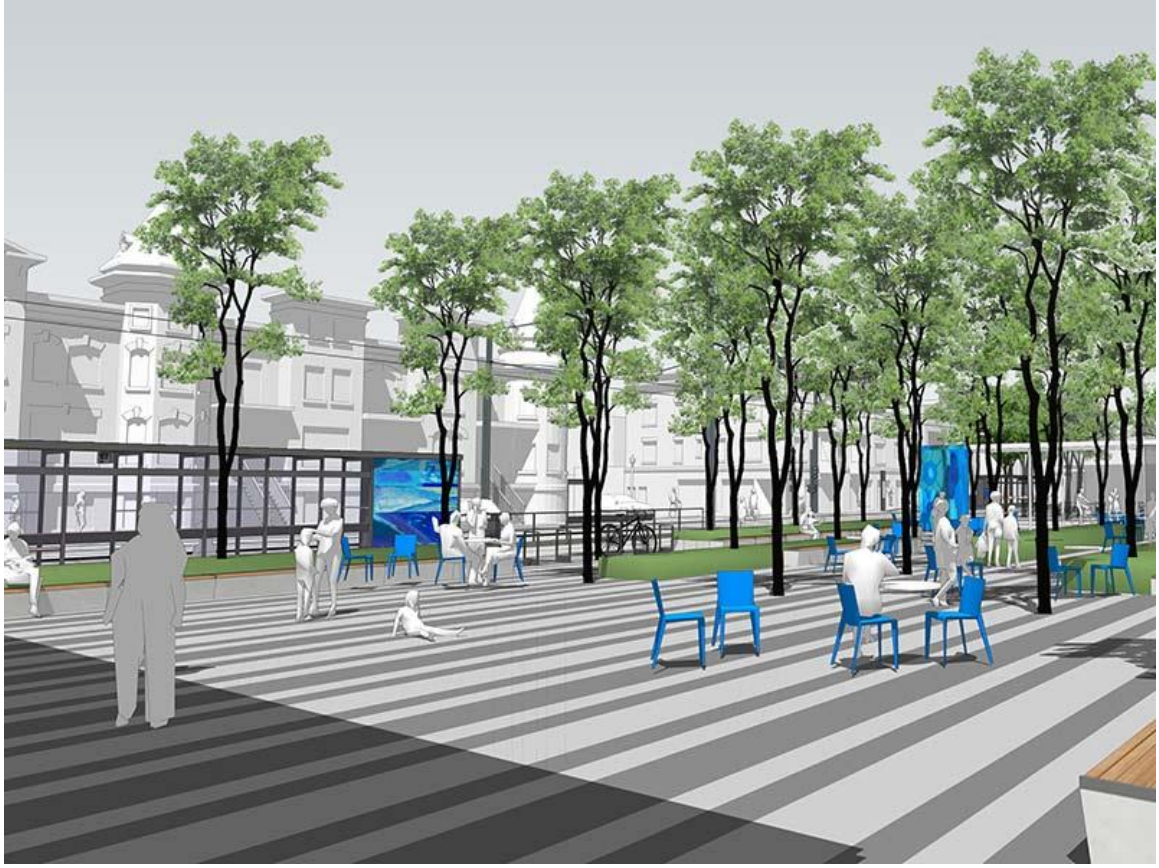


Insertion de surface du tramway dans le secteur de l’avenue Cartier

Consultation en ligne
4 au 25 mars 2022

Compte rendu

VILLE DE QUÉBEC
l’accent d’Amérique

Table des matières

1. MISE EN CONTEXTE 3

1.1 Information générale 3

1.2 Objectif de la consultation 4

1.3 Étapes 5

1.4 Parties prenantes 5

1.5 Communication 5

1.6 À propos de la consultation en ligne 5

1.7 Méthodologie d'analyse 5

2. RÉSULTATS 6

2.1 Secteur de l'avenue Cartier entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry 6

2.2 Nouvelle place publique Cartier 14

2.3 Les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste, entre les avenues Belvédère et De Bourlamaque et entre les avenues De Salaberry et Turnbull (sortie du tunnel du tramway) 18

2.4 Aménagement des intersections traversantes 23

2.5 Conclusion 28

3. PROFIL DES PARTICIPANTS 29

ANNEXE 1. Questionnaire - Insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier

ANNEXE 2. Commentaires des citoyens

1. MISE EN CONTEXTE

PARTICIPATION CITOYENNE

FICHE

Insertion de surface du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier

RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

Le tramway de Québec représente le plus gros projet d'infrastructure de l'histoire de la ville. L'intégration de ce nouveau mode de transport offre une opportunité de revoir l'aménagement des secteurs traversés afin d'y bonifier l'espace public et d'y améliorer la qualité de vie des résidants.

L'insertion du tramway sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de l'avenue Cartier, présente plusieurs défis, notamment en raison :

- de l'espace qui y est restreint;
- de la densité d'habitations et d'activités qu'on y retrouve;
- de l'accessibilité à l'artère commerciale.

Ce secteur accueille à la fois une concentration importante de déplacements actifs (marche et vélo) et une circulation automobile de transit reliant la colline Parlementaire et l'Université Laval.

DATES DE LA CONSULTATION EN LIGNE : du 4 au 25 mars 2022

Lien web : participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca

Nombre de questionnaires complétés : 2 099

RENCONTRES D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES

Commerçants de la SDC Montcalm le mercredi 2 mars : 35 participants

Citoyens de Montcalm et de Saint-Jean-Baptiste le jeudi 3 mars : 559 participants

Travailleurs de Montcalm et de Saint-Jean-Baptiste le vendredi 4 mars : 35 participants

* *Notez qu'il est possible que certaines données varient légèrement par rapport à celles communiquées le 30 mars puisque celles-ci étaient alors préliminaires.*

1.1 Information générale

Le tramway de Québec représente le plus gros projet d'infrastructure de l'histoire de la ville. L'intégration de ce nouveau mode de transport offre une opportunité de revoir l'aménagement des secteurs traversés afin d'y bonifier l'espace public et d'y améliorer la qualité de vie des résidants.

L'insertion du tramway sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de l'avenue Cartier, présente plusieurs défis, notamment en raison de :

- L'espace qui y est restreint;
- La densité d'habitations et d'activités qu'on y retrouve;
- L'accessibilité à l'artère commerciale.

Ce secteur accueille à la fois une concentration importante de déplacements actifs (marche et vélo) et une circulation automobile de transit reliant la colline Parlementaire et l'Université Laval.

INSERTION PRIVILÉGIÉE

Dans ce contexte, la Ville privilégie une insertion du tramway au centre de la chaussée et la mise en place de voies partagées entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry. Cet aménagement aurait donc pour effet de déplacer la circulation de transit vers les axes parallèles (chemin Sainte-Foy et Grande Allée) tout en assurant une accessibilité locale aux résidants et aux commerçants. La mise en place de voies partagées implique également la réduction de la vitesse de circulation à 20 km/h et une diminution importante des débits journaliers (nombre de véhicules).

De plus, cet aménagement contribue à bonifier l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste afin d'y prévoir des zones de transition entre le boulevard et les voies partagées. L'intégration d'une station de tramway à l'intersection de l'avenue Cartier sera également accompagnée de la création d'une nouvelle place publique.

La Ville de Québec souhaite ainsi consulter ses citoyens afin de connaître leur opinion sur l'aménagement proposé et savoir si celui-ci répond à leurs besoins

Les citoyens, les commerçants et les travailleurs du secteur ont eu l'occasion de faire valoir leurs idées et leurs points de vue quant à l'insertion privilégiée sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de l'avenue Cartier, et sur les objectifs d'aménagement à prioriser. La démarche, en deux volets, comprenait une série de trois rencontres publiques d'information et d'échanges en ligne. Par la suite, la Ville a tenu une consultation en ligne du 4 au 25 mars 2022 accessible par son site Web.

https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=307

Les présentations et les enregistrements des séances publiques y sont disponibles de même que les documents pertinents.

1.2 Objectif de la consultation

Le questionnaire en ligne visait à recueillir l'opinion des citoyens sur l'insertion du tramway proposée sur le boulevard René-Lévesque à proximité de l'avenue Cartier et sur les objectifs d'aménagement à prioriser.

1.3 Étapes

- Rencontres publiques (2, 3 et 4 mars 2022);
- Questionnaire en ligne (4 au 25 mars 2022);
- Confirmation de l'insertion retenue (Printemps 2022).

1.4 Parties prenantes

- Citoyens de la ville de Québec

1.5 Communication

- Conférence de presse et diffusion d'un communiqué de presse annonçant la démarche de participation publique - 15 février 2022;
- Envoi courriel – parties prenantes, listes de distribution;
- Distribution de 11 500 avis porte-à-porte dans le secteur du quartier Montcalm et d'une portion du quartier Saint-Jean-Baptiste et de 220 avis aux commerçants du secteur;
- Médias sociaux;
- Publicité numérique dans un média local;
- Affichage sur les écrans dynamiques de la Ville.

1.6 À propos de la consultation en ligne

- Questionnaire contenant trente et une (31) questions;
- Plusieurs sujets abordés : les trois variantes différentes pour l'insertion du tramway dans le secteur avenue Cartier et le scénario privilégié par la Ville de Québec, les objectifs d'aménagement à prioriser, la circulation et la vitesse, le nombre d'intersections traversantes, les aménagements urbains, la nouvelle place publique Cartier et les animations possibles;
- Sept questions ouvertes afin de recueillir des commentaires généraux;
- Données sociodémographiques;
- 44 minutes de temps approximatif pour répondre au questionnaire;
- 2 099 questionnaires complétés;
- Les réponses demeurent anonymes et sont traitées de façon confidentielle;
- Les questionnaires pour lesquels le lieu de résidence n'a pas été déclaré ou encore ceux n'ayant manifestement pas été complétés par des humains sont exclus de ces analyses.

1.7 Méthodologie d'analyse

- Dans le cadre de la présente consultation, 2099 questionnaires ont été remplis.
- Quarante (40) questionnaires ont été retirés pour des irrégularités dans la saisie.

- Le nombre de répondants varient d'une question à l'autre puisque certains répondants n'ont pas répondu à toutes les questions. Les répondants qui ont choisi « Ne sait pas / Ne veut pas répondre » sont représentés dans les analyses.
- Il est possible que certaines données varient légèrement par rapport à celles communiquées le 30 mars puisque celles-ci étaient alors préliminaires.
- Les quartiers à proximité du secteur Cartier sont les suivants : Montcalm, Saint-Jean-Baptiste, Saint-Sacrement, Sillery, Saint-Sauveur, Saint-Roch, Vieux-Québec–Cap-Blanc–Colline Parlementaire.

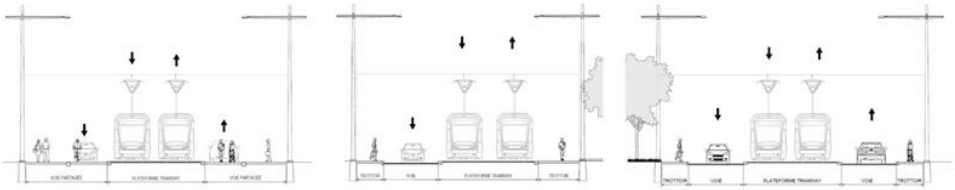
2. RÉSULTATS

2.1 Secteur de l'avenue Cartier entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry

L'insertion du tramway sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de l'avenue Cartier, présente plusieurs défis, notamment en raison de l'espace qui y est restreint, de la densité d'habitations et d'activités qu'on y retrouve et de l'accessibilité à l'artère commerciale. Ce secteur accueille à la fois une concentration importante de déplacements actifs (marche et vélo) et une circulation automobile de transit reliant la colline Parlementaire et l'Université Laval.

La Ville de Québec a ainsi étudié trois variantes différentes pour l'insertion du tramway dans ce secteur spécifique, soit :

- **Variante 1** : insertion axiale du tramway (centre de la chaussée) et voies partagées entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes (circulation locale seulement);
- **Variante 2** : insertion latérale du tramway (côté nord de la chaussée) et une voie de circulation en direction est;
- **Variante 3** : insertion axiale du tramway (centre de la chaussée) et deux voies de circulation (exclusives aux véhicules).



Variante 1
Insertion axiale
et voies partagées
Option privilégiée

Variante 2
Insertion latérale
et 1 voie de circulation
(direction est)

Variante 3
Insertion axiale
et 2 voies de circulation

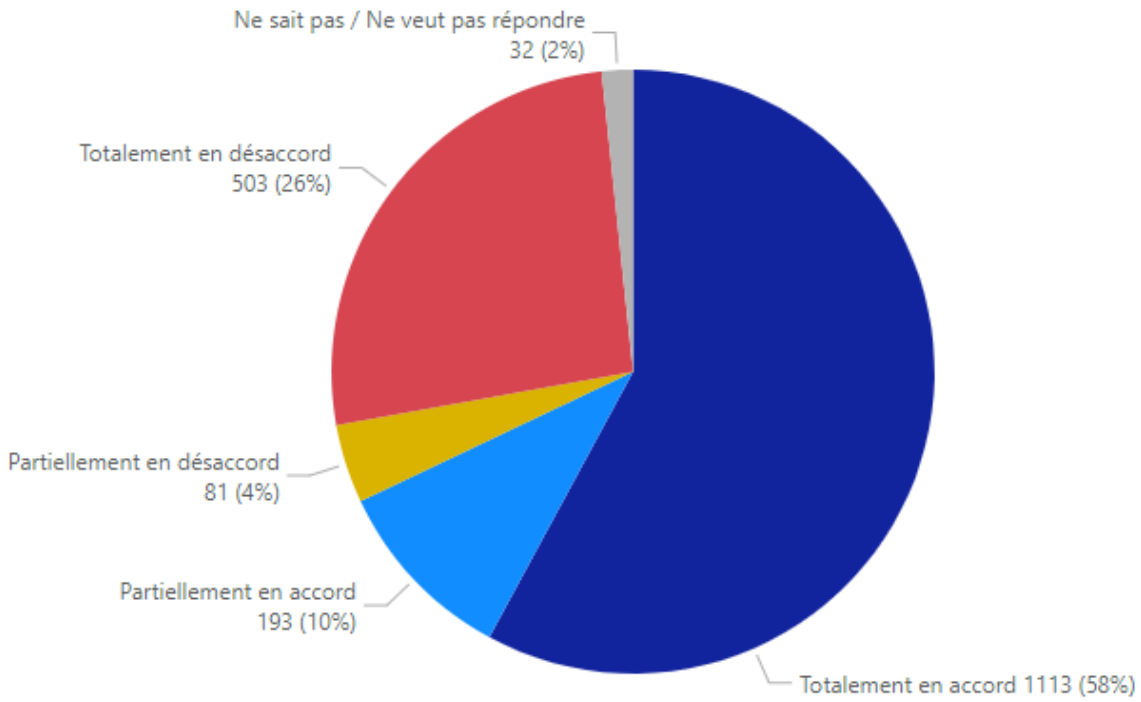
La Ville privilégie la **variante 1** (avec voies partagées) puisqu'il s'agit de l'option qui répond le mieux aux différents défis soulevés. Pour plus de détails, vous pouvez consulter le tableau récapitulatif des impacts respectifs des trois variantes disponibles en annexe ou ici : https://tramwaydequebec.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda4-Annexe1.pdf

La variante 1 permet notamment de limiter les impacts sur les arbres et le cadre bâti, de maintenir une accessibilité locale aux résidants et aux commerces ainsi que de bonifier les infrastructures pour les déplacements actifs. Cette insertion implique de déplacer la circulation de transit vers les axes parallèles (chemin Sainte-Foy et Grande Allée).

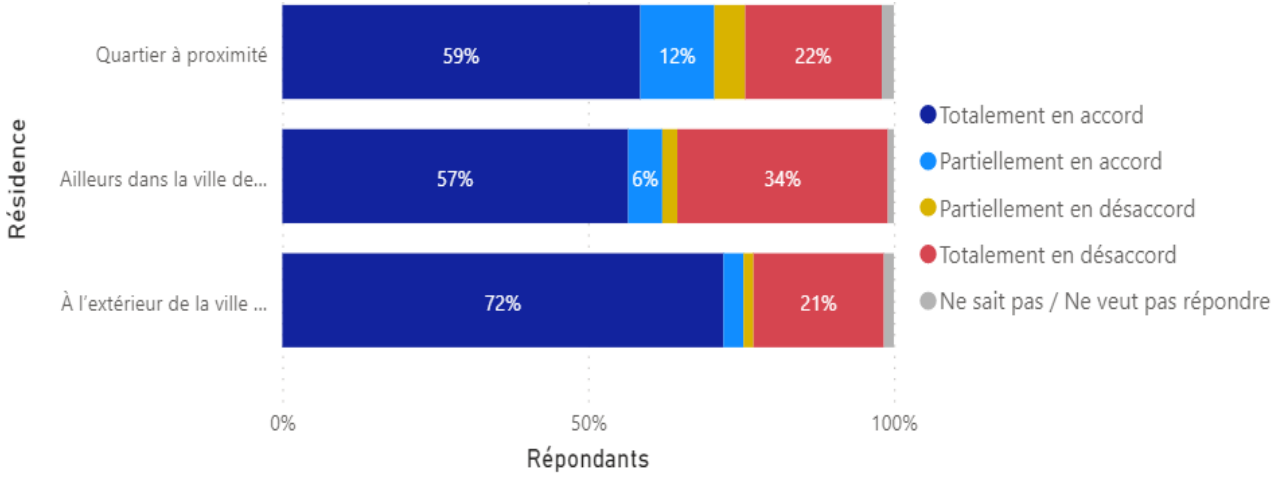
La Ville de Québec souhaite ainsi consulter ses citoyens afin de connaître leur opinion sur l'insertion envisagée et savoir quels objectifs devraient guider l'aménagement particulier de ce secteur compris entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry.

Question # 1*. Considérant les défis liés à l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier,* ***êtes-vous en accord avec le scénario privilégié par la Ville (variante 1)****, c'est-à-dire une insertion axiale du tramway (au centre de la chaussée) et l'aménagement de voies partagées entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry? (1 922 répondants)*

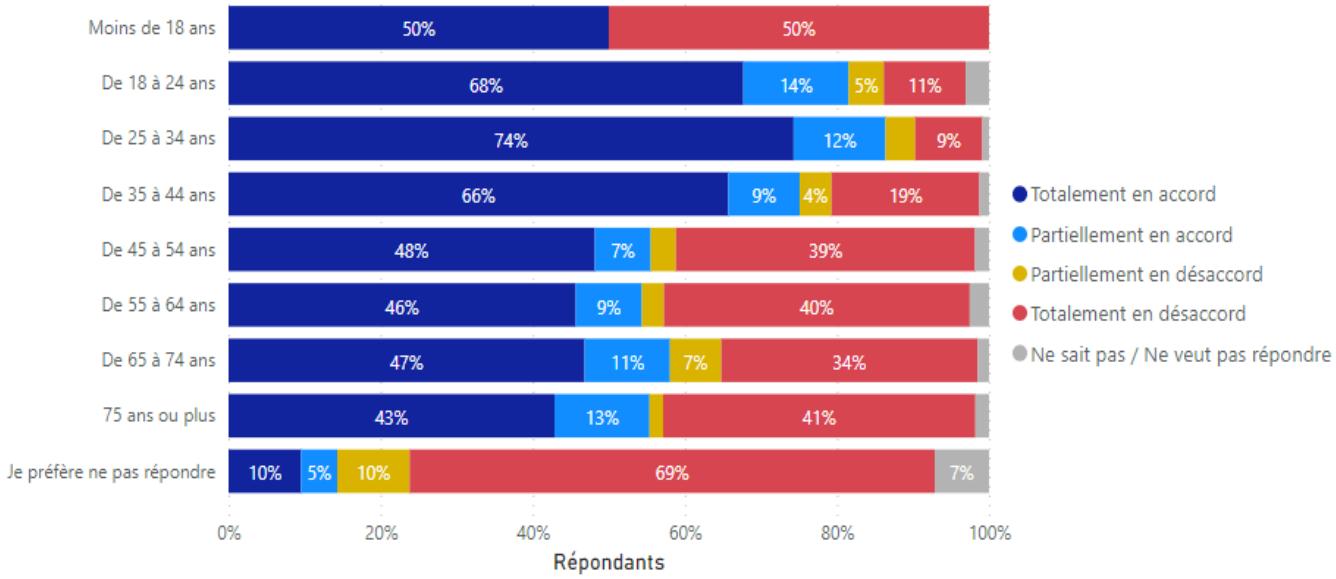
68 % des répondants se disent en accord avec le scénario privilégié par la Ville (variante 1) contre 30 % en désaccord.



De façon plus précise, une nette adhésion au scénario privilégié par la Ville (variante 1) se démarque notamment pour les répondants qui habitent dans les quartiers de proximité du secteur de l'avenue Cartier (*N* = 1312; 71 %), mais également ceux habitant ailleurs dans la ville de Québec (*N* = 610; 63 %). Soixante et un (61) répondants qui ont indiqué habiter à l'extérieur de la ville de Québec adhèrent aussi significativement au projet à la hauteur de 75 %.



De même, l'adhésion au scénario privilégié par la Ville (variante 1) est particulièrement forte dans les catégories d'âge plus jeunes, surtout parmi les 25 et 34 ans dont le pourcentage d'adhésion atteint 86 %. (*N* = 1922 répondants)



Question # 2*. Si vous le jugez pertinent, dites-nous quelles sont les raisons qui expliquent votre accord ou votre désaccord face à la proposition de la Ville.*

1 211 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

Question # 3*. Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous* ***le plus d'importance*** *pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)? (1 912 répondants)*

Choix des critères :

- Protection des arbres existants
- Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement
- Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- Stimulation de l'activité économique locale
- Autre

Les trois critères choisis par les répondants comme étant les plus importants pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier sont :

- La bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes;
- La protection des arbres existants;
- La préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels.

Critères	%	Répondants
Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes	60%	1149
Protection des arbres existants	54%	1038
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels	35%	662
Bonification de la végétation (arbres et arbustes)	28%	538
Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement	25%	469
Protection des bâtiments à valeur patrimoniale	23%	433
Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersectio...	22%	425
Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)	20%	386
Stimulation de l'activité économique locale	18%	341
Autres critères	10%	189
Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)	9%	173
Total	**100%**	**1912**

189 répondants ont coché le choix « autres critères » et 187 d'entre eux ont formulé une réponse explicative. Celles-ci ont été transmises intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

Question # 4*. Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous* ***le moins d'importance*** *pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry). (1 884 répondants)*

Choix des critères :

- Protection des arbres existants
- Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement
- Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- Stimulation de l'activité économique locale
- Autre

Les trois critères choisis par les répondants comme étant les moins importants pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier sont :

- Le maintien de la capacité routière actuelle;
- La limitation des acquisitions requises;
- Le confort de la station du tramway.

Critères	%	Répondants
Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersection...	69%	1291
Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)	53%	994
Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)	32%	602
Stimulation de l'activité économique locale	27%	514
Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement	26%	498
Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes	13%	242
Protection des bâtiments à valeur patrimoniale	12%	224
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels	12%	221
Protection des arbres existants	10%	190
Autres critères	8%	151
Bonification de la végétation (arbres et arbustes)	7%	129
Total	**100%**	**1884**

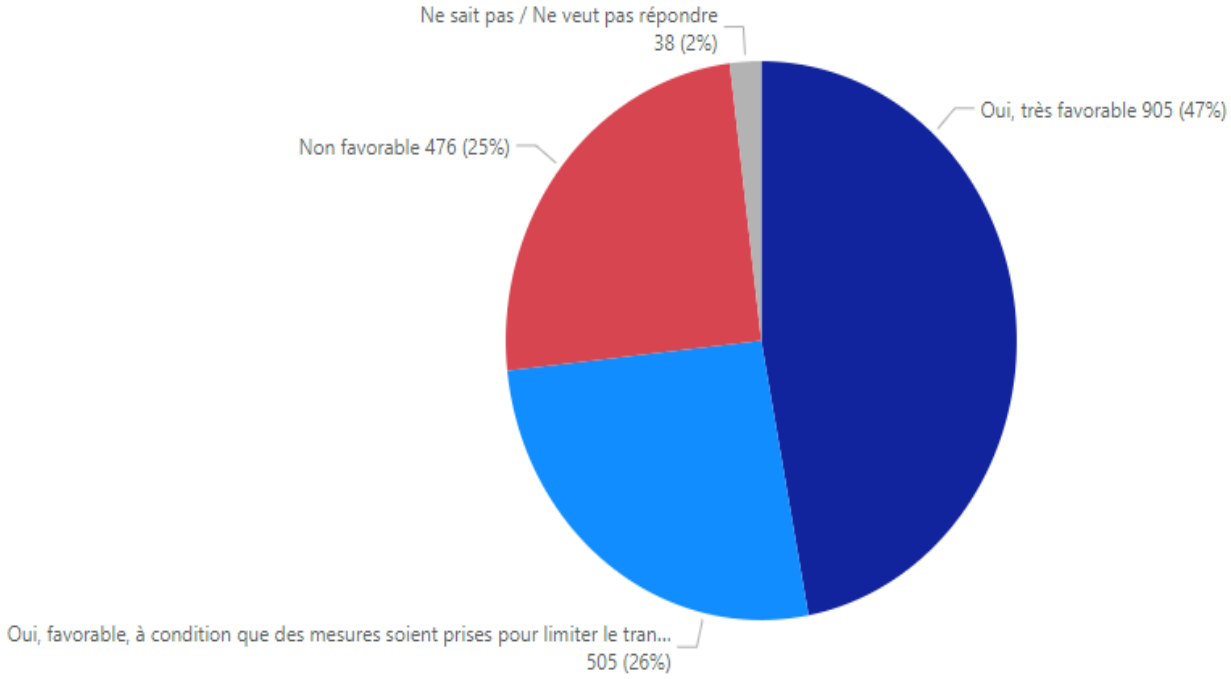
151 personnes ont coché le choix « autres critères ». De ce nombre, 145 ont spécifié leurs critères. Ceux-ci ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

***Question # 5**. Seriez-vous favorable à un aménagement qui **réduit le nombre de véhicules** circulant sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)? (1 924 répondants)*

Choix de réponse :

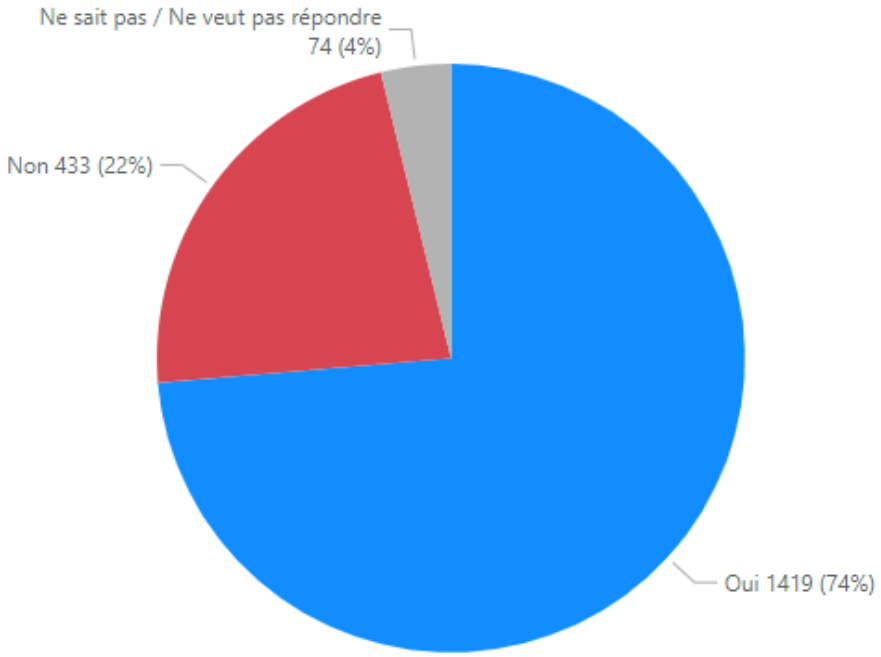
- Oui, très favorable
- Oui, favorable, à condition que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales
- Non favorable
- Ne sait pas / Ne veut pas répondre

73 % des répondants à cette question se disent en faveur d'un aménagement qui réduit le nombre de véhicules circulant sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier. Toutefois, 26 % des répondants ajoutent une condition à leur accord, soit que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales.



