par se tourner vers d'autres solutions. Peut-être valait-il mieux après tout se rendre sur l'île à pied ou, plus raisonnablement, en vélo ou en utilisant le transport en commun?

Ah! La magnificence du transport en commun, clef présumée universelle aux maux du transport urbain. Mais la réalité

est parfois toute autre. Hélas, les autobus, trains de banlieue et de métro du grand Montréal étaient déjà passablement bondés!

Ces véhicules en commun seraient-ils en mesure d'absorber la masse entière des usagers? La réponse était clairement non.

Quand Dieu réalisa que la plupart des automobilistes empruntant l'un des nombreux ponts entourant l'île de Montréal étaient seuls dans leur véhicule, quelle ne fut pas sa surprise! Il songea alors au covoiturage. Mais comme d'habitude les humains ne l'écoutaient pas, trop préoccupés dans leur inébranlable individualisme à se contempler le nombril.

c'est choisir  
une femme d'expérience,  
reconnue pour son implication  
constante et sa présence efficace.

**Le 14 octobre,  
CHRISTIANE GAGNON,**

une valeur sûre,  
une députée debout,  
convaincue et présente pour  
Québec.

Christiane  
**Gagnon**  
**Présente!**  
*pour*  
**Québec**

Comité électoral de Christiane Gagnon  
336, rue du Roi, bureau RC-10  
www.christianegagnon.qc.ca  
Québec (Québec) G1K 2W5  
Téléphone : 418 649-8878  
Télécopieur : 418 649-8750

## CHRISTIANE GAGNON, TOUJOURS PRÉSENTE DANS L'ACTION !

**PRÉSENTE** pour les mal-logés et les sans-abri pour la mise en chantier de logements sociaux financés à même les surplus de 8 milliards \$ de la SCHL.

**PRÉSENTE** pour les organismes communautaires qui réclament un financement de 50 M \$ pour reconduire l'Initiative des partenariats de lutte contre l'itinérance (IPLI).

**PRÉSENTE** pour la défense de vos besoins.

Payé et autorisé par l'agent officiel de Christiane Gagnon

- Magazine La Quête  
 L'Archipel d'Entraide

- 10\$  
 20\$

- 50\$  
 autre: \_\_\_\_\_

Voici où vous pouvez faire parvenir votre contribution:

Journal La Quête  
L'Archipel d'Entraide  
190, rue Saint-Joseph Est  
Québec (Québec)  
G1K 3A7  
Tél : (418) 649-9145

*Merci!*

Pour toutes les contributions supérieures à 20 \$, nous donnons des reçus admissibles pour votre déclaration de revenus. Pour des montants inférieurs, en faire la demande.



**Centraide expose les plus vulnérables**  
en leur offrant l'espace pour  
**créer, partager et retrouver un sens à la vie.**

Donnez. On peut faire plus encore.

  
**Centraide**  
Québec et  
Chaudière-Appalaches