***Question # 6**. Actuellement, la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque est de 50 km/h. Seriez-vous favorable à une **réduction de la limite de vitesse** permise sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)? (1 026 répondants)*

74 % des répondants à cette question se disent en faveur d'une réduction de la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier.



***Question # 7**. L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)? (1 848 répondants)*

Choix d'éléments :

- Élargissement des trottoirs
- Ajout de traverses piétonnes sécurisées
- Ajout de supports à vélos
- Plantation d'arbres et de végétaux
- Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)
- Autre

La plantation d'arbres et de végétaux est l'élément d'aménagement qui retient 68 % des réponses des répondants. Par la suite, suivent à presque égalité l'ajout de traverses piétonnes sécurisées (53 %) et l'élargissement des trottoirs (51 %).

Élément d'aménagement	%	Répondants
Plantation d'arbres et de végétaux	68%	1255
Ajout de traverses piétonnes sécurisées	53%	973
Élargissement des trottoirs	51%	948
Ajout de supports à vélos	46%	847
Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)	41%	762
Autres éléments	18%	330
Total	**100%**	**1848**

330 personnes ont coché le choix « autres éléments ». De ce nombre, 200 ont spécifié un ou des éléments qu'ils souhaiteraient dans le secteur de l'avenue Cartier. Ces éléments ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

2.2 Nouvelle place publique Cartier

La Ville de Québec souhaite aménager une place publique sur le site de l'ancienne station-service Shell situé à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Cartier.

Les questions suivantes portent spécifiquement sur l'aménagement de ce nouvel espace.

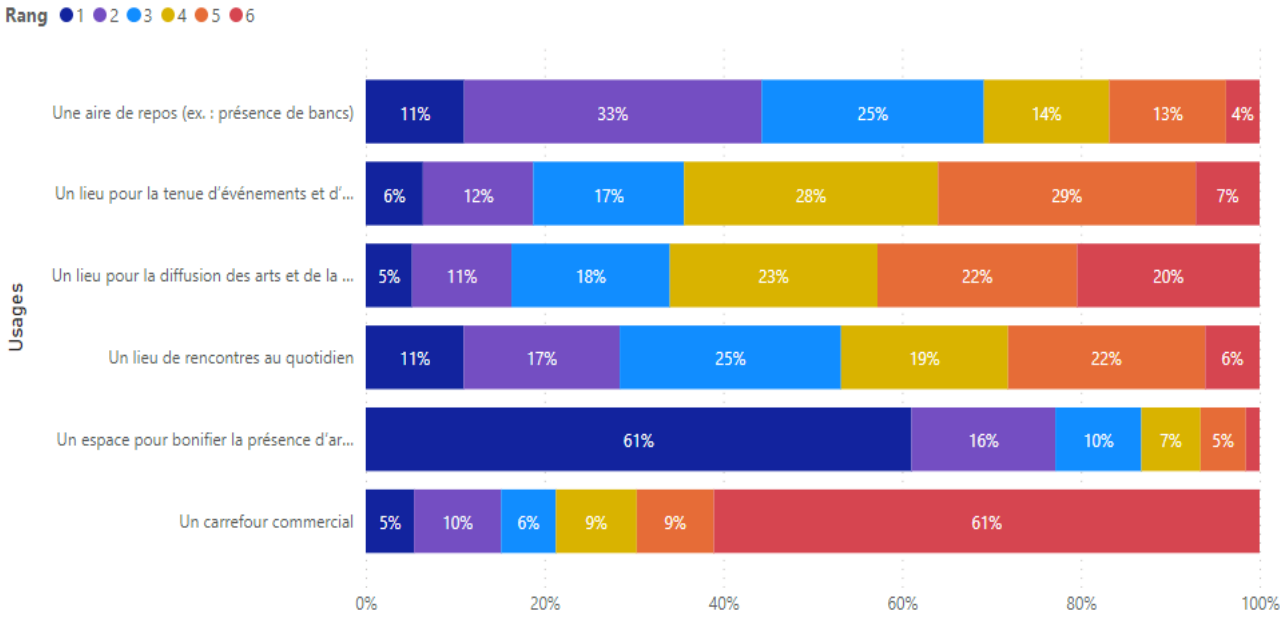
***Question # 8**. Classez en ordre d'importance les usages (utilisations) qui devraient être priorisés dans la nouvelle place publique Cartier.*

Choix d'usages à prioriser *:*

- Un espace pour bonifier la présence d'arbres et de végétation
- Un carrefour commercial
- Une aire de repos (ex. : présence de bancs)
- Un lieu pour la tenue d'événements et d'animations
- Un lieu de rencontres au quotidien
- Un lieu pour la diffusion des arts et de la culture

61 % des répondants ont choisi en premier choix un espace pour bonifier la présence d'arbres et de végétation. À l'inverse, le dernier usage à prioriser pour ce secteur est un carrefour commercial (61 % des derniers choix).

Le deuxième choix à prioriser pour les répondants est une aire de repos qui récolte à elle seule le pourcentage le plus élevé des deuxièmes choix, soit 33 %.

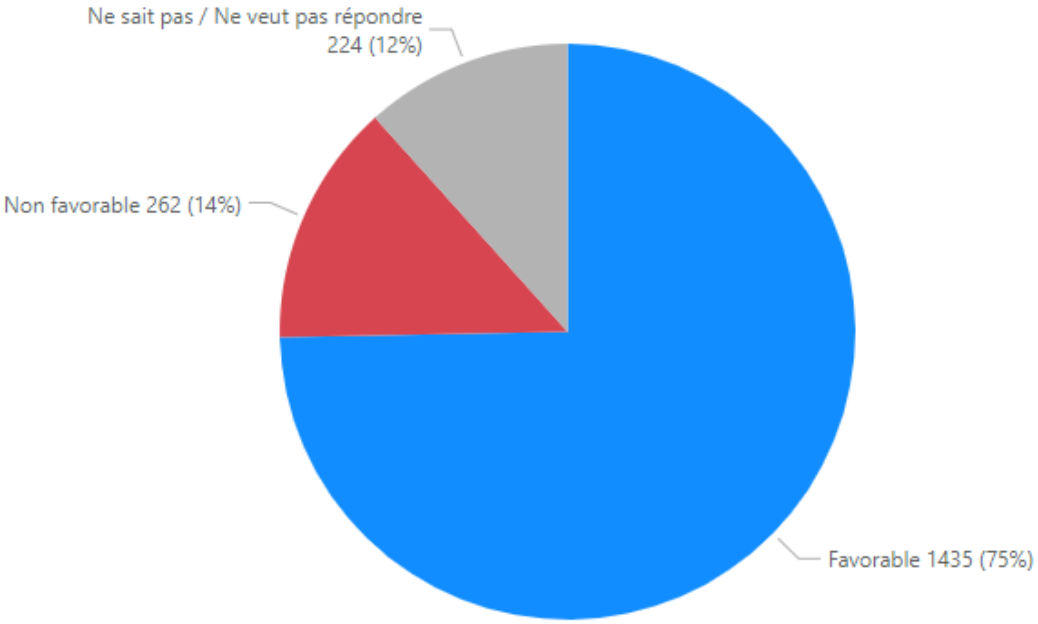


***Question # 9**. Y a-t-il d'autres usages ou utilisations qui devraient être prévus sur le site?*

662 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

***Question # 10**. La Ville envisage l'ajout d'un espace multifonctionnel couvert à même la nouvelle place publique. En plus d'y prévoir une toilette publique, cet espace pourrait offrir les services nécessaires (accès à l'eau courante et l'électricité) à une occupation commerciale et culturelle. Êtes-vous favorable à cette idée? (1 921 répondants)*

75 % des répondants à cette question se disent favorables, contre 14 % de répondants défavorables.



***Question # 11**. Y a-t-il des éléments d'aménagement ou certaines animations que vous aimeriez retrouver dans cette nouvelle place publique?*

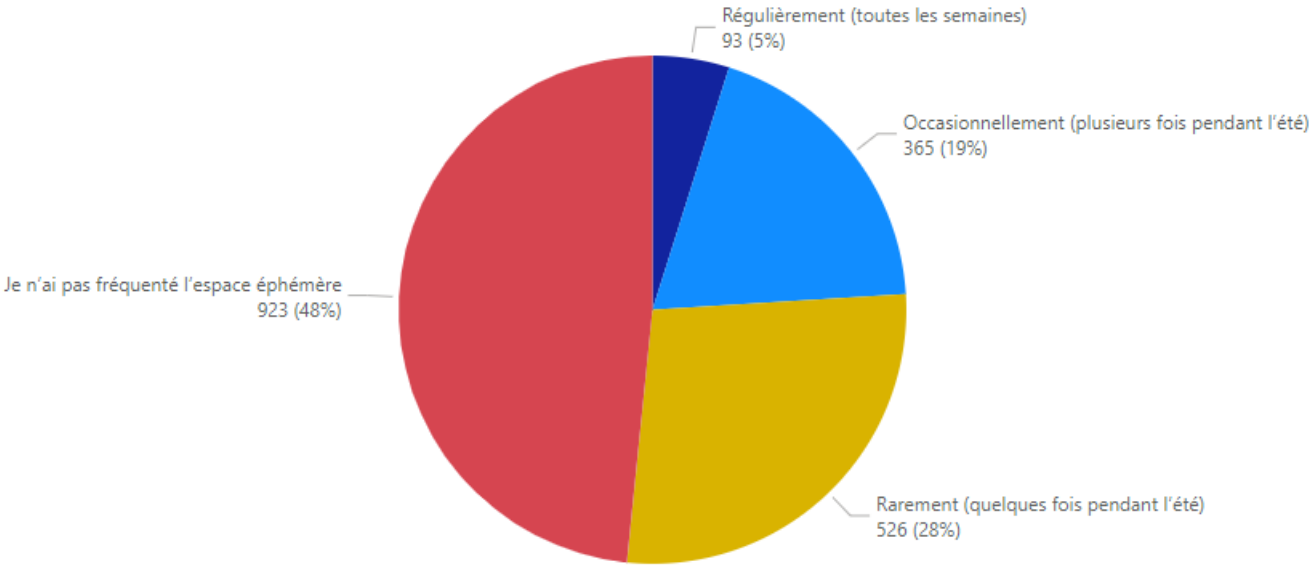
729 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

***Question # 12**. À l'été 2021, la SDC Montcalm a aménagé un espace éphémère sur ce site. À quelle fréquence avez-vous fréquenté cet endroit? (1 907 répondants)*

Choix de réponses :

- Régulièrement (toutes les semaines)
- Occasionnellement (plusieurs fois pendant l'été)
- Rarement (quelques fois pendant l'été)
- Je n'ai pas fréquenté l'espace éphémère

Si 48 % des répondants disent ne pas avoir fréquenté l'espace éphémère, presque le même nombre (52 %) avouent avoir fréquenté cet endroit.



***Question # 13**. Quels aspects de l'espace éphémère avez-vous aimés?*

534 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

***Question # 14**. Y a-t-il des éléments d'aménagement supplémentaires que vous auriez souhaités?*

354 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

2.3 Les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste, entre les avenues Belvédère et De Bourlamaque et entre les avenues De Salaberry et Turnbull (sortie du tunnel du tramway)

Les choix qui seront faits pour l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier peuvent influencer l'intégration prévue dans le reste du quartier Montcalm et dans une portion du quartier Saint-Jean-Baptiste.

La Ville de Québec souhaite ainsi consulter ses citoyens afin de savoir quels objectifs devraient guider l'aménagement plus général dans ces quartiers pour le secteur compris entre les avenues Belvédère et Turnbull (sortie prévue du tunnel du tramway).

***Question # 15**. Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le plus d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste).*
(1 890 répondants)

Choix de critères :

- Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- Protection des arbres existants
- Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels

- Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux piétons)
- Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)
- Autre

Les deux critères considérés par les répondants comme étant les plus importants pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull sont la bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes en égalité avec la protection des arbres existants (52 % des répondants). Ce sont ces mêmes deux critères qui étaient privilégiés pour le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry). Une distance de marche raisonnable entre les stations du tramway arrive en troisième position avec 38 % des choix de réponses.

146 personnes ont coché le choix « autres critères ». De ce nombre, 138 ont spécifié leurs critères. Ceux-ci ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

Critère (groupes)	%	Répondants
Protection des arbres existants	52%	982
Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes & ...	52%	978
Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)	38%	717
Bonification de la végétation (arbres et arbustes)	34%	634
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels	32%	602
Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux p...	22%	411
Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, ...	20%	372
Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)	19%	366
Protection des bâtiments à valeur patrimoniale	18%	341
Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)	8%	156
Autres critères	8%	146
Total	**100%**	**1890**

***Question # 16**. Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le moins d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste).*
(1 866 répondants)

Choix de critères :

- Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- Protection des arbres existants
- Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux piétons)
- Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)
- Autre

Les trois critères considérés par les répondants comme étant les moins importants pour guider l'insertion du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull sont le maintien de la capacité routière actuelle (68 %), la limitation des acquisitions requises (55 %) et le confort de la station du tramway (32 %). Ce sont ces mêmes critères qui étaient identifiés pour le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

127 personnes ont ajouté un critère autre que celui proposé. De ce nombre, 119 ont spécifié leurs critères. Ceux-ci ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

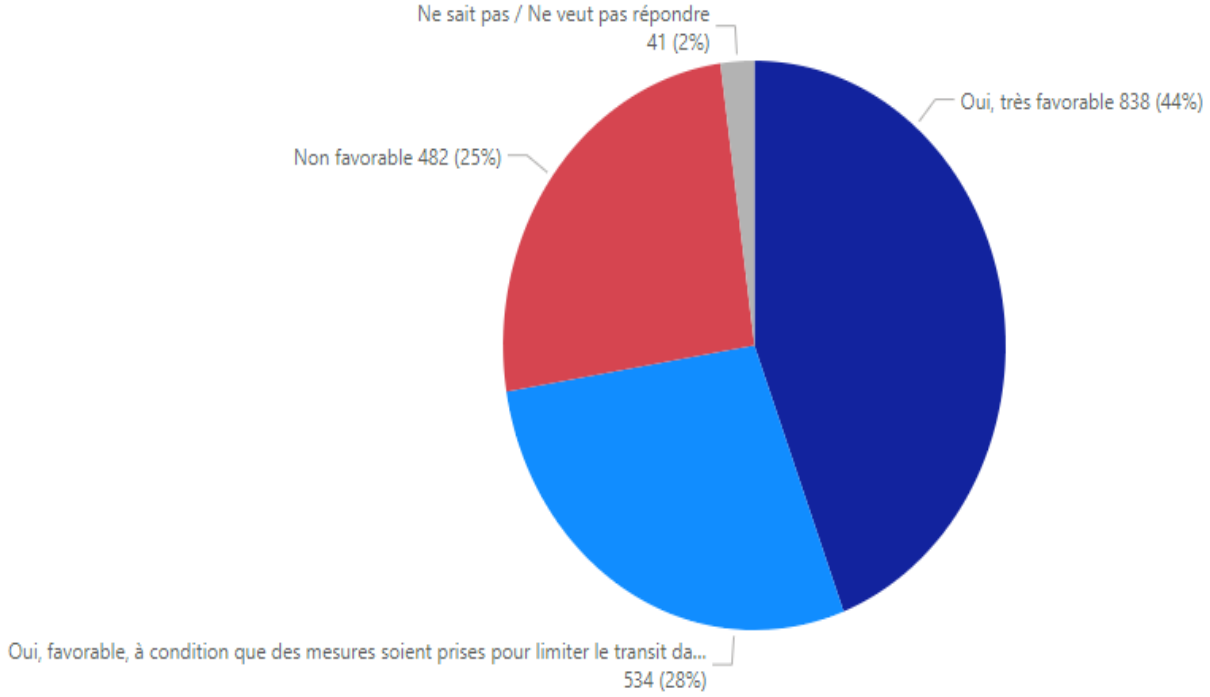
Critères	%	Répondants
Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections,...	68%	1275
Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)	55%	1033
Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)	32%	605
Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)	19%	361
Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux ...	17%	309
Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes	16%	290
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels	15%	287
Protection des bâtiments à valeur patrimoniale	15%	283
Bonification de la végétation (arbres et arbustes)	11%	213
Protection des arbres existants	9%	163
Autres critères	7%	127
Total	**100%**	**1866**

***Question # 17**. Seriez-vous favorable à un aménagement qui **réduit le nombre de véhicules** circulant sur le boulevard René-Lévesque, et ce, sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque située dans le quartier Montcalm? (1 895 répondants)*

72 % des répondants à cette question se disent en faveur d'un aménagement qui réduit le nombre de véhicules circulant sur le boulevard René-Lévesque, et ce, sur toute la longueur du boulevard située dans le quartier Montcalm. De ce nombre, 28 % ajoutent une condition à leur accord, soit que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales. Ce sont les mêmes résultats obtenus pour le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

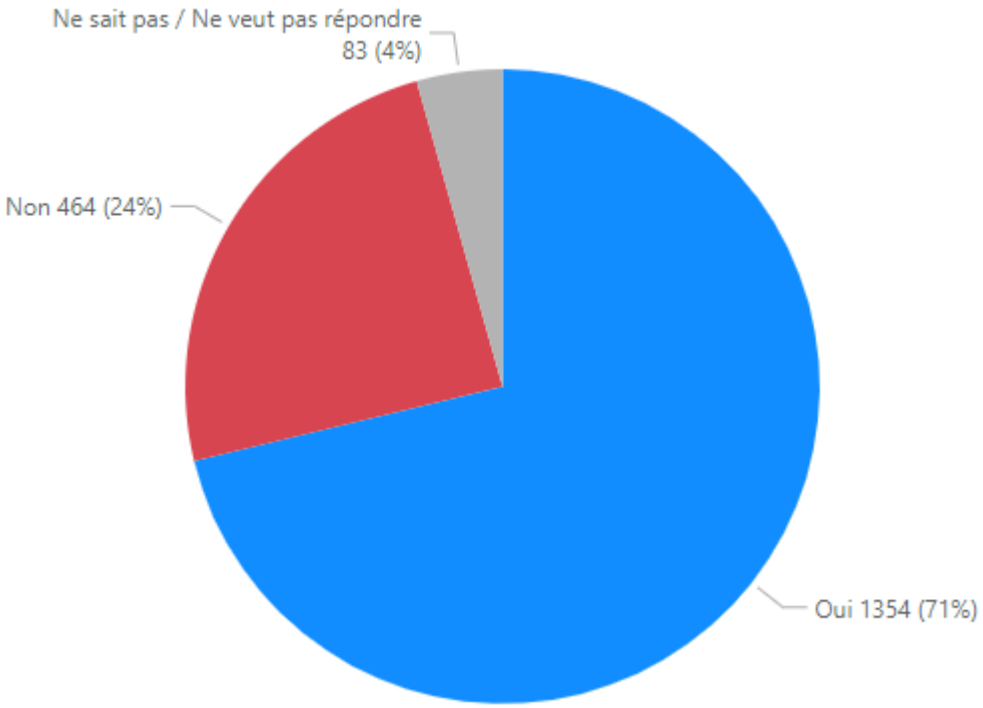
Choix de réponse :

- Oui, très favorable
- Oui, favorable, à condition que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales
- Non favorable
- Ne sait pas / Ne veut pas répondre



***Question # 18**. Actuellement, la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque est de 50 km/h. Seriez-vous favorable à une **réduction de la limite de vitesse** permise sur le boulevard René-Lévesque, et ce, sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque située dans le quartier Montcalm? (1 901 répondants)*

Tout comme dans le secteur Cartier, la majorité des répondants (71 %) se disent en faveur d'une réduction de la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque dans le quartier Montcalm.



Question # 19*. L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?*
(1 848 répondants)

Choix d'éléments

- Élargissement des trottoirs
- Ajout de traverses piétonnes sécurisées
- Ajout de supports à vélos
- Plantation d'arbres et de végétaux
- Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)
- Autre

La plantation d'arbres et de végétaux est l'élément d'aménagement qui retient 68 % des éléments souhaités par les répondants dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste. Par la suite, suivent à presque égalité l'ajout de traverses piétonnes sécurisées (53 %) et l'élargissement des trottoirs (51 %). Encore une fois, ces résultats sont presque identiques à ceux obtenus pour le secteur Cartier.

330 personnes ont coché le choix « autres éléments ». De ce nombre, 150 ont spécifié un ou des éléments qu'ils souhaiteraient dans le secteur de l'avenue Cartier. Ces éléments ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

Élément d'aménagement	%	Répondants
Plantation d'arbres et de végétaux	68%	1255
Ajout de traverses piétonnes sécurisées	53%	973
Élargissement des trottoirs	51%	948
Ajout de supports à vélos	46%	847
Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)	41%	762
Autres éléments	18%	330
Total	**100%**	**1848**

Question # 20*. Avez-vous des préoccupations particulières quant à l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?*

765 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

2.4 Aménagement des intersections traversantes

Des aménagements sont prévus à certaines intersections pour assurer une traversée sécuritaire de la plateforme du tramway pour tous les modes de transport (véhicules, vélos et piétons).

Les intersections traversantes pour les véhicules seront rehaussées au même niveau que la plateforme du tramway afin d'y permettre la circulation. Ces traverses sont localisées sur les principaux axes de circulation nord-sud.

Les intersections traversantes pour les piétons et les cyclistes seront quant à elles munies d'espaces d'attente, appelés refuge, de chaque côté de la plateforme. Ceux-ci permettront aux piétons et aux cyclistes d'attendre en toute sécurité avant de traverser une voie de circulation ou la plateforme du tramway. Ces intersections sont localisées à une distance régulière et connectées aux lieux et aux rues qui génèrent beaucoup de déplacements piétons, aux axes cyclables actuels et planifiés, aux artères commerciales et aux stations de tramway.

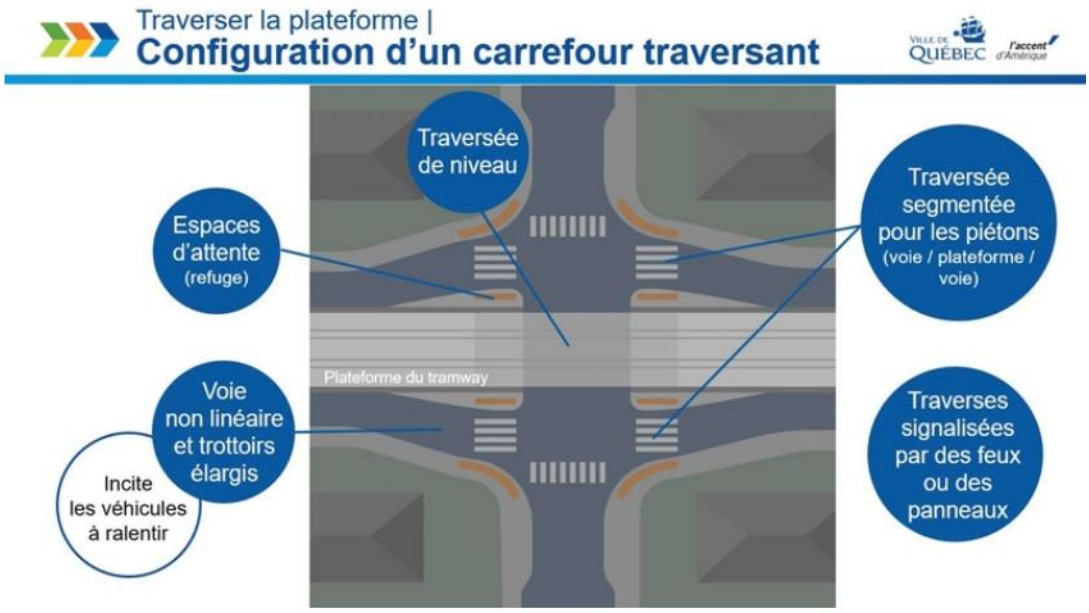
Afin d'alimenter votre réflexion, nous vous invitons à considérer les effets suivants :

Une augmentation du nombre d'intersections traversantes peut engendrer :

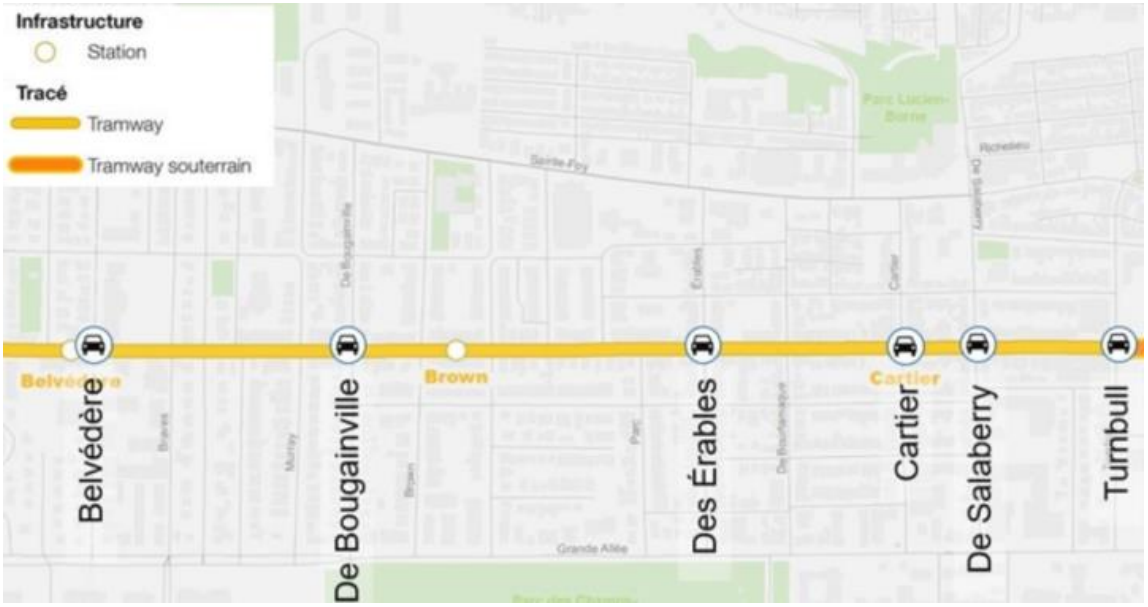
- Des besoins supplémentaires en acquisitions;
- Des impacts supplémentaires sur les arbres;
- Une diminution de la performance du tramway et une augmentation du temps de parcours.

Une diminution du nombre d'intersections traversantes peut engendrer :

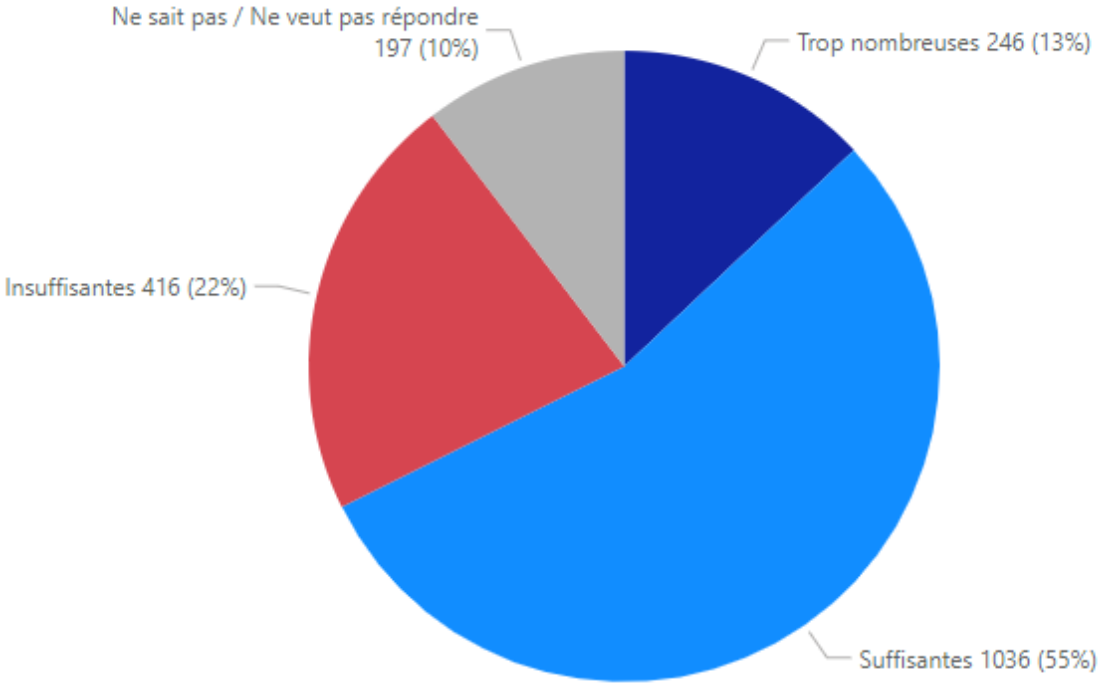
- Une augmentation du temps de parcours à pied et avoir un impact sur les personnes à mobilité réduite;
- Une augmentation de la circulation automobile sur certains axes.



***Question # 21**. Entre les avenues Belvédère et Turnbull, six (6) intersections seront traversantes pour les **véhicules**, soit Belvédère, De Bougainville, des Érables, Cartier, De Salaberry et Turnbull. (1 895 répondants)*

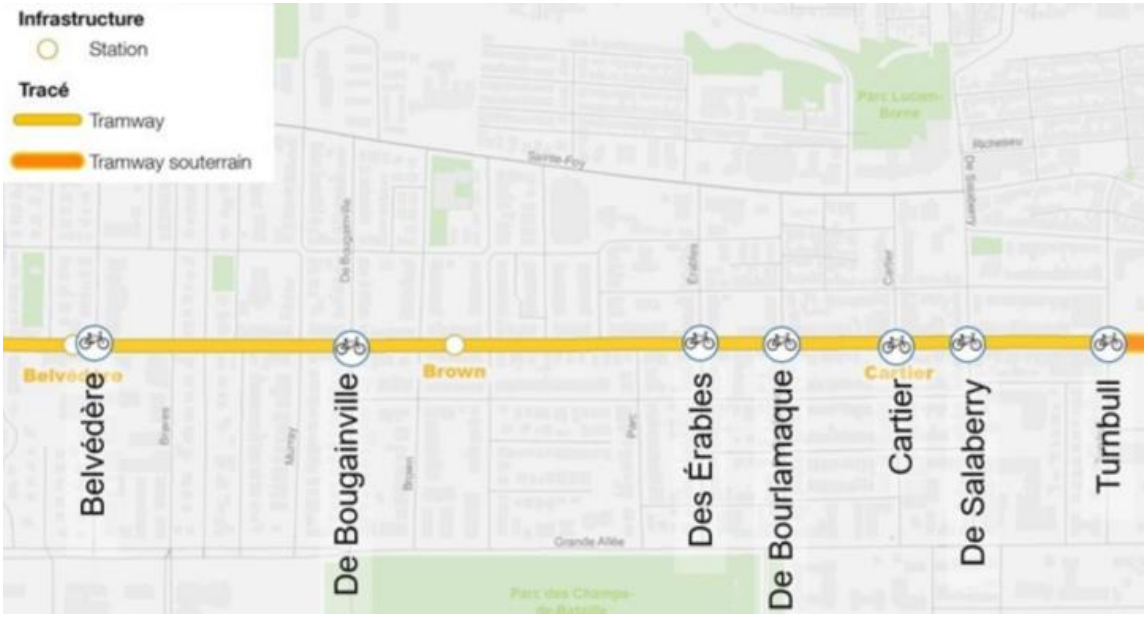


*Selon vous, les intersections traversantes pour les **véhicules** sont :*

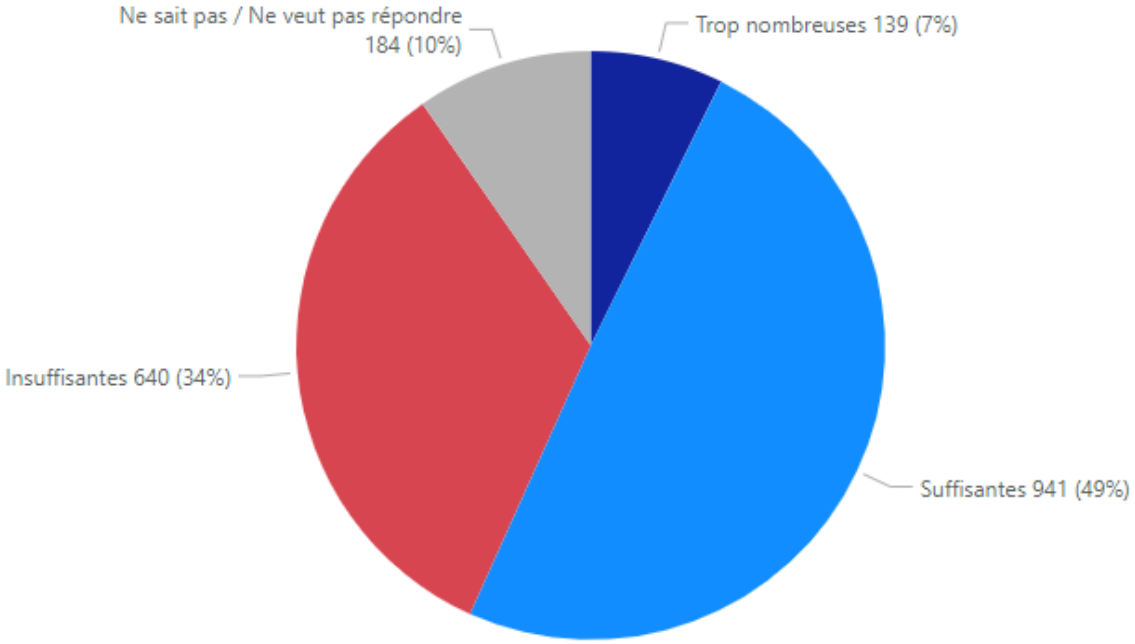


55 % des personnes ont répondu que les intersections traversantes pour les **véhicules** sont suffisantes pour ce secteur.

***Question # 22**. Entre les avenues Belvédère et Turnbull, sept (7) intersections seront traversantes pour les **vélos**, soit Belvédère, De Bougainville, des Érables, De Bourlamaque, Cartier, De Salaberry et Turnbull. (1 904 répondants)*

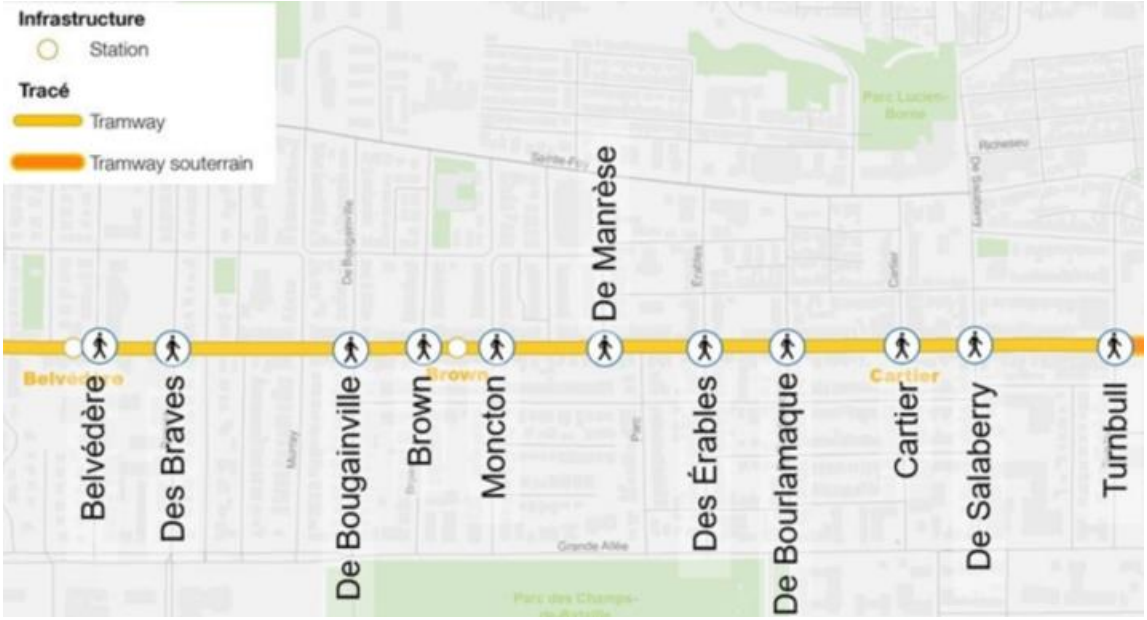


*Selon vous, les intersections traversantes pour les **vélos** sont :*

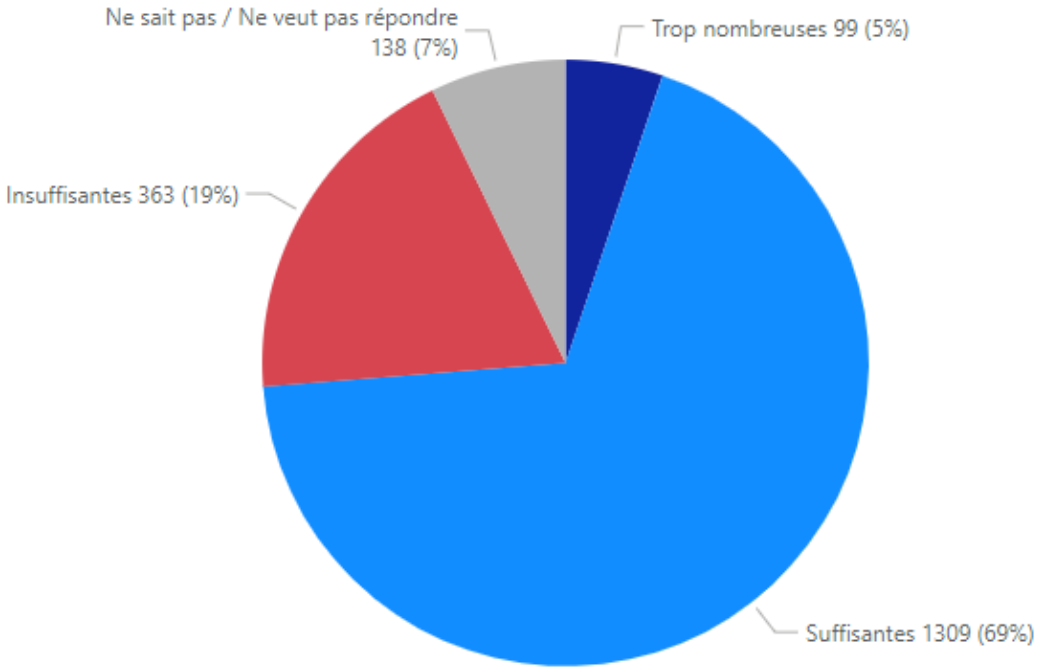


49 % des personnes ont répondu que les intersections traversantes pour les **vélos** sont suffisantes pour ce secteur.

***Question #23**. Entre les avenues Belvédère et Turnbull, onze (11) intersections seront traversantes pour les **piétons**, soit Belvédère, des Braves, De Bougainville, Brown, Moncton, de Manrèse, des Érables, De Bourlamaque, Cartier, De Salaberry et Turnbull. (1 895 répondants)*



*Selon vous, les intersections traversantes pour les **piétons** sont :*

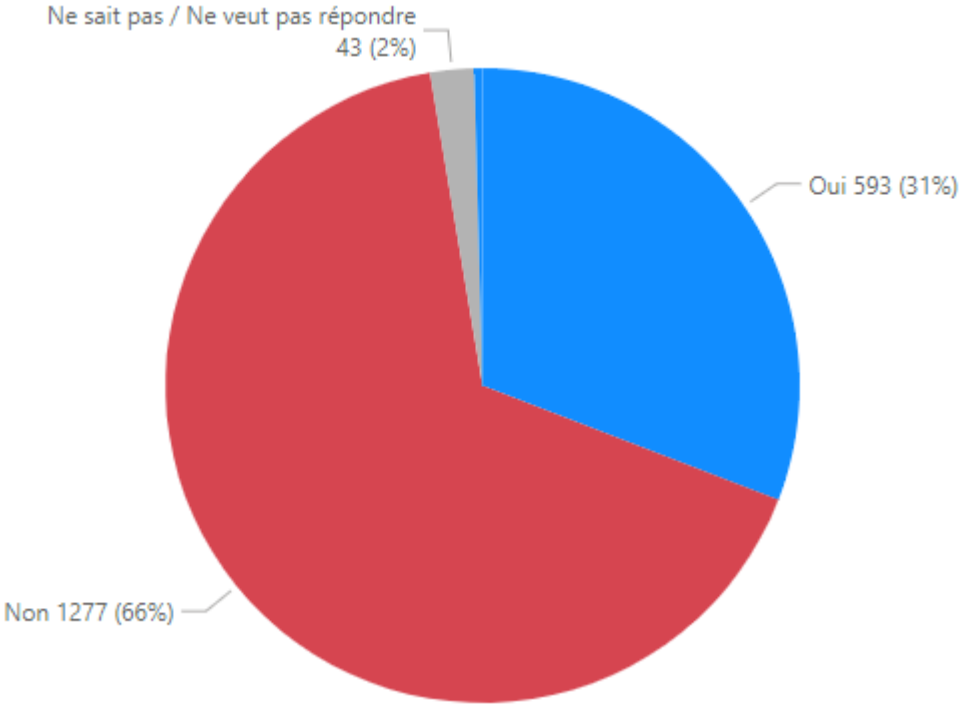


69 % des personnes ont répondu que les intersections traversantes pour les **piétons** sont suffisantes pour ce secteur.

2.5 Conclusion

***Question #24**. Avant de répondre au questionnaire en ligne, avez-vous participé à l'une des séances d'information organisées par la Ville de Québec au sujet de l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste ou avez-vous visionné l'enregistrement de l'une de ces séances? (1 921 répondants)*

66 % des personnes ont répondu ne pas avoir participé ou ne pas avoir visionné l'enregistrement de l'une des séances d'information organisées par la Ville de Québec au sujet de l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste.



***Question #25**. Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire.*

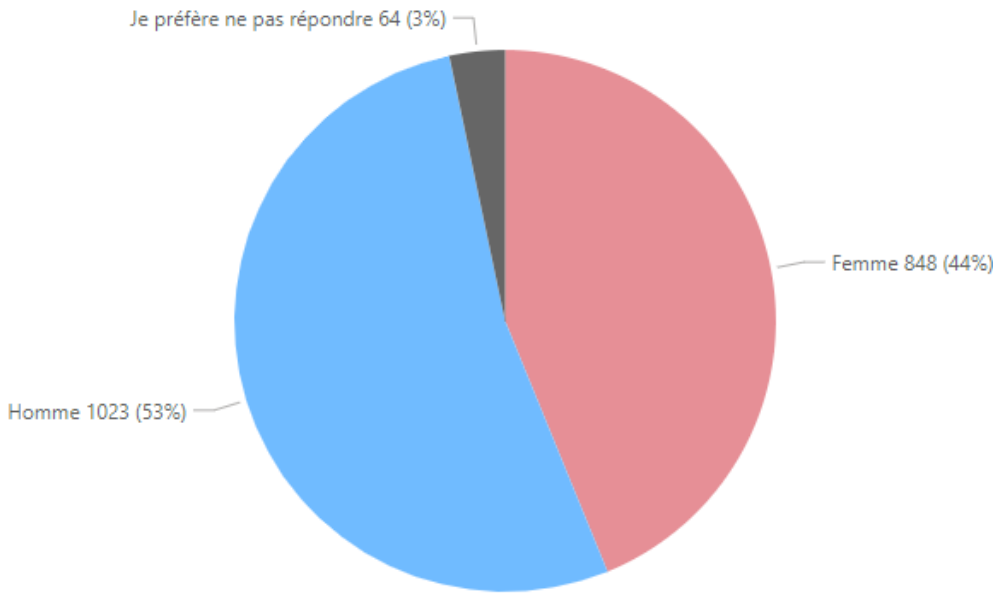
746 personnes ont répondu à cette question. Leurs commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

3. PROFIL DES PARTICIPANTS

La presque totalité des répondants habitant sur le territoire de la Ville de Québec ont accepté de répondre aux questions socio-démographiques.

Parmi eux, 53 % sont des hommes et 44 % des femmes. Presque la moitié des participants (49 %) disent être âgés d'entre 25 et 44 ans.

***Question # 26**. À quel genre vous identifiez-vous? (1 935 répondants)*



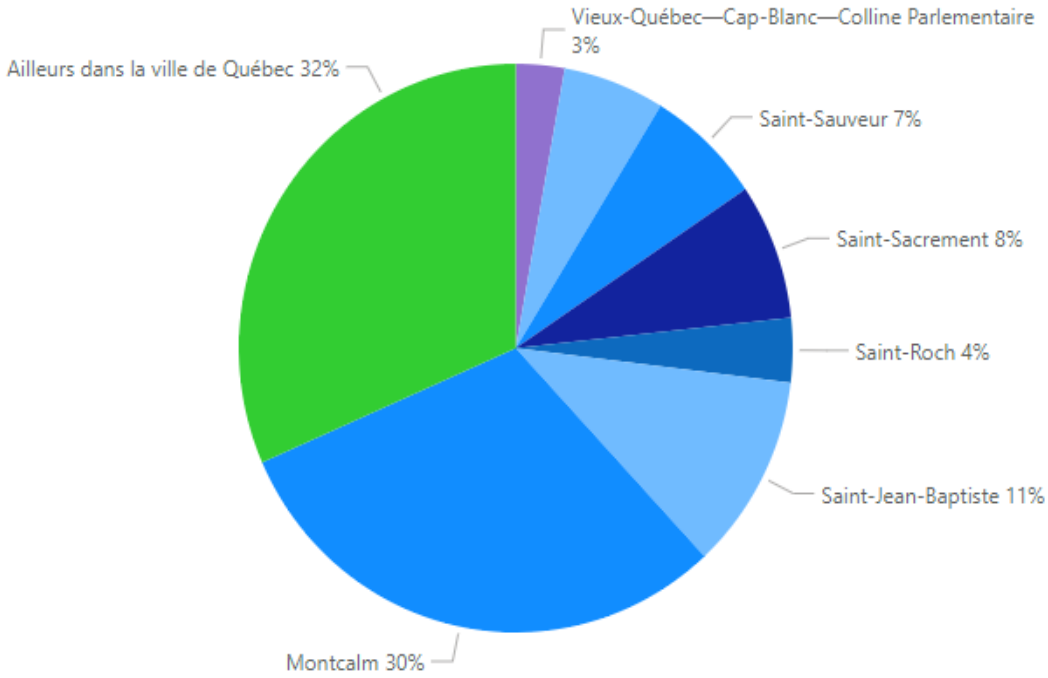
***Question # 27**. Quel âge avez-vous? (1 940 réponses)*

Âge	%	Répondants
Moins de 18 ans	0%	2
De 18 à 24 ans	3%	65
De 25 à 34 ans	24%	466
De 35 à 44 ans	25%	479
De 45 à 54 ans	14%	277
De 55 à 64 ans	14%	281
De 65 à 74 ans	14%	270
75 ans ou plus	3%	57
Je préfère ne pas répondre	2%	43
Total	**100%**	**1940**

***Question # 28**. Quel est votre lieu de résidence? (1 941 répondants)*

Les répondants résident surtout dans les quartiers à proximité du secteur Cartier. Ainsi, 41 % des répondants au questionnaire résident dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste et 27 % dans les quartiers situés à proximité du secteur Cartier.

Les autres (32 %) proviennent d'ailleurs dans la ville de Québec, soit majoritairement des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy—Sillery—Cap-Rouge (question 30).



Quartier	%	Répondants
Ailleurs dans la ville de Québec	32%	613
Quartier de Montcalm	30%	589
Quartier de Saint-Jean-Baptiste	11%	216
Quartier de Saint-Roch	4%	71
Quartier de Saint-Sacrement	8%	150
Quartier de Saint-Sauveur	7%	132
Quartier de Sillery	6%	115
Quartier du Vieux-Québec—Cap-Blanc...	3%	55
Total	**100%**	**1941**

***Question # 29**. Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal?*

771 réponses. Les données ont été transmises intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec.

***Question # 30**. Si vous avez répondu « Ailleurs dans la ville de Québec », veuillez sélectionner votre arrondissement. (651 réponses)*

Les répondants provenant d'ailleurs dans la ville de Québec, le sont majoritairement des arrondissements de La Cité-Limoilou (27 %) et de Sainte-Foy—Sillery—Cap-Rouge (28 %).

Arrondissement « Ailleurs dans la ville de Québec »	%	Répondants
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	28%	171
La Cité-Limoilou	27%	167
Les Rivières	14%	85
Beauport	13%	81
Charlesbourg	11%	65
La Haute-Saint-Charles	7%	43
Total	**100%**	**612**

***Question # 31**. Pour quel(s) motif(s) fréquentez-vous le secteur de l'avenue Cartier? (1 934 répondants)*

Concernant les principaux motifs de fréquentation du secteur, 79 % des répondants s'y rendent pour fréquenter ses bars et ses restaurants, 74 % pour y magasiner et 65 % pour des sorties culturelles.

Le secteur est, dans une moindre mesure, fréquenté pour visiter des amis ou des proches (35 %) ou encore pour y pratiquer des sports et loisirs (34 %).

124 personnes ont ajouté un motif autre que ceux proposés. Ces derniers ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du tramway de Québec et sont disponibles en annexe.

Motif	%	Répondants
Bars et restaurants	79%	1521
Magasinage	74%	1428
Sorties culturelles	65%	1254
Visite d'amis ou de proches	35%	675
Sports et loisirs	34%	657
Soins de santé	21%	412
Travail	19%	361
Domicile	18%	347
Lieu de transit vers le réseau autoroutier ou d'autres secteurs avoisinants	16%	305
Autres motifs	6%	124
Je ne fréquente pas le secteur	1%	17
Total	**100%**	**1934**

Insertion du Tramway dans le secteur de l'avenue Cartier

Secteur de l'avenue Cartier

Entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry

L'insertion du tramway sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de l'avenue Cartier, présente plusieurs défis, notamment en raison de l'espace qui y est retreint, de la densité d'habitations et d'activités qu'on y retrouve et de l'accessibilité à l'artère commerciale. Ce secteur accueille à la fois une concentration importante de déplacements actifs (marche et vélo) et une circulation automobile de transit reliant la colline Parlementaire et l'Université Laval.

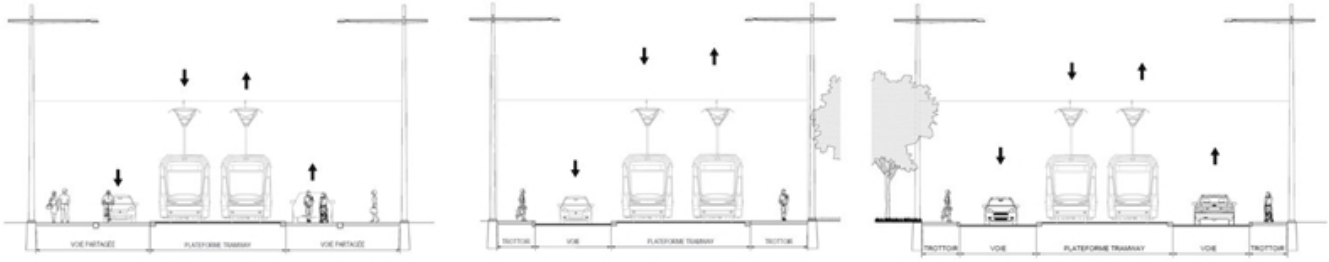
La Ville de Québec a ainsi étudié trois variantes différentes pour l'insertion du tramway dans ce secteur spécifique, soit :

- **Variante 1** : insertion axiale du tramway (centre de la chaussée) et voies partagées entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes (circulation locale seulement)
- **Variante 2** : insertion latérale du tramway (côté nord de la chaussée) et une voie de circulation en direction est
- **Variante 3** : insertion axiale du tramway (centre de la chaussée) et deux voies de circulation (exclusives aux véhicules)

La Ville privilégie la variante 1 (avec voies partagées) puisqu'il s'agit de l'option qui répond le mieux aux différents défis soulevés. Pour plus de détails, vous pouvez consulter le tableau récapitulatif des impacts respectifs des trois variantes au https://tramwaydequebec.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda4-Annexe1.pdf (https://tramwaydequebec.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda4-Annexe1.pdf).

Celle-ci permet notamment de limiter les impacts sur les arbres et le cadre bâti, de maintenir une accessibilité locale aux résidants et aux commerces ainsi que de bonifier les infrastructures pour les déplacements actifs. Cette insertion implique de déplacer la circulation de transit vers les axes parallèles (chemin Sainte-Foy et Grande Allée).

La Ville de Québec souhaite ainsi consulter ses citoyens afin de connaître leur opinion sur l'insertion envisagée et savoir quels objectifs devraient guider l'aménagement particulier de ce secteur compris entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry.



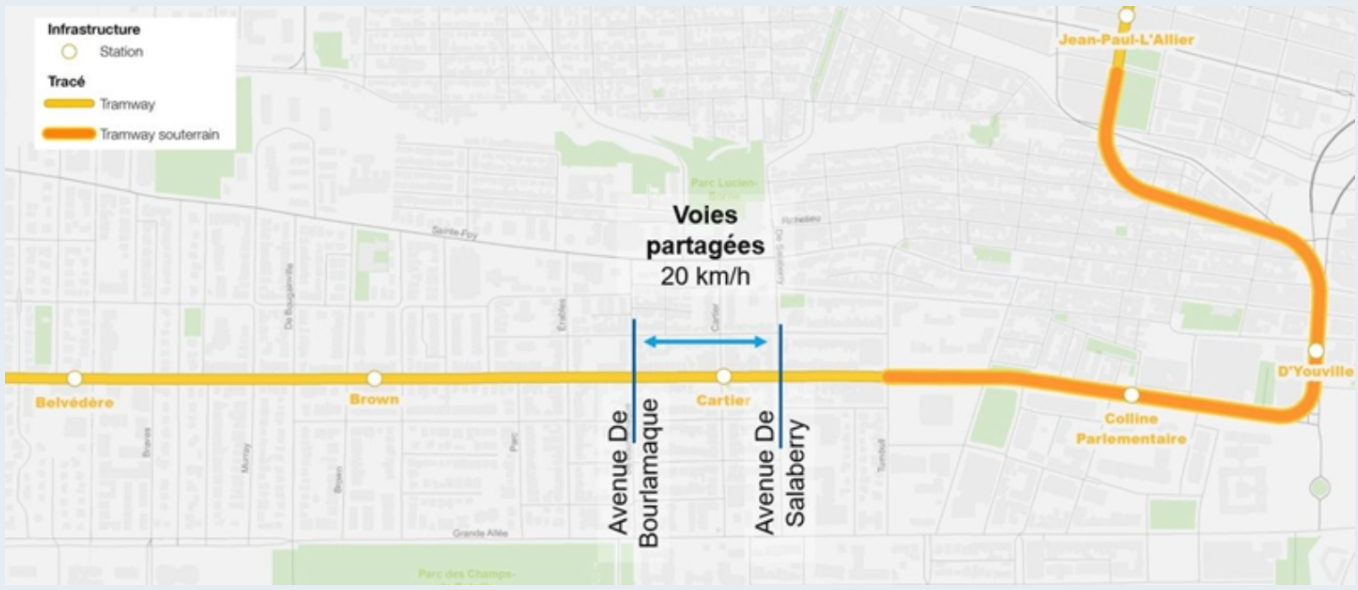
Variante 1
Insertion axiale
et voies partagées
Option privilégiée

Variante 2
Insertion latérale
et 1 voie de circulation
(direction est)

Variante 3
Insertion axiale
et 2 voies de circulation

1

Considérant les défis liés à l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier, **êtes-vous en accord avec le scénario privilégié par la Ville (variante 1)**, c'est-à-dire une insertion axiale du tramway (au centre de la chaussée) et l'aménagement de voies partagées entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry?



- ◯ Totalement en accord
- ◯ Partiellement en accord
- ◯ Partiellement en désaccord
- ◯ Totalement en désaccord
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

2

Si vous le jugez pertinent, dites-nous quelles sont les raisons qui expliquent votre accord ou votre désaccord face à la proposition de la Ville.

3

Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le plus d'importance** pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

- [ ] Protection des arbres existants
- [ ] Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- [ ] Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- [ ] Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- [ ] Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- [ ] Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- [ ] Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement
- [ ] Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- [ ] Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- [ ] Stimulation de l'activité économique locale
- [ ] _____

Autre

4

Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le moins d'importance** pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

- [ ] Protection des arbres existants
- [ ] Confort de la station du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- [ ] Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- [ ] Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- [ ] Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- [ ] Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- [ ] Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement
- [ ] Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- [ ] Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- [ ] Stimulation de l'activité économique locale
- [ ] _____

Autre

5

Seriez-vous favorable à **un aménagement qui réduit le nombre de véhicules** circulant sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)?

- ◯ Oui, très favorable
- ◯ Oui, favorable, à condition que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales
- ◯ Non favorable
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

6

Actuellement, la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque est de 50 km/h. Seriez-vous favorable à **une réduction de la limite de vitesse permise** sur le boulevard René-Lévesque dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)?

- ◯ Oui
- ◯ Non
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

7

L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés.

Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)?

- ☐ Élargissement des trottoirs
- ☐ Ajout de traverses piétonnes sécurisées
- ☐ Ajout de supports à vélos
- ☐ Plantation d'arbres et de végétaux
- ☐ Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)
- ☐ _____

Autre

Nouvelle place publique Cartier

La Ville de Québec souhaite **aménager une place publique sur le site de l'ancienne station-service Shell** situé à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Cartier.

Les questions suivantes portent spécifiquement sur l'aménagement de ce nouvel espace.

8

Classez en ordre d’importance les usages (utilisations) qui devraient être priorisés dans la nouvelle place publique Cartier.

- Un espace pour bonifier la présence d’arbres et de végétation
- Un carrefour commercial
- Une aire de repos (ex. : présence de bancs)
- Un lieu pour la tenue d’événements et d’animations
- Un lieu de rencontres au quotidien
- Un lieu pour la diffusion des arts et de la culture

9

Y a-t-il d’autres usages ou utilisations qui devraient être prévus sur le site?

10

La Ville envisage l'ajout d'un espace multifonctionnel couvert à même la nouvelle place publique. En plus d'y prévoir une toilette publique, cet espace pourrait offrir les services nécessaires (accès à l'eau courante et l'électricité) à une occupation commerciale et culturelle. Êtes-vous favorable à cette idée?

- ◯ Favorable
- ◯ Non favorable
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

11

Y a-t-il des éléments d'aménagement ou certaines animations que vous aimeriez retrouver dans cette nouvelle place publique?

12

À l’été 2021, la SDC Montcalm a aménagé un espace éphémère sur ce site. À quelle fréquence avez-vous fréquenté cet endroit?

- ◯ Régulièrement (toutes les semaines)
- ◯ Occasionnellement (plusieurs fois pendant l’été)
- ◯ Rarement (quelques fois pendant l’été)
- ◯ Je n’ai pas fréquenté l’espace éphémère

13

Quels aspects de l’espace éphémère avez-vous aimés?

14

Y a-t-il des éléments d’aménagement supplémentaires que vous auriez souhaités?

Les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste

Entre les avenues Belvédère et De Bourlamaque et entre les avenues De Salaberry et Turnbull (sortie du tunnel du tramway)

Les choix qui seront faits pour l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier peuvent influencer l'intégration prévue dans le reste du quartier Montcalm et dans une portion du quartier Saint-Jean-Baptiste.

La Ville de Québec souhaite ainsi consulter ses citoyens afin de savoir quels objectifs devraient guider l'aménagement plus général dans ces quartiers, pour le secteur compris entre les avenues Belvédère et Turnbull (sortie prévue du tunnel du tramway).

Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le plus d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste).

- [ ] Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- [ ] Protection des arbres existants
- [ ] Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- [ ] Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- [ ] Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- [ ] Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- [ ] Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- [ ] Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux piétons)
- [ ] Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- [ ] Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)
- [ ] _____

Autre

16

Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous **le moins d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste).

- [ ] Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- [ ] Protection des arbres existants
- [ ] Confort des stations du tramway (espace d'attente, protection contre les intempéries, etc.)
- [ ] Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- [ ] Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- [ ] Protection des bâtiments à valeur patrimoniale
- [ ] Limitation des acquisitions requises (espaces de terrains ou bâtiments complets)
- [ ] Maintien ou augmentation du nombre de carrefours signalisés pour les traversées piétonnes (feux piétons)
- [ ] Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- [ ] Distance de marche raisonnable entre les stations du tramway (10 min de marche et moins)
- [ ] _____

Autre

17

Seriez-vous favorable à un aménagement qui **réduit le nombre de véhicules** circulant sur le boulevard René-Lévesque, et ce, sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque située dans le quartier Montcalm?

- ◯ Oui, très favorable
- ◯ Oui, favorable, à condition que des mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales
- ◯ Non favorable
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

18

Actuellement, la limite de vitesse permise sur le boulevard René-Lévesque est de 50 km/h. Seriez-vous favorable à **une réduction de la limite de vitesse permise** sur le boulevard René-Lévesque, et ce, sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque située dans le quartier Montcalm?

- ◯ Oui
- ◯ Non
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

19

L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés.

Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?

- ☐ Élargissement des trottoirs
- ☐ Ajout de traverses piétonnes sécurisées
- ☐ Ajout de supports à vélos
- ☐ Plantation d'arbres et de végétaux
- ☐ Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs)
- ☐ [ ]

Autre

Avez-vous des préoccupations particulières quant à l’insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?

Aménagement des intersections traversantes

Des aménagements sont prévus à certaines intersections pour **assurer une traversée sécuritaire de la plateforme du tramway pour tous les modes de transport** (véhicules, vélos et piétons).

Les intersections traversantes pour les véhicules seront rehaussées au même niveau que la plateforme du tramway afin d'y permettre la circulation. Ces traverses sont localisées sur les principaux axes de circulation nord-sud.

Les intersections traversantes pour les piétons et les cyclistes seront quant à elles munies d'espaces d'attente, appelés refuge, de chaque côté de la plateforme. Ceux-ci permettront aux piétons et aux cyclistes d'attendre en toute sécurité avant de traverser une voie de circulation ou la plateforme du tramway. Ces intersections sont localisées à une distance régulière et connectées aux lieux et aux rues qui génèrent beaucoup de déplacements piétons, aux axes cyclables actuels et planifiés, aux artères commerciales et aux stations de tramway.

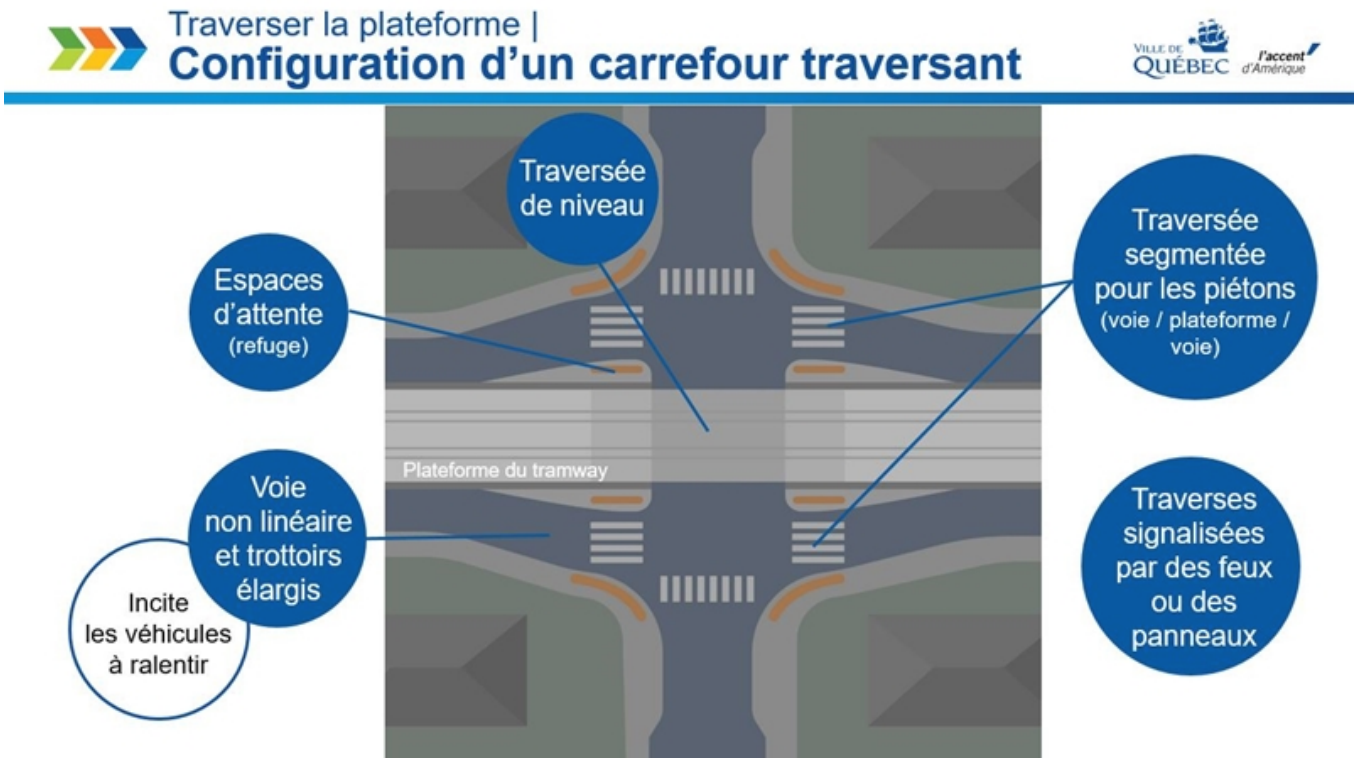
Afin d'alimenter votre réflexion, nous vous invitons à considérer les effets suivants.

Une augmentation du nombre d'intersections traversantes peut engendrer :

- Des besoins supplémentaires en acquisitions
- Des impacts supplémentaires sur les arbres
- Une diminution de la performance du tramway et une augmentation du temps de parcours

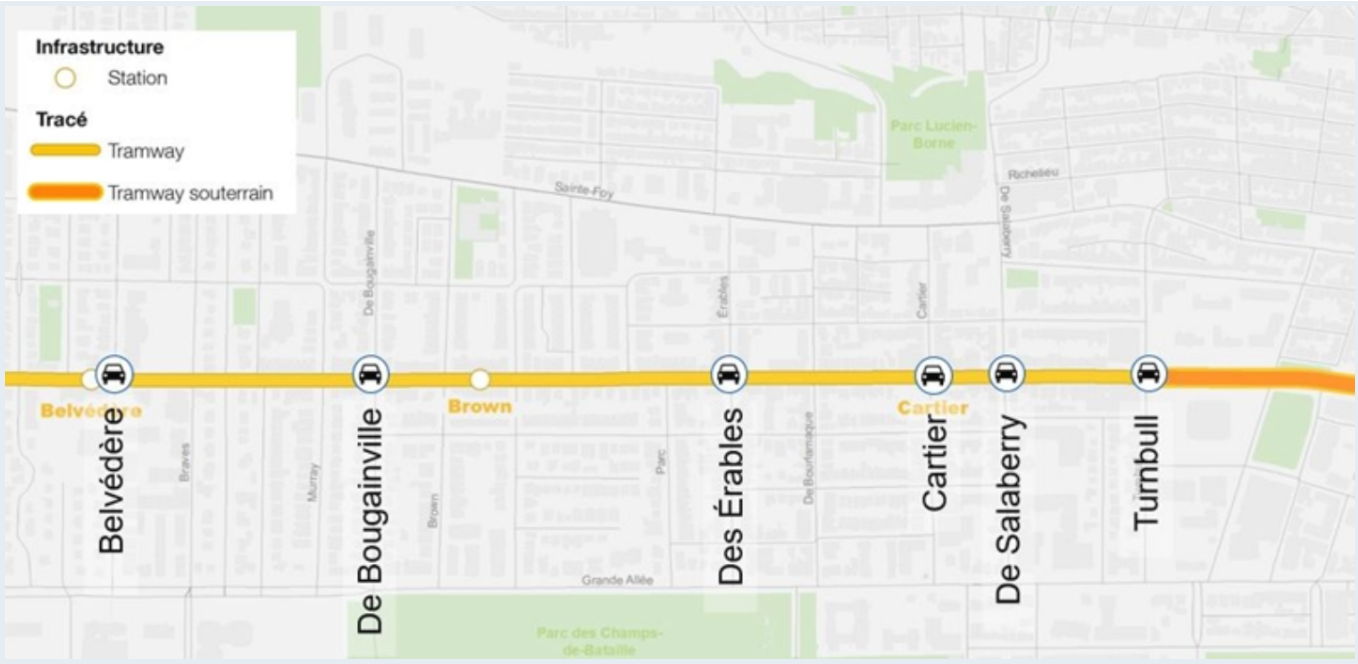
Une diminution du nombre d'intersections traversantes peut engendrer :

- Une augmentation du temps de parcours à pied et avoir un impact sur les personnes à mobilité réduite
- Une augmentation de la circulation automobile sur certains axes



Entre les avenues Belvédère et Turnbull, **six (6) intersections** seront traversantes pour les **véhicules**, soit Belvédère, De Bougainville, des Érables, Cartier, De Salaberry et Turnbull.

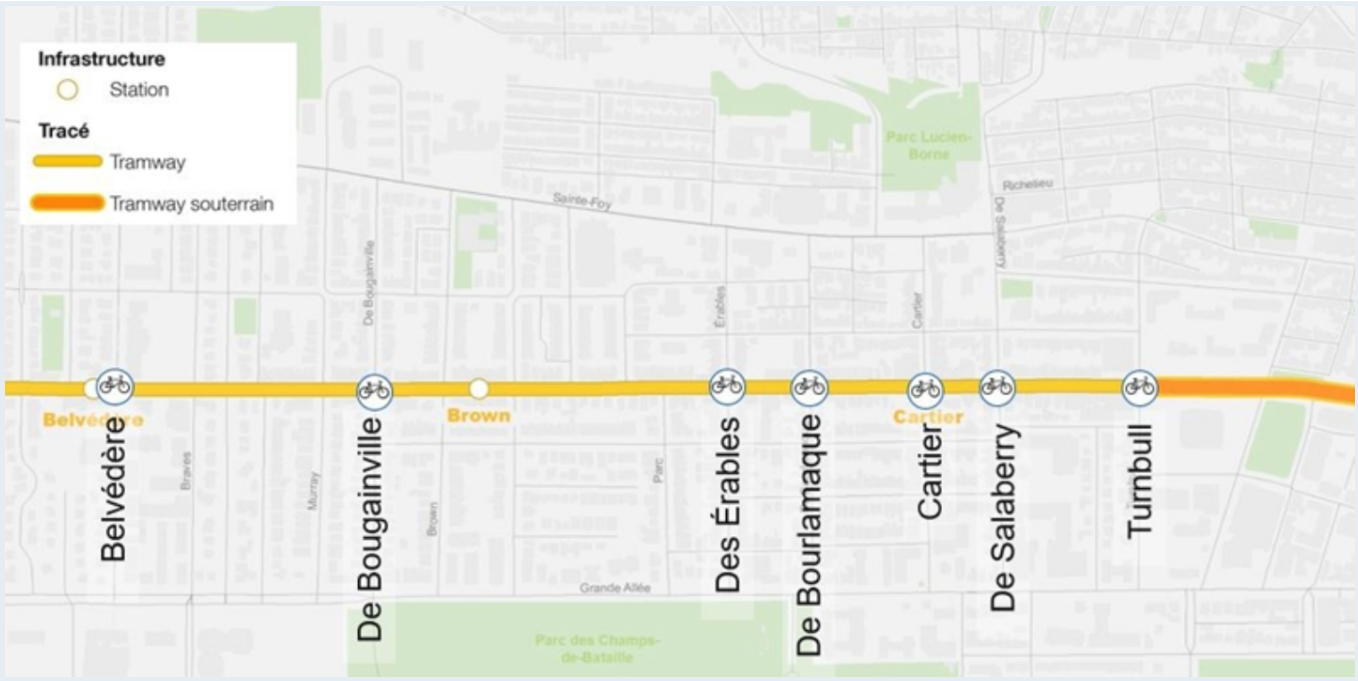
Selon vous, les intersections traversantes pour les véhicules sont :



- ◯ Trop nombreuses
- ◯ Suffisantes
- ◯ Insuffisantes
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

Entre les avenues Belvédère et Turnbull, **sept (7) intersections** seront traversantes pour les **vélos**, soit Belvédère, De Bougainville, des Érables, De Bourlamaque, Cartier, De Salaberry et Turnbull.

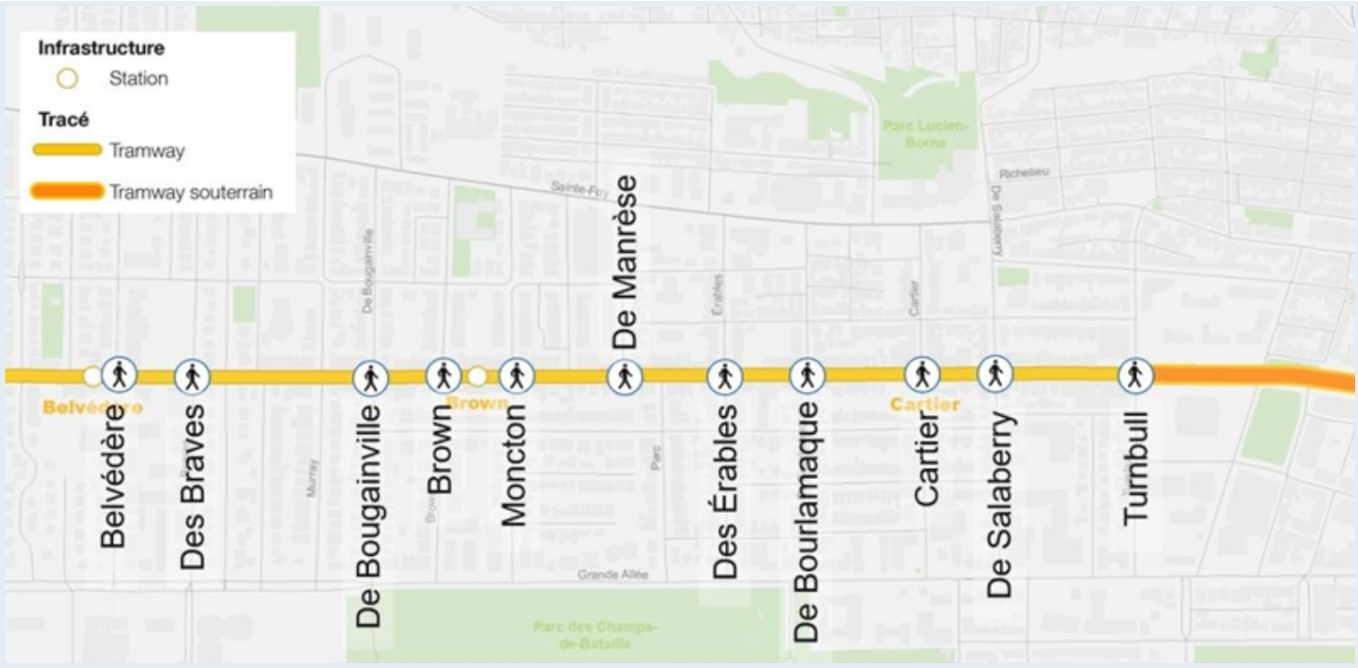
Selon vous, les intersections traversantes pour les vélos sont :



- ◯ Trop nombreuses
- ◯ Suffisantes
- ◯ Insuffisantes
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

Entre les avenues Belvédère et Turnbull, **onze (11) intersections** seront traversantes pour les **piétons**, soit Belvédère, des Braves, De Bougainville, Brown, Moncton, de Manrèse, des Érables, De Bourlamaque, Cartier, De Salaberry et Turnbull.

Selon vous, les intersections traversantes pour les piétons sont :



- ◯ Trop nombreuses
- ◯ Suffisantes
- ◯ Insuffisantes
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

Conclusion

24

Avant de répondre au questionnaire en ligne, avez-vous participé à l'une des séances d'information organisées par la Ville de Québec au sujet de l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste ou avez-vous visionné l'enregistrement de l'une de ces séances?

- ◯ Oui
- ◯ Non
- ◯ Ne sait pas / Ne veut pas répondre

25

Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire.

Votre profil

Ces questions sont posées à des fins d'analyse de l'échantillon. Vos réponses demeureront anonymes et seront traitées de façon confidentielle.

26

À quel genre vous identifiez-vous?

- ◯ Une femme
- ◯ Un homme
- ◯ Je préfère ne pas répondre

27

Quel âge avez-vous?

- ◯ Moins de 18 ans
- ◯ De 18 à 24 ans
- ◯ De 25 à 34 ans
- ◯ De 35 à 44 ans
- ◯ De 45 à 54 ans
- ◯ De 55 à 64 ans
- ◯ De 65 à 74 ans
- ◯ 75 ans ou plus
- ◯ Je préfère ne pas répondre

28

Quel est votre lieu de résidence?

- ◯ Quartier de Montcalm
- ◯ Quartier de Saint-Jean-Baptiste
- ◯ Quartier du Vieux-Québec—Cap-Blanc—Colline Parlementaire
- ◯ Quartier de Saint-Sacrement
- ◯ Quartier de Saint-Roch
- ◯ Quartier de Saint-Sauveur
- ◯ Quartier de Sillery
- ◯ Ailleurs dans la ville de Québec
- ◯ À l'extérieur de la ville de Québec
- ◯ Je préfère ne pas répondre

29

Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal?

Si vous avez répondu « Ailleurs dans la ville de Québec », veuillez sélectionner votre arrondissement.

- ◯ Beauport
- ◯ Charlesbourg
- ◯ La Cité-Limoilou
- ◯ La Haute-Saint-Charles
- ◯ Les Rivières
- ◯ Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

31

Pour quel(s) motif(s) fréquentez-vous le secteur de l’avenue Cartier?

- [ ] Domicile
- [ ] Travail
- [ ] Magasinage
- [ ] Sports et loisirs
- [ ] Sorties culturelles
- [ ] Bars et restaurants
- [ ] Soins de santé
- [ ] Visite d’amis ou de proches
- [ ] Lieu de transit vers le réseau autoroutier ou d’autres secteurs avoisinants
- [ ] Je ne fréquente pas le secteur
- [ ] Autre

Merci de votre participation !

Ce contenu n'a pas été créé ni n'est approuvé par Microsoft. Les données que vous soumettez sont envoyées au propriétaire du formulaire.

Microsoft Forms

ANNEXES DES COMMENTAIRES[1]

Commentaires (1 211) des citoyens Q # 2	**page 2**
Commentaires (187) des citoyens Q # 3	**page 87**
Commentaires (145) des citoyens Q # 4	**page 93**
Commentaires (200) des citoyens Q # 7	**page 98**
Commentaires (662) des citoyens Q # 9	**page 105**
Commentaires (729) des citoyens Q # 11	**page 129**
Commentaires (534) des citoyens Q # 13	**page 154**
Commentaires (354) des citoyens Q # 14	**page 170**
Commentaires (138) des citoyens Q # 15	**page 182**
Commentaires (119) des citoyens Q # 16	**page 187**
Commentaires (150) des citoyens Q # 19	**page 191**
Commentaires (765) des citoyens Q # 20	**page 196**
Commentaires (746) des citoyens Q # 25	**page 242**
Commentaires (21) des citoyens Q # 31	**page 306**

[1] Les questions no.3, no.4, no. 15 et no. 16 proviennent d'une extraction de la donnée de FORMS analysée par le système Power BI.

Commentaires des citoyens Q # 2

Question # 2 : Si vous le jugez pertinent, dites-nous quelles sont les raisons qui expliquent votre accord ou votre désaccord face à la proposition de la Ville**.**

Proposition et scénario privilégiés par la Ville (variante 1), c'est-à-dire une insertion axiale du tramway (au centre de la chaussée) et l'aménagement de voies partagées entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry.

1 211 réponses

Si vous le jugez pertinent, dites-nous quelles sont les raisons qui expliquent votre accord ou votre désaccord face à la proposition de la Ville.
Cette solution est de loin la plus conviviale et adaptée à la réalité du centre-ville. Elle est crédible et rendra la circulation plus sécuritaire pour tous.
Connaissant le peu de respect des limites de vitesses, le peu de surveillance policière, et le peu de courtoisie des automobilistes de Québec, je crains que les voitures circulent rapidement sur ce tronçon et que les piétons/cyclistes ne s'y sentent pas en sécurité. Est-ce que des aménagements (chicanes, dos d'âne etc.) seront réalisés. C'est la mesure la plus efficace pour réellement ralentir la circulation. Les rues partagées réalisées en 2020-2021 n'ont pas été efficaces pour faciliter le partage sans aménagements physiques. Je crains devoir toujours être sur mes gardes avec une voiture qui me colle dangereusement derrière en s'impatientant pour circuler comme sur un boulevard normal. C'est ça le constat que j'ai fait des rues partagées précédentes
Le tramway n'est pas la solution pour le transport en commun à Québec. S'il faut absolument un tramway, il doit passer sur Charest, pas en haute-ville.
La circulation sur Grande Allée sera congestionnée aux heures de pointe. Pourquoi ne pas acheter des autobus électriques en grand nombre et réduire les coûts des permis mensuels au lieu de dépenser des milliards pour un tramway qui somme toute transformera nos magnifiques boulevards et notre ville au grand complet en plus de subir tous les désagréments d'une construction qui durera des années.
Le problème ce sont les zones de transitions, trop de voitures vont circuler dans les petites rues et les parallelles. Soit on autorise les voitures sur René-Levesque variante 3 , soit on les interdits completement sur zones de transitions et cartier , vous vous rendez pas compte du nombre d'enfants a vélo, a pieds entre fraser , des érables etc.... vous allez détruire les quartier autour des zones de transitions.
Embouteillages monstres à prévoir aux heures de pointe sur la Grande-Allée, le chemin Ste-Foy et les rues de transit.
Le Variant 1 va nuire aux livraisons et à la circulation urbaine en général. Les piétons n'utilisent de toute manière pas l'espace de la route dans ce secteur. Les trottoirs desservent déjà bien le quartier, nuire davantage à la circulaire n'aura pas d'effet bonifiant mesurable économiquement. Le variant 3 est plus cohérent, mais encore, l'espace réservé pour les gros véhicules reste pauvre. N'OUBLIEZ PAS. Nuire aux petits commerçants, c'est nuire à la vie locale d'un quartier et il n'y a pas que les piétons qui comptes. Le secteur de Cartier est déjà très fonctionnel en termes de rapport de force piéton/voiture. Les livraisons sont déjà assez réglementées. Si on rend

ENCORE PLUS difficiles celles-ci en contraignant l'utilisation du meilleur carrefour (le principale point de pivot pour les gros camions) vous allez nuire à l'approvisionnement de toute la rue! Le secteur de Cartier n'a pas besoin de plus de fonctionnalité niveau piéton/voiture, c'est déjà parfait ainsi. Le secteur a déjà absorbé le maximum d'élasticité que peut prendre ce dernier (rue fermée l'été, règlement sur les heures de livraison, voie réservée pour le bus, etc). Ajouter plus de contrainte au carrefour René-Lévesque/Cartier et vous allez étouffer les commerçants qui comptent sur la dernière flexibilité du secteur pour les livraisons. En ce qui concerne ma compagnie, notre principal fournisseur ne livre qu'en 18 roues. C'est ça ou c'est rien. Si on perd ce fournisseur car ses camionneurs ne peuvent pas proprement livrer sur la rue, nous sommes fichus. Nous n'aurons pas d'alternative réaliste pour récupérer notre inventaire autrement.

Les enjeux de circulation face à l'insertion du Tramway dans ce secteur semblent plus que problématique, le bureau de projet lui-même ne semble pas certain à 100% de quelle façon il devront procédés ou si ils le sont, ils sont loin d'être convaincant ou de sembler convaincu... On se base sur le fait que les gens vont se rabattre sur le tramway pour circuler dans ce secteur, selon des études de probabilité, mais si ses probabilités s'avèrent à être fausses, j'ai la nette impression que les clients des commerçants de ce secteur se tourneront vers d'autres commerces qui seront beaucoup plus facile d'accès. L'insertion de la variante 1 me semble la pire des trois, entre autres pour cette raison.

À partir de 1937, les autobus de la Quebec Power Company remplacent graduellement les vieux tramways, considérés comme une nuisance publique. Le sigle de la Quebec Railway Light and Power Co est traduit par « Quelle Route Lente et Peu Commode »! Imaginons en 1937 cet énoncé est encore plus vrai aujourd'hui

Mauvais projet

No way tramway

Bonjour, je ne crois pas que le projet proposé soit moderne et réponde aux besoins de la Ville en matière de transport en commun. La proposition cause une coupe massive d'arbres matures qui, malgré une plantation de 20:1, ne pourra remplacer avant plusieurs années les arbres coupés. De plus, le partage de la chaussée avec priorité aux piétons crée une proximité dangereuse qui rendra à tout le moins inconfortable les piétons, il n'est aucunement agréable de circuler avec des voitures impatientes derrières soi. La circulation sera évidemment déviée dans le quartier. J'habite Salaberry. On ne peut me préciser l'augmentation de circulation prévue. Le nombre d'arrêts dans le secteur (ie 3 : Cartier, Brown, Belvédère) me sidère. Il s'agit d'une grande perte d'efficacité et de confort pour les usagers de transport en commun que j'utilise à tous les jours.

Les automobilistes ne respectent JAMAIS les piétons ni les cyclistes.

Ce quartier, comme tout le boulevard René Levesque, deviendrais un accès impossible à circuler, par conséquent, les chemins transitoires, déjà difficiles, ne pourraient jamais suffirent.

Votre refus de « voir » à long terme et de « servir ». Ou bedon le projet de tramway est relégué aux oubliettes, oubedon il sera en sous-terrain depuis le parc Jean-Paul l'Allier jusqu'à Des Érables, coté Ouest.

Ce projet insensé de tramway va défigurer la ville pour des décennies et dans 20 ans vous regretterez de ne pas avoir opté pour un métro souterrain....

Il n'y a pas assez de place et la Ville de Québec est le royaume de la neige POUSSÉE et non ramassée. De plus, il n'y a pas de stationnements prévus pour les gens de

René-Lévesque. Dire qu'il y a de la place de jour, SOIT. Mais cela ne crée pas de places de stationnement le soir au retour du travail.

L'aménagement d'un centre-ville dense et convivial doit se faire entre autres par une réduction d'accessibilité et de vitesse des voitures solos (particulièrement ceux venant de l'extérieur) et du transport de transit. En ce sens, la voie partagée force le ralentissement et laisse un espace théoriquement plus sécuritaire qu'une voie à plus haute-vitesse, même séparée. Il s'agit aussi de l'option laissant le plus de latitude pour fermer la rue et agrandir les terrasses lors d'évènements spéciaux. À cela, afin de ralentir le trafic et de convivialiser le secteur, il serait judicieux de penser à réduire la largeur, ralentir la vitesse et augmenter le nombre d'arbres sur René-Lévesque entre Salaberry et la colline parlementaire.

La circulation auto ne doit pas être détournée; c'est une question de fluidité

Complètement en désaccord avec le projet.

Je suis d'accord en principe, mais je trouve que la Ville pourrait oser aller plus loin en instaurant une portion partagée sur une plus grande longueur.

Plus de place pour le transport actif en plus d'une sauvegarde optimale des arbres.

Meilleure façon de conserver et même bonifier le caractère “ artère principale” du quartier

C'est un secteur déjà à l'étroit ou les piétons et les automobilistes se disputent déjà le peu d'espace disponible pour circuler.

Ça n'a pas de bon sens pour la circulation automobile.

On protège les arbres, on fait plus de place aux piétons et aux cyclistes. On va par le fait même diminuer la circulation automobile et la vitesse de celle-ci. On vient donc encourager la mobilité durable et active.

La proposition 1 est la meilleure pour favoriser les transports actifs, transports en commun et la qualité de vie aux environs du tramway

Je ne vois pas la pertinence d'un tramway sur la portion René Lévesque. Améliorons l'existant : interdire le stationnement sur toute l'avenue afin d'avoir toutes les voies de circulation disponibles en tout temps, revoir le système des lumières pour privilégier le Métrobus, garantir les heures de passage... Et si tramway il doit y avoir pour la connexion avec les autres portions, optons pour un tramway hybride qui passerait en mode "bus" sur cette portion où il n'est pas nécessaire d'engager de travaux compte tenu de la largeur des voies (si on enlève la possibilité de stationnement).

Pas de tramway

Il s'agit de la solution la plus cohérente et qui va améliorer nettement le cadre de vie des résidentes et résidents. Ceci étant, les voies partagées sont tout un apprentissage pour les automobilistes, et il demeure des enjeux pour les personnes dont les portes donnent directement sur René-Lévesque.

Le tunnel devrait tout simplement être plus long et finir plus loin que l'avenue Cartier.

Le tramway est un mauvais mode de transport. Il est inflexible et non adapté à Québec. L'autobus électrique articulée résoudrait tous ces questionnements.

Option qui diminue le plus la place de la voiture.

Le chemin Sainte-Foy ne peut pas accueillir davantage de voitures. Je prends l'autobus 807 et il me faut 50 minutes pour franchir 7 kilomètres. Le parcours 807 est le troisième parcours le plus achalandé du RTC. De plus, c'est complètement injuste pour les résidents du chemin Sainte-Foy dont ma mère qui habite au 495 chemin Sainte-Foy et qui verra sa tranquillité grandement affectée.

La variante 3 est à privilégier

J'habite l'avenue Brown, fort tranquille. La circulation va y devenir infernale avec le concept d'une rue partagée sur RL
Accès au commerce maintenu. Partage plus équitable des voix de circulation entre les différents modes de transports VS 100% auto
L'utilisation partagée est de la foutaise. Les représentnants du bureau de projet ont le culot d'avouer au'il y aura une augmentation de 100 à 300% de circulation automobile et que, sur le boulevard René-Lévesque, la circulation automobile ne sera pas la bienvenue. Allo... les cocos. Réveillez-vous. Il va y avoir des automobiles à ne plus finir en Haute-Ville avec les embouteillages, le bruit, la pollution, ça va être l'enfer. Le centre-ville de Québec va devenir un lieu à véiter pour les gens en banlieue, comme c'est la cas dans de grandes villes comme MOntréal et même Paris. Oui, à Paris, le centre-ville est boudé par les gens des banlieux tellement la circulation automobile est devenue impossible avec les politiques de Mme Hidalgo d'entraver le plus possible la circulation automobile. Le centre-ville va être dévitalisé et plus habitable pour le monde ordinaire qui ont une voiture. Les commerces et restaurants locaux ne seront pas vitalisés, ils seront fréquentés seulement par la population locale. Si vous maintenez votre priorité à la solution numéro 1, vous devriez au moins enlever les restrictions pour les rues environnantes comme Pèere-Marquette pour que la circulation automobile puisse s'y faire. Là, on verrait que l'administration veut maintenir la vitalité du centre-ville.
Il est utopique de penser qu'une voie partagée entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes est réalisable; ça ne me semble pas du tout sécuritaire pour qui que ce soit. De plus, le concept de circulation locale ne tient pas; un automobiliste va où il veut quand il le veut.
Trop d'impacts négatifs pour un tramway qui coûte plus qu'un métro léger automatique. La ville ne travaille pas dans l'intérêt des citoyens.
Il s'agit d'un secteur à fort achalandage piétons. Réduire la place de l'auto améliorera la sécurité et créera une meilleure qualité de vie.
C'est totalement adapté à la configuration du lieu. Actuellement, tout le secteur de la rue Cartier est désagréable,m envahi de voitures, feu piéton très court, longue attente, etc. Cela va apaiser le secteur et tout le monde va y gagner. Les commerces vont être plus attractifs. Les voitures vont être moins nombreuses et rouler plus lentement. Que tu positif.
Pas d'accord du tout avec l'entièreté du projet de tramway
Projet de tramway complètement inutile et farfelu
Je veux encourager et faciliter le transport actif, réduire la place occupée par la circulation automobile.
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.
Livraisons aux commerces très difficiles; Nuisance à la circulation automobile; Nuisance à la circulation de transit; Coupe d'arbres matures = îlot de chaleur, diminution du retrait de polluant
À cause de l'étroitesse de René-Lévesque dans la section concernée. Il n'est pas réaliste d'envisager le scénario 3 avec deux voies automobiles pour chaque direction.
non au tramway les autobus sont vide 80% du temps
Très intéressée par l'espace partagée aux déplacements actifs qui augmenteront l'attrait de ce coin en plus de limiter la coupe des arbres

Par contre, les rue partagées présentent un risque plus important pour les utilisateurs autres que les véhicules. Pour ne pas privilégiez des voies pour les véhicules électriques alternatifs (quadriporteurs, trotinette, vélos,etc..)
Moins d'arbres abattus, moins bruyant
Bien que la place des arbres me préoccupe depuis les tout début du projet, je crois que nous avons trop à perdre. Je ne vois pas comment les autres axes pourront récupérer la circulation de René-Lévesque. Avec un très faible transfert modal, l'accès au secteur de la Colline parlementaire en voiture sera tout aussi important. Par ailleurs, cela viendra se compliquer davantage lors d'événements spéciaux comme le Festival d'été. Au final, cette déchirante question des trois options n'est nécessaire qu'en raison du choix tunnel court vs tunnel long.
Aidera à piétonniser le secteur,notamment Cartier en période hivernale qui peut être difficile pour les piétons avec la neige et les stationnements qui réduisent l'espace de trottoir.
Le mode en tunnel serait vraiment à privilégier pour ce secteur (étant bien conscient des coûts qui y sont retachés).
Rue trop étroite; trop d'arbres à couper
Pas assez de voie pour les autos
Je pense qu'il est vital de redonner la place aux gens et non aux autos, donc que l'espace soit prioritaire aux piétons et aux cyclistes. Le tramway est également mis en valeur et est attractif.
Aucune raison que le trajet du tramway passe sur le boul. René-Lévesque. Si ce projet anti-démocratique devait voir le jour, il devrait plutôt circuler sur le boul. Charest.
Je suis contre le projet du tramway. On s'en va droit dans un gouffre financier déja 600M$ en excès. Commencer par faire un référendum et si la population est en faveur vous l'aurez votre projet. LE GOUVERNEMENT avait octroyéIPLUS DE DEUX MILLIONS à M.Labaume pour qu'il explique le projet . Allez-vous comprendre que la population n'en veut plus pas.
Impact moindre sur les autres modes de déplacement.
Améliorer le système de transport en commun intelligent avec plus d'autobus! Oui c'est une belle idée un tramway, mais je pense qu'améliorer les routes, insérer plus d'autobus, planter des arbres, serait moins coûteux, le stress accordé aux citoyens serait moindre! Vous vous rendez compte des dégâts qu'un chantier de construction de cet ampleur occasionne, j'accorde l'économie doit rouler, mais pouvons-nous faire en sorte d'écouter la population, vous le savez que le 4 milliard va se transformer en 6 milliards, enfin bref, je suis contre, je trouve ça triste que je n'ai pas de contrôle sur mes taxes, merci bonne journée
Parce qu'il n'y a aucune place dans ce secteur pour ce genre de projet tout court. Un projet qui detruit le décor du secteur Cartier l'été et aucune pertinence d'y faire passer un tramway à 4 milliards avec nos impôts et taxes.
Partage de la route.
Je crois beaucoup à l'imposition du partage des voies et à la réduction de la vitesse de l'auto.
Vous allez faire une enclave avec le secteur du grand théâtre ou sa sera plus possible de se rendre
Je me promène régulièrement en transport actif (à pied, à vélo ou en longboard) dans cette section. L'ajout de voies partagées est un plus pour moi.

Soyons plus ambitieux et cohérents. Pourquoi seulement à cet endroit et pourquoi provoquer une discontinuité si proche du centre-ville? ne se rappelle-t-on pas St Cyrille et son mur?
Les cyclistes et les pietons doivent garder un accès au boulevard René Levesque.
Permet de reconfigurer l'utilisation de l'ensemble de la chaussée pour une cohabitation plus harmonieuse des modes de transports en priorisant le transport en commun et le transport actif.
Ce type d'insertion va venir bonifier ce secteur déjà agréable à parcourir à pied, et vient contribuer aux changements de mentalité qu'on veut voir s'opérer dans la ville en termes de transport actif, en plus d'être le mode qui permet de préserver le plus d'arbres.
Je suis résolument contre le projet du tramway à Québec. Par conséquent, je ne suis ni pour l'une ou l'autre des variantes.
Un véhicule collectif autonome sur roue permettrait d'offrir un réseau réactif qui s'adapterait les parcours à l'achalandage (application avec gestion en instantané de la demande et réduction des espaces dédiés au stationnement des automobiles particulières). De nombreux projets sont en développement au-delà de nos frontières. Nous devons viser un transport collectif en phase avec les technologies à venir et non réaliser un mode de transport qui sera désuet lorsqu'il sera en opération.
On n'en veut pas de tramway point
Ça va créer de la congestion
Avoir une rue partagée piéton/ vélo/ auto est une super bonne idée
Projet inutile
Le tramway n'est pas la solution. Vous voyez bien que vous allez congestionner la ville à un prix démesurée
Cela dégage l'espace pour la circulation de chaque et facilite l'accès aux commerces.
Je trouve l'idée bonne, mais est-ce que la voie partagée aura de part et d'autre une piste ou une bande cyclable à part entière permettant de s'y rendre?
En faveur de prioriser les déplacements actifs et le transport en commun, surtout si cela permet de conserver plus d'arbres en bordure de rue.
Les piétons n'iront pas beaucoup plus sur René Lévesque. C'est et ça continuera d'être Grande-Allée et Les Plaines qui attireront les piétons. La circulation automobile sur Grande Allée est déjà très importante. La variante 1 en faisant déverser sur Grande Allée une grande proportion de la circulation actuelle de René Lévesque va y créer une circulation tellement dense que non seulement elle fera souffrir les automobilistes mais elle pourrira également la vie des piétons. René Lévesque ne sera jamais une alternative attrayante aux piétons. La variante 3 est de loin la plus raisonnable pour atteindre 3 objectifs : faire circuler le tramway, ne pas rendre la vie plus pénible qu'il ne le faut aux automobilistes et ne pas détruire le charme de Grande Allée le long des Plaines en y déversant le plus possible de la circulation de René Lévesque.
À sa base, c'est un projet non adapté à la ville de Québec et surtout pas sur René Lévesque déjà hautement desservi par le RTC actuel. on doit privilégier la solution du professeur de génie de l'UL et implanter des autobus électriques avec priorité aux feux verts comme le tramway. Une solution simple, flexible, adaptable et rapide de mise en fonction ! tout le contraire du tramway. Au pire, la solution de madame Guérette pourrait constituer une excellente solution pour les tenants d'un tramway à tout prix!
Je privilégie le 3, insertion axiale et 2 voies de circulation. Tous les marcheurs à Montcalm savent très bien que René-Lévesque est un couloir de vent et désagréable.

Nous marchons sur Grande-Allée. Votre option 1 détourne la circulation sur Grande-Allée la magnifique, en nous privant de cette belle vie de quartier que nous les citoyens apprécieons. C'est un non-sens, et à la limite d'une gaffe historique. N'oubliez pas qu'elle longe les Plaines d'Abraham! Le joyau de notre Ville! Alors l'option 3 est la moins pire. De plus, il faudrait à tout le moins réduire la vitesse sur Grande-Allée également, pour la protection sonore des citoyens et encourager le transport en commun.

On doit offrir la circulation Ouest-est / est-Ouest pour tous les véhicules 🚕 et non juste en mode local. Moi si je prends mon auto quand on tombe au niveau de grand allé je continue sur René Lévesque et non grande allée après avoir emprunter laurier

Avec le métro léger, on n'aurait pas besoin de changer quoi que ce soit en surface.

Il est temps de privilégier le transport actif au lieu du tout à l'auto qui prend toute la place présentement. Il s'agit ici d'un quartier résidentiel avec de nombreux services de proximité, les gens qui l'habitent et le fréquentent y circulent la plupart du temps à pied, jeunes, personnes âgées, travailleurs, touristes etc.

Une voie de circulation partagée auto/piéton/vélo est démentiel dans le contexte d'une rue comme René-Lévesque (lequel doit se retourner dans sa tombe...). Faire circuler les automobiles à 10-20 km/heure est ridicule. La vérité, c'est que demander à un automobiliste de circuler à une telle vitesse revient à dire d'aller ailleurs.

Parlant d'aller ailleurs, de faire dévier la circulation sur Ste-Foy et Grande-Allée sera un capharnaum. Ça va congestionner dur!

Faire stationner les camions de déménagement "à proximité" de l'appartement ou de la maison! J'hallucine ou quoi? Les déménageurs vont marcher dans la rue (avec les autos, les piétons et les bicycles) avec les meubles, les boîtes?

Il a toujours été clair que le projet de tramway est une arnaque improvisée qui a été pensé par l'ancien premier ministre Couillard (l'Ours polaire) et Labeaume (Badabaume). Couillard cherchait un projet qui lui ferait gagner l'élection de 2018 et Labeaume n'a pas craché sur l'argent promis. Projet gribouillé sur une "napkin" qui n'a pas évolué depuis ce temps. La coupe des arbres est un monumental scandale, faire circuler le tramway sur une bande de béton surélevée est ridicule car cela va bloquer des dizaines d'intersections, des arrêts plus espacées (donc plus de distance à marcher pour les personnes âgées); bref, tous ces aspects négatifs ont été présentés et discutés depuis plusieurs années, inutile de les répéter.

Marchand s'avère tout aussi décevant que Labeaume et d'autres politiciens. Marchand beau parleur, beau menteur on le constate aujourd'hui. Que les politiciens ne se demandent pas pourquoi ils sont honnis par la population, pourquoi ils sont méprisés. Maechand devrait démissionner et retourner à sa jobbe antérieure car soutenir le projet de tramway comme il a été présenté par Badabaume ets indécent. Marchand porte bien son surnom de fourchette à fondue...

Bye the way, Maude Mercier Larouche ne devait pas parler. Ben, elle pas été capable de se la farmer, la gueule. Une autre recrue politique qui devient insupportable.

Serait-il possible de prévoir la variante 2, mais avec une voie de circulation partagée, en plus du trottoir? La circulation des vélos, des véhicules et des piétons dans un même espace me semble poser problème.

Il est important de permettre aux cyclistes d'utiliser les voies de circulation.

le trafic et la pression sur le ch ste-foy et grande allée est

C'est un projet qui n'a pas d'allure. Dévisage la ville de Qc.

Le tramway du mensonge : https://www.journaldequebec.com/2021/03/10/un-tramway-nomme-mensonges

La vérité Vidéo: https://drive.google.com/file/d/1nDx_-IxxBLyKhl4HOQtHb6aSCTWdoCS0/view?usp=sharing

Je demeure dans une maudite banlieu comme disait m.Lallier.

Ce tramway n'est basé sur aucune études sérieuse Et

8 novembre 2021 14h07 Mis à jour à 23h46
Importante fuite de gaz dans Saint-Roch
BRUITS
Dépotoir sols contaminés, pétrole, chimique, souris, etc...
Arbres
Circulation
Séparation dans la ville en deux
Beaucoup d'argent en marketing et publicités
Rapport du BAPE
Etc

Vous etes des minables!

Bonjour! En tant que citoyen qui paye des taxes à la Ville depuis plus de 30 ans, je souhaite ardemment indiquer que je suis totalement opposé au projet du Tramway, quelle qu'en soit la forme. Ce projet N'EST PAS DÉMOCRATIQUE! L'élection récente du Maire Marchand n'était pas un vote pour le projet, mais un vote pour la gouvernance de la Ville. S'il vous plaît, arrêtez de forcer la mise en place d'un tel projet, qui ne fait que devenir de plus en plus désuet à chaque jour qui passe, avant même d'être construit! Un tel projet est trop invasif, tant au niveau souterrain (tous les services à déplacer / adapter) qu'hors sol (coupe d'arbres, trajet non déplaçable, etc.). La démonstration de l'utilisation reste à prouver, surtout dans un contexte où le télétravail est davantage utilisé. C'est affreux de pousser un tel projet, quelle déception pour la Ville de Québec ces 5 dernières années. LES ÉLUS DOIVENT SERVIR LE PEUPLE, ET NON L'INVERSE! Je suis tout à fait en faveur d'un projet de transport collectif, mais il y a lieu d'identifier une solution beaucoup plus flexible et moins invasive. Et ce n'est pas vrai qu'il est trop tard, rien n'est encore construit! Il vaut parfois mieux avouer ses erreurs et se reprendre d'une meilleure manière! Je crois sincèrement que ceci s'applique dans le cas de ce projet.

Diminution du trafic automobile sur René Lévesque et la priorité aux piétons et cyclistes.

20 ans d'ici le tramway va être dépassé et les coûts d'entretien vos être vraiment à leurs max entre la 15 et la 20 ieme année de service où sont les études de coût pour les AUTRES frais

On n'a PAS besoin de tramway ....

le tramway, la population n'a pas été consultée...Projet qui enrichira les promoteurs de tout poil mais fera chier la populace...La ville de Dublin scrappe le sien pour un métro, 20 ans après avoir fait cette erreur...Pis le tramway ça chie à Bordeaux, à Ottawa...Bravo les champions! En passant je suis 100% pour le transport en commun...

Le tracé devrait continuer sous terre sur une plus grande distance pour éviter les inconvénients dans ce secteur.
Un référendum sur tout le projet SVP. Non merci à ce projet.
Le tramway est un désastre
Trop dangereux pour les piétons
On aurait du conserver le plan de départ et faire passer le tramway sous terrain dans ce secteur.
Circulation à 20 kilomètres heure , complètement ridicule (plus lent qu'en bicyclette) Rendre la circulation trop lente pour forcer les automobilistes à utiliser le tramway va le faire détester . Des pistes cyclables d'hiver inutiles puisque que la population vieillit et que l'usager cycliste et tramway seront les mêmes.De plus ,les gens âgées ne vont pas prendre le tramway pour magasiner ou faire l'épicerie, pas davantage pour aller au resto ,les touristes ne vont pas davantage s'en servir. REGARDEZ les bus articulés qui circulent à vide la plupart du temps ! D'où croyez-vous que la clientèle du tramway va provenir? Les propriétés sur le trajet du tramway vont perdre de la valeur comme les commerces et les restaurants, problèmes de stationnements, de bruit, de perte d'arbres matures .
Diminution du transit automobile Cartier/René Lévesque et amélioration direct de la convivialité du secteur, malgré les désagréments apportés, les gains seront supérieurs.
Le tramway n'est pas pertinent. L'économie de temps est la première chose à privilégier
Étant donné la norme actuelle de 1.5 M entre véhicule et vélo, il est impensable d'avoir au tramway au détriment de vélos. Afin que ce soit sécuritaire, une piste cyclable de 1.5 M doit être aménagée des côtés Nord et Sud de la rue.
Le tramway lui-même est inapproprié. J'aurais voulu un référendum sur un projet aussi coûteux et impertinent. Impertinent dans le sens ou ce projet est sensé désengorger les routes de la ville alors qu'il est évident que qu'il fera l'inverse.
Non adapté à la réalité du monde en 2022
Moins d'arbres coupés et moins d'automobiles
Malgré l'intérêt de l'option 1, on voit mal comment le partage pourra se faire de façon sécuritaire entre voitures, piétons et cycliste. Malgré ses inconvénients, l'option 3 apparaît plus viable.
C'est pourquoi que le tout doit être sous terre. Trop de problème entre les piétons, les cyclistes et les voix de circulation automobile car les risques d'accident sont trop grands avec ses espaces limitées. De plus, on va surcharger toutes ses espaces de circulation.
Il en va de la sécurité publique (service primordiale de toute Ville) donc puisque les intersections sont obstruées par ladite plateforme nous les citoyens résidents devons avoir un service de sécurité publique au même niveau qu'actuellement.
Les autobus sont vides à 70 % du temps, et avec le télétravail je pense que les bus, qu'on déplace leur trajet en fonction des évènements, et un tramway à 25 km/hr pas attirant. Bordeaux qui est la référence viens de conclure que leur tramway n'a apporté aucune augmentation du transport en commun et on décidé d'abandonné le système de tramway.

J'habite sur René-Lévesque à Bourlamaque. Je vive sans auto, donc la circulation n'est pas vraiment un enjeu dont qui me touche. Mais l'option un me semble très prudent -- d'essayer d'avoir trop de circulation des autos dans ce secteur risque d'être dangereux aux piétons.

À Toronto, ils ont fermé le rue King pour favoriser le tramway et, même s'il y avait beaucoup d'opposition à cette idée, 3 ans plus tard, King Street roule bien. Seulement les autos qui tournent aux prochaines rues sont permis de prendre King Street et le tramway roule bien.

Je crains le manque de respect des plus vulnérables par les automobilistes. Ajouter des obstacles pour éviter les ligne droites en voitures et la vitesse trop élevée comme dans les autres rues partagées.

Je suis contre un tramway de surface qui réduit les voies automobiles et empêche de traverser

Le tramway souterrain sous toute sa longueur est une meilleure option. Pas de coupe d'arbres, pas de chantier en surface, pas de problème de circulation et surtout pas de ville défigurée par un projet dépassé. L'auto et l'autobus autonomes seront disponibles dans un avenir rapproché.

René-lévesque est une voie de circulation majeure et non un terrain de jeu pour piétons et cyclistes.
Moins de transferts de circulation sur Grande Allée et autres rues

Pas la place pour ça

Permet de garder malgré tout une circulation à double sens dans ce secteur ainsi que l'accès piétons et cycliste qui est important dans le secteur

Je suis contre le tramway quand il enlève les voies réservées de taxi que j'utilise régulièrement dans ce secteur. Ainsi que les stationnements quand j'ai à me rendre en ville en dehors des heures de pointe avec peu de service d'autobus.

En désaccord.
La pandémie a changé le mode de vie des gens.
Les gens ont déserté les tours à bureaux pour le télétravail. Les autobus sont à moitié vide alors imaginez le tramway il sera vide aussi.
C'est un gaspillage d'argent.

Trop de partage d'une même voix décuple la dangerosité de l'exercice

N'affecte pas les arbres. Offre la rue aux piétons et cyclistes. Réduit sévèrement la circulation automobile aux seuls déplacements essentiels, ce qui est bien.

C'est plus sécuritaire pour les piétons et vélos qui circulent dans ce quartier.

Vous êtes pas mal plus spécialistes que moi pour savoir quelle est la meilleure solution. Je comprends l'intérêt d'un tramway mais je ne serai sûrement pas un utilisateur et ça semble venir se mettre dans mes jambes plus qu'autre chose (moins de voies, moins de parking, risque de plus d'embouteillages autour du trajet). La solution 3 serait donc idéale pour moi, personnellement, mais pour la ville et la population en générale, si vous avez fait votre travail, vous trouverez la meilleure solution. Je vous fais confiance.

La ville doit être faite pour les humains d'abord. Pas les voitures ! Bravo continuez votre travail.

Cette option va créer beaucoup d'engorgement. Les voies partagées provoquent souvent beaucoup d'interprétations. De plus, 20 km sur cette portion créera de gros bouchons en amont et en aval.

Ce projet va nuire à la circulation routière.

La proposition contribuer à créer un milieu de vie plus intéressant et de meilleure qualité urbaine. Elle limite la circulation automobile au bénéfice des humains qui vivent dans le secteur. Les craintes initiales de certains s'évaporeront, comme pour les rues commerciales temporairement piétonnisées durant la période estivale, après avoir expérimenté l'aménagement.
Équilibre entre les différents modes de mobilité
Je préfère cette option, vu que nous n'avons pas le choix pour ce tramway. Personnellement, étant une personne âgée, je préférerais que l'argent soit mis pour une amélioration des services d'autobus actuels qui vont partout . Se rendre jusqu'a une station de tramway quand on a de la misère à marcher n'est pas évident .
Considérant le peu de voies de circulation automobile Est Ouest, la soumission d'éliminer une voie automobile n'est pas raisonnable.
Appui à un projet de transport structurant et confiance au bureau de projet et dans les évaluations qui ont été faites
Ce projet n'a aucun sens
Inquiétude pour la sécurité des piétons
Ce projet est inutile, va ralentir la circulation, va rendre complexe la livraison de marchandises sur entre autres Cartier, va être plus lent que les Métrobus qui sont déjà loin d'être bondés en dehors des heures de pointe et va détruire des arbres centennaires. Au diable votre argument d'en replanter plein à la place, un vaut mieux que deux tu l'auras.
Je ne comprends pas qu'on s'acharne à nous faire accepter un projet de transport comme celui-là… Le tramway est un moyen de transport désuet, qui ne répondra pas aux besoins de la population de Quebec, et qui même compliquera le tableau… Nous en avions un, et nous nous en sommes débarrassés! Pourquoi le budget du tramway et du 3eme lien (un autre projet totalement farfelu!) ne sont pas mis ensemble pour tout simplement doter la ville de Quebec d'un métro? Une ligne est-Ouest, et une Nord sud, passant sous le fleuve pour desservir la rive sud… Commençons par ça et on verra dans les 10, 15 prochaines années à le bonifier! C'est comme ça que ça s'est passé à Mtl, et l'utilisation du métro, sur l'île, est tout simplement fantastique…
Sélection des rues partagées 2021 Les rues partagées 2021 ont été sélectionnées selon plusieurs critères. Par exemple, la rue doit : Être résidentielle et avoir un faible débit de circulation; Offrir une visibilité importante (ex. : pas de côtes ou de courbes prononcées); Se trouver hors du réseau de camionnage et des corridors de déplacement des véhicules d'urgence; Se trouver hors d'un parcours du Réseau de transport de la Capitale (RTC); Ne pas être dans la liste des chantiers prévus en 2021; Ne pas représenter d'enjeux de sécurité pour les usagers des lieux.
Je suis contre le tramway à Québec qui me semble inutile à court et à long terme. Je serais beaucoup plus favorable à un métro qui serait un véritable projet pour Québec à long terme. Le métro n'est pas très intrusif.
Risque d'accidents plus élevé avec cette option
Pourquoi continuer avec le projet du tramway qui ne bénéficiera à peu de gens alors que l'on peut utiliser les autobus électriques. Pourquoi détruire la beauté de la ville par du béton
Cette solution permet à tous les types d'usagers d'utiliser ce tronçon. Si non, outre les automobilistes, les piétons et cyclistes devraient allonger leurs déplacements via des

rues adjacentes. Cette variante 1 m'apparait comme le meilleur scénario dans les circonstances. De plus, peut-être aussi que cette variante fait l'économie de plusieurs arbres matures.

Moins d'impact pour les arbres à abattre

La rue partagée est un concept intéressant mais la largeur de la voie est trop grande; les véhicules - entre deux zones à 50km/h - vont aller trop vite et les piétons / cyclistes ne se sentiront pas assez à l'aise pour circuler.

Ce sera très difficile pour les résidents de se rendre à leur domicile. L'accès à certaines ruelles se fait aussi par René-Lévesque.
Par ailleurs, vous estimez que 80% de la circulation détournée ira sur Grande-Allée. La chaussée est déjà trop étroite pour que deux véhicules automobiles et un cycliste circulent de façon sécuritaire.
De plus, la circulation de transit qui arrivera dans les petites rues nuira grandement à la préservation de la tranquilité des résidents en plus d'en diminuer la sécurité.
Je sais que tout est une question d'argent, mais il me semble évident que le tramway devrait être souterrain dans le coin de Cartier.

Je ne veux pas de tramway, mais un réseau d'autobus électriques, plus souple.

S'il n'a pas assez d'espace pour faire passer le tramway à cet endroit sans entraver la circulation automobile, piétonnière et des cyclistes, alors c'est un mauvais tracé. On passe ailleurs ou on exproprie afin d'élargir. Il ne faut pas crée un goulot d'étranglement.

Il est important de prioriser le déplacement actif.

Trop dangereux et trop limitatif pour la circulation

Le tramway devrait passer sur Charest et non sur Levesque

Les voies partagées ne sont pas une bonne idée. Le tramway ne doit pas nuire à la circulation automobile. Il ne doit pas y avoir moins de voies, et les voies doivent rester utilisables raisonnablement pour la circulation automobile. Des voies partagées à 20-30 km/h ne sont pas acceptables, et seront dangereuses pour les piétons et vélos, particulièrement en hivers avec la glace. Des vélos pourraient glisser, et tomber devant les voitures, causant des accidents.

Je suis contre la réimplantation d'un tramway à Québec. Le tramway est limité à un trajet fixe. En cas d'accident, de bordées de neige, de réparations de chaussée, il n'y a pas de voie de contournement. En plus, le prix est très élevé (3 965 000 000$) pour pas tant de nouveaux utilisateurs (par rapport aux usagers actuels du métrobus) et la circulation pendant les travaux majeurs ville sera très difficile.

Ce n'est pas pour rien que les villes qui ont un tramway n'ont pas généralement pas d'hiver comparable au nôtre...

À Québec, il y a déjà des services de métrobus qui fonctionnent et qui eux sont polyvalent en cas de problème.

Quand ça va plus vite de se déplacer à pied qu'en voiture ET en tramway, ça ne vaut pas la peine de mettre un tramway de 3+ milliards de dollars! Personnellement, je vais boycotter tous les endroits où le tramway passera. Vous ne voulez pas d'autos? Parfait, je n'irai pas. Le tramway ne passera pas chez moi, et pas question de prendre mon auto pour aller dans un stationnement, attendre le trambus ou peu importe le nom, pour ensuite me rendre au tramway, qui ensuite me conduira à pas de tortue où je voulais aller. C'est l'idée la plus ridicule des 100 dernières années! Vive les bus

électriques qui ne détruisent rien, qui s'adaptent facilement à de nouveaux parcours et qui n'empêcheraient pas les gens d'aller à certains endroits de la ville.

C'est bien pensé et en accord avec tous les moyens de transport.

Le fort achalandage piétonnier de l'avenue Cartier fait en sorte qu'il faut rendre l'avenue depuis Crémazie jusqu'à Aberdeen complètement piétonnière avec droit de passage pour les résidents et livraisons seulement.
La rue "partagée" ne devrait pas pas offrir la possibilité de transit et la vitesse devrait être limitée à 5 km/h (vitesse des piétons). Les rues partagées à 20km/h sont désagréables pour les piétons qui se sentent obligés de se pousser pour laisser passer les voitures.

Pa d'accord avec ca la ville a pa besoin de ca les autobus se promène vide

non au tramway

Il est pour moi primordial de mieux aménager le secteur pour favoriser le transport actif (notamment pour le vélo), ce type d'aménagement est un bon exemple et j'espère que la ville fera preuve d'audace pour en aménager de plus en plus à Québec. L'ère du "tout à l'auto" est une histoire du passé et il est temps de nous ouvrir à une mobilité plus douce, saine et sécuritaire.

xxx

Il sera très difficile de circuler en voiture dans ce secteur et ça va alourdir le trafic

Ça rendra l'accès et le circulation encore plus chaotiques et problématiques. Les autobus actuels sont très fonctionnels et n'exigent pas d'infrastructures complexes et coûteuses. En outre l'utilisation de véhicules indépendants comme les autobus, couplés à des communications électroniques efficaces et bien organisées offre une bien meilleure flexibilité et ce à meilleur coût.

Le concept des voies partagées repose sur des concepts inconnus des automobilistes qui circulent dans les rues de cette ville. La priorité qui devrait être accordée aux piétons (et aux vélos dans ce concept) sera un risque considérable pour ces derniers. J'habite dans le quartier et je marche beaucoup. J'attends toujours une seconde ou deux avant de traverser sur une lumière de piétons. Car il y a souvent un cave ou deux qui passe sur la lumière rouge sans broncher.

+ Apaisement de l'an circulation dans un endroit déjà très occupé par les piétons
- augmentation de la circulation sur les rues adjacentes, dont la Grande-Allée, si des mesures pour inciter les automobilistes en transit ne sont pas prises pour les inciter à utiliser le tramway. Mesures positives (stationnement en périphérie des stations par ex, et mesures pérennes pour diminuer la fluidité des déplacements automobiles à destination de la colline parlementaire. C'est déjà problématique.

Donne davantage la possibilité de transports actifs

LA variante 2 est meilleure à mon avis.

La ville devrait actualiser les données de l'achalandage après la pandémie.
Avoir un référendum serait vraiment démocratique puisque nous serons les créanciers

Je suis fermement opposé à la plateforme réservée. La section tram devrait être accessible aux taxis, véhicules d'urgence, comme cela se fait à Bruxelles, par exemple. Allez voir! Ça fonctionne très bien! De plus, il n'y aurait pas d'interdiction de virage à gauche. La plateforme est une absurdité en plein cœur de la ville. Vous allez rigoler pour déneiger ça! On dirait que tout est toujours fait en fonction d'un été éternel! Si vous ne la savez pas… il neige beaucoup à Québec. Je suis totalement en faveur du tram. J'en voudrais partout. Mais pas de plateforme réservée dans les zones étroites. Je suis piéton et cycliste, heureux non esclave et non propriétaire de

l'automobile depuis 30 ans, totalement en faveur du transport collectif. Et j'irais même jusqu'à interdire les voitures personnelles dans plusieurs secteurs de la ville.
Ce secteur est déjà chaotique. Les vélos sont de trop pas besoin d'un tramway en plus. La ville est bien desservie en transport est-ouest. Économie de bout de chandelle de ne pas continuer sous-terre au moins jusqu'à Bourlamaque.
Amélioration de la qualité de vie dans le secteur. Plus convivial
Favoriser l'accès piétons et vélos. Circulation locale des résidents et livraisons.
Cela réduira considérablement la vitesse dans ce secteur fort achalandé par des piétons (écoliers, touristes et résident).
C'est l'optiob la moins pire en effet, mais je ne suis pas d'avis que notre ville a besoin d'un tramway, surtout si on considère que teès peu de gens vont l'utiliser. À mon avis, on devrait simplement améliorer l'offre et les services du RTC...
J'aime l'idée du partage. Ça va obliger à plus de respect pour les piétons.
Je marche à 4km/h. Je ne puis pas m'imaginer que je vais marcher sur une voie commune, côtoyé par des vélos qui vont rouler à 15km/h et des voitures qui vont rouler à 15 km/h. J'étais emballé par l'idée du tramway. En y réfléchissant, il me semble que le projet tout entier a perdu de vue l'objectif qui est de réduire la circulation automobile qui vient en grande partie des banlieues.
Diminution de la sécurité car trop de différents types de circulation sur la rue. Pour tous, il faudra des yeux tout autour de la tête.
Je serais totalement en accord si je ne craignais pas de voir la circulation augmenter sur les rues résidentielles autour. J'habite sur d'Aiguillon et je crains grandement l'augmentation du trafic qui est déjà inquiétant pour ce quartier résidentiel qui habite une école primaire. Par ailleurs, je ne me déplace qu'en transport actif ou transport en commun, alors l'option 1 est vraiment intéressante pour moi!
Pas d'accord avec le projet dans son ensemble réf: déneigement, coupe d'arbres, coût du projet, etc. La ville devrait considérer le projet d'autobus électriques suggéré par l'université Laval.
Éliminer pratiquement toute circulation automobile sur Rene-Levesque n'est pas realiste.
Je m'inquiète des difficultés pour les véhicules d'urgence d'atteindre rapidement leur cible dans le temps requis, c'est très important que les gestionnaires de ces secteurs soient consultés là-dessus.
J'aimerais qu'on m'explique à quel besoin de la population de Québec, répond ce mode de transport. Avec la mise en place du véhicule proposé par la ville, quel est l'objectif d'augmentation d'utilisation du transport en commun ?
Projet coûteux et polluant et aucune acceptabilité sociale. Augmentation de taxe à venir pour un projet que je n'ai pas voté.
Je suis contre le projet de tramway tel que propose et je crois que ce sondage, ce n'est que de la frime puisque tout est déjà « canne ». Un référendum est nécessaire et je croyais que c'était l'intention du maire. Mais ce n'était que du verbiage politique……
Ce projet n'est pas nécessaire et un SRB ou des bus intelligents seraient plus adaptés aux besoins des citoyens SURTOUT depuis la pandémie et l'adoption du télétravail. Vous ne rentrez dans la gorge ce foutu tramway!
Ce système de transport ne convient simplement pas à la ville de Québec !
Coupe des arbres et diminution de l'espace pour les automobilistes Bris de la ville

Je ne sais pas ce qui pousse nos dirigeants à tenir à ce projet , mais c'est une lubie, d'une minorité , qui ne changera rien au changement climatique, d'autant plus qu'on se dirige de plus en plus vers des autos hybrides et électriques . L'histoire démontrera que l'ancien maire et les conseillers avaient tort. Et maintenant le maire présent et les conseillers poursuivrent ce mauvais projets. Il n'est pas modifiable et adaptable. Vous allez semer le désordre en ville. Nos taxes et impôts confiés à nos élus sont pour nous servir et non ne servir qu'un petit groupe, qui pense être les seules à savoir se qui sera bon pour l'ensemble de la ville. Vos noms serons à jamais associés à se "fiasco" .les rencontres d'informations ne sont qu'une apparence comme l'étaitles consultations . Le sinisme envers la classe politique est dû à des décisions semblables . Faites un vrai sondage de la population , sans diriger les questions pour obtenir le résultats que vous voulez et là nous serions vraiment si votre projet est vraiment bon et si les gens en veulent . Je ne parles même pas des problèmes météo.

Je ne crois pas que la construction d'un tramway soit nécessaire et pertinent à la ville de Québec. L'argent pourrait être certainement mieux utilisé ailleurs. Il y a des besoins plus criants! Avec moins de 50% d'appuis populaires pour ce projet, je ne comprends pas comment ce projet peut continuer. Évidemment ce questionnaire ainsi que vos consultations publiques ne tiennent aucun compte de ceux qui sont en désaccord avec ce projet!

Je préfère les variantes 1 et 3. Je trouve que l'implantation du tramway présente une occasion de repenser la vocation du boulevard René-Lévesque comme axe de déplacements durables. La connectivité dans les deux sens est toutefois importante.

Totalement ridicule cette vision car ça venir congestionner la rue Grande-Allée et le chemin Sainte-Foy pour les automobilistes.

Je suis en accord avec l'option 1 car je pense qu'une voie partagée est le meilleur moyen d'inciter les véhicules à réduire leur vitesse.

L'insertion en plein centre de la chaussée du passage du tramway est excellente sauf si vous le mettez sur une plateforme surélevée. Car nous avons des longs hivers avec pas mal de neige - comment se fera le déblayage? N'étant pas sur une plateforme surélevée (comme dans d'autres grandes capitales i.e. Bruxelles) tramway, taxis et ambulances pourraient co-utiliser ces voies.

Je suis CONTRE le Tramway:
1- avec le télétravail, ÉNORME DIMINUTION des usagers. Attendre 2-3 années pour évaluer l'impact sur le transport.
2- les coûts HYPER élevés du tramway pourrait être mieux utilisé. Un nombre extraordinaire d'autobus pourraient être achetés et utilisés et mieux desservir, à moindre coût TOUS les secteurs de la ville.
3- le Centre-ville se déplace vers Beauport, Charlesbourg, Ste-Foy. Favoriser ces noyaux émergents et une circulation mieux répartie des citoyens.
4- la construction du tramway a un impact ÉNORME sur la qualité de vie des résidents et la vie de quartier pour les années de construction et les années subséquentes.
5- QUI veut être LA VILLE D'AVANT-GARDE avec le tramway? On pourrait être précurseur pour la consommation, la récupération, les déplacements écologiques, dans le domaines de la construction, traverser le fleuve avec des navettes fluviales, des taxis, favoriser les vélos, les autos électriques, les Pas d'auto du tout!
6-Ne faites pas de FAUSSE CONSULTATION, comme cela se fait. Écoutez vos citoyens. S'ils n'en veulent pas de ce projet, inventé par M. Labeaume, avec des lubies de grandeur. Les citoyens ont d'autres priorités, des idées, des alternatives et d'autres besoins criants: tel que services de santé de proximité et ACCESSIBLE, écoles saines, des quartiers agréables à vivre, avec des parcs, de l'air pur.

Il y a déjà une piste cyclable sur cremazie, pourquoi la mettre sur René Lévesque? Je vois seulement des désavantages pour les residents du quartier à réduire les voies de véhicules. L'achalandage de voitures ne va pas disparaître, elle va se déplacer dans les rues de quartier parallèles à René Lévesque. C'est la qualité de vie des residents qui va écoper.

Il est dommage que la dite consultation ait été une plate présentation rapide de dessins de maquette inanimés qui ne tiennent pas compte de la vie en ville qui possède déjà son lot d'irritants en matière de stationnement, déneigement, vitesse dans les rues, vols et tolérance lors d évènements. Il a beaucoup été question de la place Cartier, mais rien sur un plan précis de gestion de la circulation plurielle et du stationnement dans les rues perpendiculaires a partir de Belvédère. Rien sur la gestion de l'augmentation de la circulation sur Grande Allee, (aura t on droit dans éventuellement a l abattage de la seule partie ornementale de cette artère pour satisfaire ce nouveau flux routier. De plus, il faut reconnaitre que la courtoisie au volant n'est pas chose courante, comment arriverons nous sortir facilement de cette souricière en étau entre Grande Allee et Rene Levesque). Réponses vasouilleuses imprécises. nous nous serions attendu après tant de temps d'études a plus d'expertise et professionnalisme sur ces préoccupations d'impacts portant sur l'environnement résidentielle de proximité. Comment se fera la cohabitation de ce nouveau flot de circulation avec des évènements qui monopolisent la Grande Allee et occasionnent déjà des détournements de circulation. Oui en effet, on vit en ville et on accepte ces éléments mais ce projet de circulation apaisée n'a rien pour nous apaiser et pourtant, nous demandions qu'a comprendre et être convaincus. C'est déplorable mais c'est une occasion franchement ratée…
Enfin, il est surprenant que la partie souterraine ait été enlevée des plans initiaux dans le secteur spatial problématique de Bourlamaque Turnbull pour se déployer dans le secteur Est qui est le plus large parcours du trace pour avoir fait l'objet de démolitions résidentielles lors de l'aménagement de l'esplanade du Grand théâtre et de la colline parlementaire. Est ce le monde a l'envers...

Amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes en diminuant la limite de vitesse automobile du secteur.

Ça va apaiser la circulation et grandement améliorer le bruit, le dérangement et l'attractivité du secteur. Le traffic va disparaitre. Bravo!

Je pense que c'est une bonne idée à condition que des infrastructures soient mises en place (p.ex. chicanes) pour activement limiter la vitesse des automobilistes sur ce tronçon.

Le tramway sous terre de l'avenue Cartier.

Une voie centrale avec voies partagées semble un bon compromis pour garder une accessibilité à tous les usagers de la route. Les sens uniques peuvent être un irritant majeur pour les automobilistes et les vois pûrement automobiles vont à l'encontre du courant dans le lequel on tente de favoriser l'adoption de modes de déplacement actifs ou collectifs.

Les voies partagées ne sont pas sécuritaires. En fait, je crois que l'option de tout simplement passer des autobus à essence à des autobus électriques n'a pas été suffisamment envisagée. J'opterais pour cette option qui permettrait de conserver la forêt urbaine actuelle, les milieux humides et les parcs, tout en préservant les espaces de stationnement sur René Lévesque. Aussi, le projet de tramway n'avantage pas les citoyens du quartier Saint-Jean Baptiste et auraient des conséquences néfastes sur l'augmentation du trafic sur les rues nord-sud comme l'av. des Érables. En hiver, on n'a pas fait la preuve que les difficultés de déneigement et de déglaçage seront

surmontées. Par contre, je conserverais l'aménagement d'un parc urbain sur le site de l'ancienne station service coin Cartier et René Lévesque.

faire passer le tramway sur René Lévesque au niveau cartier n'est pas une bonne idée

Tramway en souterrain

C'est une priorité pour moi de préserver les arbres et favoriser les déplacements actifs.

Ca n'a pas de bon sens de couper les voies de circulation automobiles, René-Lévesque est une voie majeure de circulation automobiles, avec 4 voies de circulation. Le Métrobus est la meilleur solution, et c'est un moyen de transport flexible. (combien de fois l'autobus a été dévié de son trajet, et prendre des voies de contournements dans le quartier, le tramway ne pourra jamais faire ça! Dites-moi sérieusement que le tramway est plus fiable qu'un autobus, et que ça va améliorer le trafic pour les cinquante prochaines années, en coupant des voies de circulation sur tous les artères qu'elle emprunte. Je veux un référendum sur la question. Il n'est pas trop tard pour reculer de ce projet.

Voies partagées intéressantes dans des secteurs où la voiture passe peu comme dans les centre ville historiques européens. Ici René Levesques est une voie très empruntée pour le transit, c'est un gros axe est-ouest... difficile de réorienter ces voitures sans engorger les tissus résidentiels et Laurier/Ch. Sainte Foy.
Comme il y aura trop de circulation, même "locale" c'est dérangeant pour les piétons car ils seront sans cesse "suivis par une voiture qui veut passer"... donc stress et sentiment d'insécurité pour certaines personnes.
Je suis favorable à des voies partagées mais sur des axes perpendiculaires comme Cartier par exemple...
Mais si ça fonctionnait vraiment ce serait une belle avancée pour Québec vers le développement de la mobilité active et durable, changement de mentalité et de niveau de résilience, c'est certain ! Mais j'ai un doute sur cette option 1 et son adéquation au milieu disons

L'idée d'une implantation "à l'européenne" est intéressant pour nous qui habitons le quartier. Même qu'il serait encore plus bénéfique d'étendre les voies partagées jusqu'à des Braves d'un coté et le grand théatre de l'autre, favorisant ainsi le développement de commerces et offre artistique dans le quartier.

Dans un premier temps, comme il n'y a pas de plan pour réorienter le traffic automobile, je trouve cette option inacceptable. Cette option devrait venir avec un plan permettant de comprendre où ira le traffic.

Aussi, les rues partagées ne sont pas un option à envisager. Il doit y avoir des corridors dédiées aux vélos, des vélos routes, et non des situations de plus pour exposer les cyclistes aux automobilistes pressés et violents.

Je considère que le tramway devrait sortir de terre au-delà de l'avenue de Bourlamaque, voir après la rue des Érables.

Ancien bachelier en urbanisme, j'adore les projets de ce type. Par contre, à 56 ans bien sonnés, je n'ai plus de lunettes roses et je ne vis pas dans un film de Walt Disney. Je suis actuellement employé chez Jean Coutu, devant la future place. J'habite la rue des Zouaves, donc déplacements à pied. Féroce piéton, mon auto est morte quelque part dans un stationnement souterrain. Je suis contre le détournement de la circulation vers ch. Ste-Foy et surtout Grande-Allée, dont les trottoirs sont déjà trop étroits (victime de son succès). Dans la section à 20 kmh, tout l'espace apparaît trop étroit. Chez Jean Coutu, il y a livraison le lundi matin (durée 1-2 heures) par l'avant. Il y a aussi beaucoup de livraison à la nouvelle pizzeria juste à l'ouest, et chez Metro rue Cartier. Cet hiver, le déneigement est déficient. S'il faut que ce soit comme ça quand le projet

sera complété, ce sera infernal. Je crois que le projet peut être bonifié dans le sens de faciliter la circulation piétonne. Tel quel, le projet donne évidemment la priorité au transport en commun (tramway), puis nécessairement à l'auto (la longueur du tronçon à 20 kmh fera s'impatienter les automobilistes, qui formeront sûrement une file compacte qui ne donnera aucune chance aux déplacement actifs (vélo, trottinette et autres), et encore moins aux piétons, qui devront comme d'habitude se tasser sur les côtés et céder le passage à tout le monde. J'arrête ici mais un cri du coeur: on veut des trottoirs hyper-larges et plus dégagés que le «4 pieds de chenillette» recommandé par le règlement. Merci pour tout le travail que vous accomplissez.

Ce segment aurait mérité de faire plus de place aux piétons. Il aurait été possible d'imaginer un segment en croix Cartier et René-Lévesque plus piétonnier comme au Danemark, à Copenhague…Ce serait inspirant pour les commerçants et agréable pour la population et les touristes. La proposition la plus proche de ce qui précède est donc la 2…

Trop couteux
Pas adapté au climat
Pas adapté à ce milieu urbain
Nuisance catastrophique à la circulation

Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ.

Tout au contraire.

Moratoire immédiat est exigé!

Le trafic sera redistribué sur les autres rues et cela va déranger les riverains.

Totalement en désaccord pour la présence d'un tramway qui agit comme un entonnoir en plein centre-ville.

Laisser plus de place aux autos sans partager de voies.

Je suis contre l'investissement de toutes les sommes prevues pour le tramway c'est vraiment pas nécessaire un tramway pour la population qu'on a commencez par rendre les transports en communs actuels gratuits et a donner l'habitude aux gens de Quebec de les utiliser d'aventage avant d'investir notre argent dans des projets énormes comme ça. C'est complètement ridicule un tramway. Il n'y a rien de moderne dans un tramway. Est-ce que vous êtes déjà allé a New York ou a Paris? Quand un train tombe en panne toute la ligne est bloquée pendant des heures et ici: on n'aura qu'une ligne!!!!!! Electrifiez les autobus et cessez de couper nos arbres qui on mis si longtemps a pousser et qui sont les seuls endroits de refuges pour la faune urbaine qui peut les habiter. C'est pas des arbres frais plantés qui assurent la survie de la faune. :(Quelle deception ce manque de créativité pour solutionner un problème de deplacement: encore l'industrie de la construction qui va empocher et empiéter sur les desirs des citoyens.

J'ai de la difficulté à envisager n partage de la voie entre cyclistes et automobiles et encore moins avec les piétons. Je suis toujours à pied et c'est déjà très risqué sur René-Lévesque où les automobiles roulent beaucoup trop vite malgré les nouvelles limites actuelles.
Je doute sincèrement que les automobiles respectent un jour une limite à 30 km/h et encore moins à 20 km/h, cette dernière vitesse souvent franchie par les vélos sur Père-Marquette (voie actuellement cyclable) au risque des piétons.

C'est la proposition qui favorise le plus le transport collectif et actif et qui a donc un impact plus positif sur l'environnement et la qualité de vie. Aussi, elle permet de garder la tranquillité des secteurs résidentiels.

Cette option permettra de sauvegarder des arbres; elle rendra le transport actif (marche et vélo) beaucoup plus intéressant, dans un secteur ou cela s'inscrit parfaitement, avec le cafés et commerces à proximité, en plus du musée, des plaines et de la future place publique au coin Cartier et René Lévesque. Par ailleurs, ceci devrait avoir un effet 'calmant' sur le trafic en amont et en aval, ce que est appréciable pour les résidents du quartier.
Selon le "tableau récapitulatif des impacts respectifs" auquel vous faites référence, la seule solution possible pour ne pas créer un chaos catastrophique dans ce secteur est le Tunnel long (limite ouest à l'avenue des Érables).
Gaspillage de fonds publics, détérioration actuelle et future de nos conditions de vie, travaux inutiles et dérangeants, j'utilise le transport en commun et vous n'avez qu'à améliorer ce système déjà existant.
Si le nombre d'automobilistes était inférieur aux autres personnes qui se déplacent, je serais d'accord. Mais je ne crois pas que cela soit le cas. L'objectif semble ici de nuire aux automobilistes dans le but de bien faire paraître le tramway.
Le tramway n'a pas sa raison d'être. Le BAPE a refusé le projet. Je ne verrais pas pourquoi aller de l'avant. De plus, dans ce cas précis, qu'en est-il du déneigement ? Comment les automobiles pourront circuler après 30 cm de neige ? La neige va être mis sur la chaussée bloquant les automobiles?
Il est important de garantir une utilisation privilégié du transport actif des citoyens, principalement dans la région centrale de la ville.
La ville doit prioriser le transport commun et le transport actif.
Partage raisonnable pour tous les modes de déplacement
Entre les trois options, c'est la meilleure, car il s'agit de la seule donnant plus de place aux piétons et vélos. Il serait préférable d'interdire complètement la circulation sur René-Lévesque entre Belvédère et Trumbull pour y aménager un corridor exclusif au transport actif. Corrélativement, il faut réduire Grande Allée à une voix dans chaque direction pour autobus et automobile et y ajouter une voix cyclable et un terre-plein avec des arbres. L'objectif est de rendre l'accès au centre-ville plus difficile aux automobilistes pour induire dés comportements responsables, dont le transport en commun et le transport actif. Ça permet également d'améliorer la qualité de vie des résidents en diminuant le bruit, la circulation et en augmentant la qualité de l'air.
Défigurer la Haute Ville est une erreur en soi
Impacts sur la canopée moins importants. Je favorise les piétons et cyclistes aux voitures.
Choix intéressant mais des mesures d'atténuation de la circulation automobile seraient requises.
Bien que cette proposition soit la plus pertinente, il sera important de s'assurer que les voitures de transit passent sur Grande-Allee et sur St-Foy. Pour arriver a cela, des aménagements structurants devront être mis en place pour rédiger ces véhicules.
Plusieurs axes est-ouest permettent aux véhicules de transiter dans la Ville. La construction du tramway constitue une opportunité de choix afin de mieux intégrer le transport actif dans ce secteur névralgique de la Ville.
Trop étroit. Pourquoi ne pas prolonger en sous-terrain? On pense passer un tunnel sous le fleuve, où il y a une faille géologique, alors que sous René-Lévesque c'est du roc. Je ne comprends pas l'obstination à passer en surface, sur René-Lévesque.
Cette option permet de préserver un maximum de canopée urbaine tout en insufflant un renouveau dans le quartier (déplacements plus harmonieux, verts et sécuritaires). Cela réduira également le bruit et la pollution de manière substantielle.

La réduction d'une voie dans chaque sens et l'ajout de d'autres moyens de transport (partagés) pourraient être frustration pour les automobilistes (notamment ceux des quartiers éloignés) au dépend des autres utilisateurs.

Je ne veux pas de tramway, c'est inutile.

L'option 1, sans trottoir, est dangereuse pour les résidents qui se déplacent à pied et à vélo. Elle ne prévoit pas de voie réservée aux piétons ni de voie réservée aux cyclistes ni de voie réservée au transport en commun. Par ailleurs, elle soulèvera aussi la désapprobation des usagers de transit du boulevard René-Lévesque en ralentissant énormément la circulation.

Je crois que c'est la meilleur méthode de transition sans créer trop de tension pour une ville plus active dans le transport (marche et vélo). Les automobilistes s'adaptent à court-terme pour éviter ce secteur pour faire des longues distances et le tramway aura un avantage de vitesse comparative.

Projet de merde par des illuminées débile et corrompues

On accepte seulement la circulation locale. Que faites vous des gens des autres secteurs de quebec pour accéder à cet endroit.

La circulation des véhicules automobiles sur René-Lévesque ne doit pas être entravée. Les 4 voies de circulation doivent demeurées comme elles le sont actuellement.

Concrètement qu'est-ce que le Tramway va apporter de plus qu'un autobus ne peux pas faire présentement. (L'option rester pris dans la neige est exclus).

Je ne serais pas en désaccord avec une insertion latérale non plus

Je trouve que la circulation transite ajouter dans St-Jean Baptiste n'est pas considéré dans cette option. Particulièrement pour la rue d'Aiguillon. J'ai l'impression que la circulation provenant de l'autoroute n'est pas considérée. Je vois mal seulement 13 % du trafique être déplacé sur d'Aigullion. Habitant depuis plusieurs années le quartier SJB, j'ai pu constater que les rues soit partagées sont souvent utilisées par les voitures et les piétons sont mal desservis.

C'est tout simplement pas le bon projet pour la ville.

J'aime le fait que cette variante encourage le transport actif (à pied, à vélo) et collectif, plutôt que la voiture. Je pense que cela créera une zone très intéressante pour les résidents et résidentes du secteur. Toutefois, j'ai du mal à visualiser comment les automobilistes pourront y circuler, même en circulation locale. Une vidéo m'aurait aidé à comprendre.

Des trois options, la variante 1 a ma faveur mais je me questionne à savoir si un scénario de tunnel long avec réaménagement en surface en faveur des piétons, des cyclistes et du verdissement aurait été une option?

J'aimerais qu'on explique davantage ce qui signifie la « voie partagée ». Est-ce que cela veut uniquement dire un troittoir abaissé et une diminution de la vitesse de circulation, auquel cas je ne suis pas convaincue. Je ne comprends pas non plus que la variante 2, plus étroite, du moins sur le dessin proposé, ait plus d'impact que la variante 1, qui présente une largeur plus importante? Pourquoi ce scénario de mitigation ne s'étend-il pas au moins jusqu'à Des Érables et à l'Est jusqu'au Parlement?

Je crains le retrait des espaces de stationnements sur René-Lévesque. Je n'ai pas accès à aucun stationnement privé pour stationner mon véhicule et les places de stationnement sur rues se font déjà assez rares même dans les sections réservées aux vignettes. Je crains aussi la surcongestion des axes parallèles vu le détournement du flux routier.

Un projet de tramway pour Québec est une belle opportunité mais choisir une technologie (plateforme surélevée, câbles aériens, chaussée réservée) éprouvée parce que vieillotte ne fait pas un si bon sens. Pourquoi pas faire un saut (quantique) dans la modernité et avoir un 'transport' sur pneumatiques (comme le métro de Montréal d'il y a presque 60 ans) avec une alimentation électrique embarquée (batterie rechargeable). Oui il faudrait 'aider' au développement technologique comme le Québec a fait avec les ligne de transmission électrique à grandes distances à 750kVolts (il y a 60 ans, et qui n'existaient pas dans le monde à cette époque). Oui il faudrait peut-être attendre une couple d'année pour développer cette technologie (et les remplacement de batterie automatisés en bout de ligne) mais cela permettrait des voies partagées avec autres moyens de transport. Et cela sans compter que lors de bris, accident ou autre pépin, les voies ne seraient pas bloquées par le tramway en cause...! Et on ne compte pas les ennuis de l'hiver si quelqu'un se souvient seulement pourquoi le tramway a été déclassé vers le milieu du XXème siècle ! Pour un projet vraiment structurant et tourné vers l'avenir, il faudrait penser un peu plus loin que le bout de son nez (et voir plus loin).
Il y aura rupture de la continuité du boulevard René-Lévesque. On devrait très sérieusement reconsidérer le prolongement du tunnel comme dans le projet initial.
Vu l'étroitesse des lieux dans ce carrefour très achalandé, je crois que le tramway de surface ne convient tout simplement pas. Il faudrait prolonger le tunnel pour passer au moins ce secteur névralgique. Si non, c'est sûr qu'il y a un risque élevé d'accidents entre voitures et cyclistes surtout. Stressant, étourdissant. Je crois qu'il n'y aura d'intérêt à aller se promener sur la rue Cartier et environs.
Circulation automobile ralentie par les cyclistes Moins sécuritaire pour les cyclistes selon moi
je craints le bruit des équipements dans l'environnement je demeure a Beauport et je vais devoir payer pour celui ci et n'en retirerai aucun bénéfice car il desservira les gens de Ste-Foy et ceux ci sont généralement mieux nenti que les gens des banlieues.
Nous avons déjà eu un tramway à Québec, il y a 70 ans et l'hiver en est venu à bout. Deux nouvelles autobus express pourraient faire le travail. L'entretien du tramway coûtera cher en taxes avec des employés municipaux déjà payés 40 % trop cher et tous les québécois paieront pour un service que peu de citoyens utiliseront. Ces investissements en infrastructures publiques sont davantage fait pour le profit personnel des politiciens que pour le bien être des citoyens. Ce projet est d'une inutilité navrante. Un autre éléphant blanc avec le centre Vidéotron dont on ne voulait rien savoir. En délogeant l'influence Labeaume de l'hôtel de ville, nous espérions que cela changerait. Il y a beaucoup de personnes pauvres à Québec. Il faut être déconnecté pour leur demander une contribution additionnelle.
Un tramway a Québec va être un désastre incalculé
Cette section devrait être souterraine
Bien que vous en avez déjà décidé l'opinion du citoyen ne sera évidemment pas prise en considération. Toutefois, la variante 2 est la plus intéressante et la plus pratique en saison hivernale. De plus, le nombre d'arbres que vous abattrez sera moindre, la vérification terrain faite. Plus sécuritaire pour les "éventuels" utilisateurs.

Circulation Déjà complexe après un bordée de neige car la voie métro bus toujours partiellement déneigé. Quand il.ne restera qu une seule voie on fait quoi?. Partage avec velo risque d augmenter les accidents
- perte des arbres - énormes défis et contraintes reliées à la "vraie" circulation urbaine: livraisons, déménagements, déneigement remorquage - mauvais tracé pour le tramway. SVP descendez-le sur Charest!!
Je ne veux pas de tramway à Quebec. Je veux un métro.
N'est pas en accord avec le projet du Tramway
Les voitures et autres vehicules ne peuvent pas cohabiter avec les cyclistes et piétons, ce devrait être l'un où l'autre. Cela semble très dangereux et non conviviale.
En accord, de toute façon le boulevard René-Lévesque n'est pas assez large à l'intersection Cartier pour implanter les voies de tram, les 2 stations et préserver une ou 2 voies automobiles. Ou du moins, l'impact sur les acquisitions et expropriations semble trop grand.
On peut couper des arbres pour un infrastructure de ce type. Si on en plante ensuite, ils repousseront.
Meilleure option pour calmer la circulation, conserver l'accessibilité et maintenir le plus d'arbres possibles.
Variante 3 préférable
Le réseau d'autobus pourrait être amélioré à bon compte en ajoutant des véhicules électriques. Le tramway n'est pas nécessaire à Québec.
Début du blocage de la haut-ville.
René-Lévesque n'est pas le bon axe pour le tramway à cet endroit point! Faire passer le débit de voitures de 11,000 à 600 est illusoire. Grande-Allée et chemin Ste-Foy sont déjà assez achalandé aux heures de pointes, où vont aller toutes ses voitures ? Ce n'est pas parce qu'il y aura un tramway que les passagers de ces 11,000 véhicules vont le prendre! Les pauvres citoyens du secteur vont en payer le prix et les parents qui ont des enfants à aller reconduire à la garderie dans le secteur du complexe G aussi. Sans parler des camions de livraison, de déménagement, etc…
Cette option est celle qui laisse le plus d'espace aux piétons, cyclistes et aux arbres et le moins aux automobilistes.
Je ne suis pas favorable à ce tramway imposé. Je répondrai donc de mon mieux, en espérant qu'il y aura une question permettant d'expliquer mon désaccord.
En raison du trafic qui sera redirigé dans les rues avoisinantes, Boul laurier et rue st jean.
Aucune alternative pour aider les citoyens qui travaillent dans le secteur.
Comme piétonne à Québec et connaissant les mauvaises habitudes de conduite tant pour les autos que les vélos, penser à des voies partagées avec les autos et vélos c'est une utopie très dangereuse pour la sécurité des piétons
On devrait avoir des modalités opérationnelles variables pour l'utilisation des voies partagées, particulièrement en hiver ... déneigement et autres. Ce pourrait être en été lors de festivals, évènements, travaux sur des rues voisines ou parallèles, ...
Donne droit aux divers modes de déplacement, tout en priorisant le transport public.
Tout ce qui "civilise" la circulation me convient
Le choix le plus raisonnable, le plus fonctionnel.
Quebec a dans ce quartier un nombre appréciable d'arbres car le parc des Plaines est à proximité et les rues transversales ont des arbres suffisamment.

Nous sommes en désaccord pour la simple et bonne raison que le tramway n'a aucunement sa place sur le boulevard René-Lévesque. Le tramway doit entrer en ville par le boulevard Laurier, descendre par Du Vallon sur le boulevard Charest et se diriger vers l'est sur cette artère toute indiquée pour faire circuler un tramway. Pas de coupe sauvage d'arbres centenaires, pas de coupure d'un quartier centenaire en 2, pas de problème de stationnements ni de partage de la voie publique, etc. Quand allez-vous vous ouvrir les yeux et cesser de massacrer le quartier Montcalm, un quartier maintenant centenaire avec des immeubles parmi les plus beaux de Québec et des arbres magnifiques qui ont été plantés par nos ancêtres pour améliorer notre qualité de vie actuelle????
variante 3 permet circulation des autos deux sens
Plus rapide aucun trafic
Prolonger le tunnel aurait été une meilleure solution
La place centrale doit être faite pour le tramway et les personnes qui font du transport actif. Réduire la circulation aura beaucoup d'effets bénéfiques dans ce secteur déjà très animé.
Pas bon
Le tramway est une mauvaise option en soit, ça ne fonctionnera jamais l'hiver. 4 milliards (et plus en comptant les dépenses d'opération) dans le feu.
En tant que piéton, partager la chaussée avec les automobilistes sera difficile.
Moins il y a de voitures en ville, mieux ses habitants et visiteurs s'en porteront.
très BIEN RÉFLÉCHIE
Comment croyez-vous que les résidents vont pouvoir recevoir des fournisseurs de services sur René Lévesque comme déménageurs, rénovateurs, etc? Avez-vous peur d'effectuer un sondage sur la nécessité d'un tramway à Québec?
C`est inutile d`avoir un tramway,déjà que le service d`autobus n`est pas utilisé dans les hrs de pointe.Un tramway ça dessert les banlieux,pas les centres ville.
Privilégie le transport en commun et le transport actif. La circulation automobile se limite aux besoins locaux. Si on veut sortir du «tout à l'auto», on doit créer un désavantage à utiliser la voiture. C'est une des seules façons de changer les comportements des gens, en autant que l'alternative soit intéressante.
La portion est courte, il y a beaucoup de piétons dans ce secteur en raison du nombre de commerces et la voie partagée fait plus de sens dans ce contexte particulier.
Je ne crois pas aux voies partagées. Le danger demeure présent pour les piétons et vélos. Même si la vitesse est limitée en théorie pour les voitures, ça ne veut pas dire que tous le respecte. Les vélos vont aussi beaucoup plus vite que les piétons, donc ça demeure un danger potentiel de cohabiter. Pour moi, une voie partagée est une voie qui ne convient à personne. La rue partagée sur Ste-Claire veut quand même dire que comme piéton, on doit constamment vérifier s'il y a des voitures et se tasser sur le côté quand il y en a. Je n'y crois donc tout simplement pas.
IL est important d'encourager les modes doux et de déshabituer les citoyen à la voitue
Le danger élevé d'accrochage entre piétons et vélos, particulièrement l'hiver. Éventuellement, des décès surviendront.
Parce que le simple fait que quelqu'un, quelque part, pense que c'est une bonne idée me jette par terre.
Quel projet farfelu, emmerder les automobilistes ne les fera pas prendre le tramway mais plutôt les éloigner du centre-ville. je peux vous certifier que avec un tel projet

vous ne me verrai plus en ville... mais ça c'est le dernier de vos soucis, tant que vous dépensez l'argent des autres vous êtes heureux

Très mauvais projet alors que la pandémie changement les habitudes de travail de beaucoup de monde

Meilleur partage de l'espace tout en favorisant les déplacements à actifs et collectifs.

Plus de place pour le transport actif = l'avenir!

Ceci permet la circulation à plus d'usagers.

très haut risque de collision vélo/piéton/vélo, surtout pour les 4 mois d'utilisation l'été

Les vélos peuvent déjà utiliser la piste cyclable sur Crémazie.

Je suis d'accord avec les voies partagées mais je la prolongerais jusqu'à Belvèdere du côté ouest pour 2 raisons: minimiser l'achalandage de voiture dans les rues résidentielles alors qu'ils quitteront René-Lévesque vers Ch Ste-Foy ou Grande-Allée, et optimiser l'itinéraire des cyclistes allant sur l'axe Ste-Foy et Colline Parlementaire. Les cyclistes auraient moins de détours et ricochets à faire ayant maintenant un axe direct et plus long sur René-Lévesque.

Les limites physiques obligent de prendre le moins mauvais des scénarios.

Toute la priorité doit être accordée au transport en commun et c'est la solution la plus acceptable à mes yeux.

Je trouverais beaucoup plus pertinent que le tramway soit sous-terrain de la Des Érables (ou de Bourlamaque) jusqu'au parc Jean-Paul-Lallier, évitant ainsi tout changement et/ou problèmes avec Cartier et Salaberry. Ce sera plus cher? Évidemment! Mais ça permet le maintient de la circulation actuelle vis-à-vis une rue cuturellement très vivante et importante (Cartier) ET un lien primordial entre la basse-ville et la haute-ville (Salaberry). Maintenir la qualité de vie et de déplacement de ces deux artères VAUT l'investissement de rallonger (comme il était prévu, à la base) la portion "métro sous-terrain du tramway. Je suis un piéton quotidien, un cycliste et un usager des transports en commun plusieurs fois semaine, n'ayant pas d'automobile, et, selon moi, les 3 scénarios présentés seront des cauchemars pour les cyclistes ainsi que les piétons. Allongez la portion sous-terraine, c'est gagnant-gagnant!

L'option du tunnel long doit être privilégiée. Pas assez de place en surface.

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

S'il faut "accepter" des voitures dans ce secteur, la proposition de la Ville est la meilleure. Personnellement, je serais plus "draconien": j'exclurais les voitures de René Lévesque pour éviter une circulation de transit parasite, les renvoyant aux deux autres axes parallèles (Chemin Ste-Foy et Grande Allée), et je ne prendrais que la circulation douce (vélos et piétons) sur René Lévesque. Les accès des voitures aux commerces, donc nécessairement circulation locale, pourraient se faire par les rues perpendiculaires à René Lévesque.

Engorgement d'auto aux heures de pointe.

il y a trop de contraintes pour l'auto (le 20 km/h; les vélos roulent plus vite que ça) la cohabitation vélo/auto/ piéton est dangereuse car un moment d'inattention et c'est l'accident.

Contre le Tramway!! En plein centre-ville, cela va détruire notre belle ville, beaucoup trop coûteux et trop long à construire, peu de bénéfices, les gens vont toujours privilégier la voiture , une fois construit les besoins de mobilité ne seront plus les mêmes... Investissez dans des projets de piste cyclables à l'année et améliorer le confort et l'efficacité des autobus existants.

Je pense que c'est une bonne idée car il faut préserver les arbres, mais je m'inquiète de la sécurité des cyclistes. Je crains que les automobilistes soient tentés de les dépasser malgré la limite de vitesse fixée à 20 km/h.
Plus belle stupidité pour la fluidité de la circulation.
La solution est acceptable, mais j'aurais opté pour une option totalement sans automobile.
Cette option est beaucoup plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Concernant ces derniers, ils sont en augmentation en nombre depuis 10 ans et beaucoup d'enfants utilisent ce mode de transport dans le quartier. Cette option contribuera à accroître le nombre de cyclistes et favorisera la marche davantage. Une telle option doit être retenue car elle deviendra un vecteur de mobilité durable dans un quartier. Ce quartier connaît des périodes de smog plus fréquentes et plus longues durant la période estivale qu'auparavant. Au surplus, des odeurs de carburant sont perceptibles durant toute l'année et celles-ci sont certainement la cause de plusieurs maladies collectives, tels que le cancer et les maladies pulmonaires. Cette option dynamisera le centre-ville et elle devrait être retenue sur tout le boulevard René-Lévesque, voire jusqu'à la route de l'Église. J'habite la rue Père-Marquette, qui est une rue partagée depuis quelques années. Conséquemment, si René-Lévesque devient partagé, Père-Marquette ne doit pas redevenir un boulevard alternatif au détriment du premier. En effet, Père-Marquette doit demeurer partagée afin d'éviter qu'elle redevienne un boulevard alternatif pour les automobilistes comme c'était le cas avant sa conversation.
Serait préférable qu'il soit en souterrain (vision à long terme)
Trop de place pour la voiture, pas de pistes cyclables dédiées.
Les accès aux rues voisines vont être impossibles! Avez-vous pensé aux véhicules d'urgence?
À cause de l`étroitesse du Boulevard René-Lévesque et des nombreux commerces entre Salaberry et Cartier, je crois que ce sera difficile. Le mieux serait de continuer sous terre jusqu'à Des érables comme prévu à l'origine, quitte à ce que la ville assume les coûts supplémentaires.
J'aime le fait quon puisse y circuler des 2 côtés autant en voiture quen velos.
Le concept de voie partagée est inconnu à Québec et il est risqué selon moi de le tester dans le cadre d'un projet aussi majeur.
La circulation dans le Secteur est déjà très difficile et d'enlever des trajets aux automobiles amènera de la congestion dans la cote d'Abraham pour accéder a la ville.
Limite les impacts sur les arbres urbains.
Je doute que les voitures veulent partager la route en toute quiétude. Je suis souvent en vélo et les automobilistes ne veulent pas partager la route. Ceci-dit il semble s'agir de la meilleure option…
L'insertion du tramway nuit à la circulation automobile et causera des bouchons de circulations permanent dans le secteur. Un métro serait plus approprié en plus d'être plus beau et mieux adapté à l'hiver
Ralentir la circulation au niveau local. Faciliter les déplacements des gens, le bruit et la pollution en minimisant la présence de l'automobile dans cette zone. Autrement dit, la rendre plus convivial.
Pas de détournement qui créera un fouillis, la ligne droite est la meilleure, donc Variante 3 requise
Peu importe votre solution ce n'est pas réaliste coût/bénéfice nul
Insécurité dans les voix partagées piétons - voiture - velo En tant qu'usagée du transport en commun je préfère diminuer le nombre de voies que

j'ai à traverser en sortant du tramway.
Je ne comprends pas qu'il y ait moins d'arbres à abattre pour maintenir 4 voies de circulation par rapport à la vision 2 où on en maintient que 3.

Cest un trajet simple et pratique ca va encourager les citoyen a prendre lautobus et a economiser et cest bon pour lenvironnement

Je suis d'accord avec la variante 1 mais j'aurais également apprécié un hybride entre la variante 1 et 2 avec une seule voie de circulation qui serait partagée, afin d'élargir au maximum l'espace pour marcher à l'angle de Cartier et ouvrir la percée visuelle et physique vers la place publique en devenir.

Les vélos et les autos, sur la même voie, n'est vraiment pas sécuritaire. Nous savons tous que les velos ne respecte pas les règlements et ne sont pas très souvent courtois, ce qui frustre les automobilistes et rend leur partage vraiment dangereux. le scénario 2 est moins contraignant et moins dangereux pour les accidents. un trottoir, un auto, un tramway et les vélos....chacun leur voie et personnes ne devrait partager leur vois, la sécurité avant tout.

Nous n'en avons pas besoin de tramway.

1- étroitesse des rues
2- trafic important
3- danger pour les piétons
4- population du quartier âgée
5- désagrément pour les habitants du quartier

La cohabitation entre véhicule automobile et vélo est déjà difficile, particulièrement dans ce secteur. Le risque de frustration et par conséquent de geste dangereux pour les cycliste sera élevé. Au final, les cyclistes risquent d'éviter le secteur pour ne pas se mettre en danger. Ce qui aura pour conséquence d'augmenter l'esprit de légitimité des automobiliste quand à leur utilisation "exclusive" de cette voie.

Il faut aménager la ville pour favoriser le transport actif.

La limitation de vitesse ne sera pas respectée et les vélos risque d'être la cible des automobilistes.

On dirait que votre désir avec un tel projet, est de ghettoiser la ville.

L'option 1 est problématique à cause de la voie partagée qui ne serait plus ou moins respectée par les différents utilisateurs. Il faudrait peut-être prévoir vérifier si il serait possible de déplacer la piste cyclable qui serait construite sur un artère parallèle. Sinon l'option 3 serait plus simple à gérer. L'option 2 pourrait être une autre solution si la voie dédié au véhicule soit à sens unique variable, direction "Est" le matin et inversement le soir vers "ouest." Mais pourrait être problématique à gérer.

Je suis totalement en désaccord avec le projet de tramway lui-même! C'est le pire moyen de transport en commun à envisager pour notre belle ville. Le moins efficace (qui oblige l'utilisation de transports combinés (voiture + autobus + tramway car le tracé est extrêmement limité) le plus destructeur de l'environnement (coupe d'arbres matures, que la ville veut remplacer par de nouvelles plantations qui seront probablement équivalents à ceux coupés dans plus de 50 ans) le plus destructeur de la beauté de la ville (une quantité importante de poteaux, de murets de béton et de fils qui dévisagerons le paysage) le plus encombrant (réduction des voies de circulations, empiètement sur les terrains de résidents, empêchement des circulations efficaces…) Je pourrais prolonger cette liste sans problème, mais je souhaite que la ville consulte RÉELLEMENT les citoyens avec un vrai sondage. Pas de questions biaisées sur un bout du tracé! Nous ne voulons pas de ce projet farfelu que Régis Labaume a voulu laisser en héritage à la ville de Québec. Nous ne voulons pas détruire la plus belle ville

au monde! Mettez en place un système d'autobus électriques fonctionnel et efficace et arrêtons de dépenser l'argent des citoyens avec ce projet qui n'a pas sa place.
La moins dommageable.
C'est un court tronçon qu'il faut sécuriser pour les déplacements actifs. il faudra faire très attention pour maintenir des axes sécuritaires pour les déplacements à pied et à vélo sur les rues impactés (chemin ste-foy et grande allée) où l'afflue de voitures pourraient être plus importants.
Je suis d'accord avec la proposition de la Ville, mais il faudra faire beaucoup de prévention et donner les informations sur le fonctionnement des voies partagées auprès des automobilistes, car il pourrait y avoir beaucoup de mécontents. Par ailleurs, cela va aussi engorger les autres voies parallèles (Grande-Allée et Sainte-Foy) s'il n'y a pas d'adhésion du côté des automobilistes.
Peut-on penser à mettre un voie prioritaire aux autos vers le centre à l'heure de pointe du matin (07:30-08:30) et autre direction le soir (16h00-17h00), et réserver l'autre voie aux vélos et piétons pour la même période?
La majorité des résidents de Québec ne veulent tout simplement pas de tramway, et moi non plus! Tout est fait pour mener la vie dure aux automobilistes.
J'aimerais mieux le tunnel long mais c'est la meilleure option qui resterait.
Variante 1 - Selon ma compréhension des informations disponibles, l'impact négatif sur l'environnement est moindre dans son ensemble (moins d'arbre abattus, nombre d'acquisitions partielles ou totales moindre. Sur le plan sonore il semble que cette option soit la plus acceptable. Certes le retrait de 26 espaces de stationnements sur René-Lévesque forcera certaines personnes à faire un usage optimal de leurs espaces privés de stationnements. La nature étant ce qu'elle est, à terme il faudra peut-être considéré un incitatif quelconque pour amener les réfractaires à utiliser leurs espaces de stationnements afin de permettre une utilisation optimale des espaces de stationnements publics (ceux de la rue)
Il faut laisser de la place aux voitures
Franchement, à cette hauteur de la ville, le Tramway devrait passer sur Grande-Allée. Y'aurait moins d'impacts négatifs sur l'ensemble de la circulation automobile, piétonne, cycliste, etc. Dans tous les cas, penser aux résidents et prioriser les piétons.
Je crains ce partage de la rue entre piétons et automobiles. Est ce que le cout des assurances de maison augmentera compte tenu de l'absence de ce rempart qu'étaient les trottoirs? Je ne suis pas sure que l'élévation de la plate forme ne sera pas un handicap pour bien des résidents-piétons.
Détruire une ville n'est jamais une bonne idée. Les rues résidentielles vont devenir dex routes de passages. Fini la quiétude. Et votre consultation bidon est insultante pour les citoyens.
Avant de gaspiller l'argent des contribuable sur ce projet, une révision complète et pertinente du réseau actuel est nécessaire. Avec 1 MM$ on pourrait régler toutes les incohérences du transport structurant sans avoir ce projet issu d'une administration mégalomane et passéiste de la ville.
C'est un geste fort pour la mobilité durable. Il faut renforcer l'aspect multimodal de ce corridor et ça passe par des aménagements permettant à la mobilité active de se déployer.
Rue trop étroite donc préférable en sous sol jusqu'à des Érables.
Je suis pour une voie de circulation , par exemple direction est seulement une direction

donc entre les deux variantes 1 et 2 il faut garder une voie vélos oui, pour la vitesse limitée à 20km/heure
Je suis davantage favorable à la variante 2. Pour limiter l'espace dédié aux voitures, et donner davantage d'espace aux piétons/cyclistes. Je me questionne à savoir si le concept de voies partagées laissera réellement une place suffisante aux piétons/cyclistes dans une rue aussi passante...
Demeurant sur Grande-Allée Est et étant très souvent exaspérés par le bruit des voitures et motos modifiées, le trafic augmentera encore, et ce sera encore moins sécuritaire pour les piétons et résidents. Et il y aura une augmentation de polluants.
Cet aménagement procurera une sécurité maximale à tous les usagers de la route, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou autres. Une vitesse maximale de 20 km/h, ça veut dire que les accidents potentiels ne seront pas mortels, à moins de conditions très particulières. Il contribuera à mettre un terme au règne de la "voiture-reine" qui a tant nuit au développement de villes à taille humaine et agréables à vivre pour leurs habitants.
Cartier est une artère commerciale, lorsque je circule en voiture, j'aime mieux passer par grande allée sinon il y a trop de circulation de piéton
Pas de tramway mais un trambus électrique
Toujours le même problème : On encourage l'automobile en aménageant des voies de circulation dédiées, au lieu de supprimer des voies pour les automobiles afin d'encourager l'utilisation des modes de transport collectifs et actifs. Autrement dit, les véhicules motorisés sont donc encore et toujours priorisés par rapport aux autres modes de déplacement, et ce pour ne pas altérer la capacité routière actuelle.
faire plus de place pour le déplacement actif sécuritaire.
Partager la route entre cyclistes, piétons et voitures à cet endroit tient du vœu pieux; dès qu'il y a des voitures, elles tassent tout le monde. Le scénario deux (voie unique vers l'est) est plus réaliste et devrait même se prolonger au-delà de Bourlamaque vers l'ouest afin de sauver le plus d,arbres possible.
Les autres options ne permettent pas des cyclistes de circuler de est vers l'ouest
surtout une voie cyclable en priorité pour les cyclistes pour ce qui es pour les autos oui seulement pour la circulation locale
Les pistes cyclables partagées sont dangereuses pour les cyclistes peu experimentés.
Comme nous demeurons sur l'avenue de Salaberry, le traffic va automatiquement être dévié par notre rue et nous aurons encore plus de difficulté à circuler dans notre rue. C'est déjà problématique à certaines heures
Tant qu'à faire une voie partagée, je pense que la ville devrait être audacieuse et faire un vrai quartier sans voitures. La voie devrait être réservé aux piétons et cyclistes.
Cela permettra une intégration fluide dans le quartier et cet axe de communication.
Partiellement en accord car le moins pire des 3 scénarios. Je suis pour que René-Levesque soit totalement tramway et piste cyclable dans les deux sens sans automobiles et que Grande-Allée et chemin Ste-Foy soit à sens unique pour automobiles.
Étant donné la densité de la population, les espaces disponibles, les besoins de déplacements, il ne semble pas il y avoir d'autres choix possibles.
ce tramway est de la pure folie Et il devrait recevoir l'avis de la population via un referendum Car il va couter une fortune Ce tramway tel qu'il est concu sera le plus cher au monde au KM Non seulement il loin d'etre au point techniquement Mais en plus il y a pleins de zone

sombre DENEIGEMENT PROBLEME EN HIVER NB D'ARBRES COUPES ACHALANDAGE basé sur des études bidon et sans valeurs
Gardez une voie de circulation vers l'est et ajoutez des pistes cyclables protégées
Ceci rendra le secreur plus attrayant pour les piétons et les cyclistes, ce qui les attire vers les commerces. C'est bon pour l'économie et le milieu de vie.
C'est la seule des 3 options qui prend en compte les deplacements à vélo. En 2022, dans un grand centre urbain, toutes les options devraient prendre en compte les déplacements à vélo (voir les privilégier par rapport aux autos). NB: j'habite entre St Sacrement et Montcalm et j'utilise essentiellement les deux pour me déplacer (auto et velo - bus en hiver)
C'est la variante la plus intéressante par rapport au premier projet de sous-terrain compte tenu de l'espace restreint
Pour moi l'idée du début de faire sortir le tramway à Des Érables aurait facilité beaucoup les choses. J'ai été déçu qu'on délaisse cette parti du projet. En effet apès le boul. est vraiment plus grand. Oui, c'est plus cher, mais peut-être que cela voudrait la peine de payer plus pour régler bien des problèmes: arbres coupés. livraison sur cartier et René Lévesque, problème de circulation etc. Je crois que la solution est là. La variante 1 fera toujours problèmes...
Le tunnel devrait aller jusqu'à des Érables.
Pour une rue aussi passante, je pense que ce sera dangereux pour les personnes qui désirent circuler à vélo. Il risque d'y avoir des automobilistes impatients et les vélos vont ralentir la circulation s'il n'ont pas leur propre corridor de circulation. De plus, il y a souvent des gens qui court après l'autobus et plusieurs personnes traversent de grands axes à pieds sans regarder la circulation. Le fait d'avoir à traverser la chaussée pour prendre le tramway en plein milieu de la rue m'inquiète pour la sécurité des citoyens.
Nous n'avons, tout simplement, pas besoin ni les moyen de faire ce tramway
contre le tramway
Nous devons couper des arbres sur cette portion du boulevard. Dans votre analyse, vous ne tenez pas compte des impacts des variantes 1 et 2 sur la circulation automobiles des rues avoisinantes au boulevard René-Lévesque. Votre analyse de circulation est présentée dans un silo comme si les voitures de la variante 1 ne vont pas emprunter d'autres rues pour se déplacer. De plus, vous ne présenter pas les coûts exactes de ces variantes. La variante 1 se rapproche de la promesse électorale du maire, mais les coûts et les impacts ne sont pas considérés. Coupons des arbres pour avoir le tramway sur le boulevard René-Lévesque.
Mon seul problème reste que je trouve peu audacieux la limitation de ce modèle au seul vingt km situés entre Bourlamaque et Salaberry. Les rues partagées devraient être implémentées dans tous le vieux et au moins jusqu'à St-Charles Garnier. Soyez audacieux.
Je trouve hyper important de conserver de la place pour les vélos dans cet axe. Je pense aussi que c'est ce qui est le plus accommodant pour tout le monde.
Pas idéal mais probablement la moins pire solution.
Les autres options seront moins sécuritaires pour les modes de transport actifs.
Je ne peux évaluer l'impact sur les arbres matures
Je préfère être séparée physiquement de la circulation automobile lorsque je suis en vélo
Je suis d'accord MAIS la coupe d'arbres mature n'est pas acceptable. Il faut minimiser l'empiettement du tramway à l'espace actuelle, d'un trottoir a

à l'autre. Il faut adapter le tramway a l'espace qui est la! Ca c'est fait ailleurs sur la planète pourquoi pas à Québec.

Les vélos doivent avoir une voie réservée, juste pour eux. On est en 2022, de plus en plus de grandes villes dans le monde orientent leur plan pour laisser une réelle place pour les déplacements à vélo, il est temps que Québec emboite le pas! Les réaménagements liés au tramway sont une occasion à saisir en ce sens, sinon Québec va se retrouver à la traine des capitales mondiales, notamment concernant la qualité de vie...

Il existe quatre autres axes est-ouest complètement dédiés à l'automobile : boulevard Charest, chemin Sainte-Foy, Grande-Allée et boulevard Champlain. Nous pouvons largement nous permettre de réduire la circulation automobile (SUR TOUTE LA LONGUEUR DE RENÉ-LÉVESQUE ENTRE CARTIER ET MYRAND) pour garantir la qualité de l'air des citoyens et préserver les arbres centenaires du secteur. Les villes européennes et américaines (Portland) le font : pourquoi pas Québec ? La Ville doit avoir cette audace.

Je suis totalement en désaccord avec tous les scénarios. J'ai utilisé tous les moyens disponibles pour m'opposer à ce projet de tramway et ce, depuis longtemps (pétitions, écritures à tous les élus de tous les paliers de gouvernement, Bap). La consultation actuelle vient un peu trop tard, à mon avis. Alors je répondrai en fonction de cette opinion, qui s'applique à l'ensemble du projet, donc à tous les secteurs. C'est la seule voix qui me reste. Je trouve également que les citoyens des villes d'agglomération auraient pu avoir leur mot à dire.
Ce sont les raisons qui justifient mon absence de réponse à plusieurs de vos questions

Le scénario idéal demeure celui du tramway enfoui initialement prévu.
Malheureusement, le gouvernement Legault a coupé les vivres à ce niveau, même s'il est prêt à consacrer plusieurs milliards à un 3e lien…
Dans ce contexte, ayons une vision d'avenir, telle que proposée.

Je souhaite encourager les déplacements doux face à la voiture, les voies partager sont une belle méthode pour faire ralentir les voitures et les encourager à faire attention aux autres, notamment aux cyclistes.

L'automobile est reine sur tout le territoire de la Ville. Il serait temps de redonner ses lettres de noblesse aux transports actifs et collectifs.

Il me semble dangereux pour les cycliste de partager la même voie que les automobilistes. Des rues alternatives pour les vélos devraient être privilégiés telle que la piste cyclable sur Père Marquette ou créer un piste cyclable mieux définie sur la rue Fraser. Le boulevard René Lévesque devrait être utilisé pour le tramway et les automobiles.

Pour ce qui est du réaménagement urbain proposé, je suis 100% d'accord. Par contre, je crains l'augmentation de trafic sur Grande-Allée (où je demeure).

c'est un milieu dense avec de nombreux commerces qui vont gagner beaucoup à ce que la circulation soit apaisée ! C'est un peu le prolongement le la belle rue Cartier. Imaginez, en période estivale, comment cette partie de la ville serait animée de piétons et cyclistes! il ne faut ABSOLUEMENT pas que ce soit exclusif aux véhicules !! On a l'opportunité de repenser notre ville autrement, de la rendre plus vivante, plus agréable, plus verte, plus "à échelle humaine". Ne ratons pas cette chance, le quartier Montcalm est mûr pour cette transformation !

La voiture occupe déjà toute la place à Québec. Pourquoi ne pas passer à une seule voie et apaiser ce coin déjà saturé en circulation.

C'est l'aménagement qui va le plus favoriser la circulation piétonne sur Cartier et le débordement de celle-ci sur René-Lévesque.

J'estime que les voies partagées vont rendre très difficile la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons, même si la vitesse permise sera plus basse. René-Levesque demeure l'axe privilégié et le plus direct pour les résidents de la colline, de Saint-Jean-Baptiste et du Vieux-Québec. De plus, il y a des enjeux pratiques notables avec cette option, par exemple les gens qui déménagent, reçoivent des nouveaux meubles, etc. Les camions vont se stationner à travers les cyclistes? Une petite portion réservée pour les camions sur un long tronçon ne réponds pas aux besoins primaires des citoyens et ne fera que rendre moins attrayant le fait d'habiter en ville = favoriser l'étalement urbain qui est déjà problématique.
C'est un milieu de vie riche et dynamique, il faut protéger cela et lui permettre de le bonifier. Des rues apaisées, développées en marge du tramway, peuvent certainement y contribuer!
Le quartier est fait pour la circulation à pied, en vélo et aux voitures qui ont à faire dans le secteur.
Cette variante 1 accentuera la vie quartier, sera plus sécuritaire, moins bruyante et plus ludique.
Favorise les transports actifs, protège le maximum d'arbres et surtout réduit la présence automobile.
Je ne souhaite pas que le projet de tramway se réalise. Pourquoi ne pas bonifier le système d'autobus plutôt??
J'aime l'idée que il y aura de la place pour les piétons et les cyclistes; j'aurais toujours accès en voiture lorsque cela s'avère nécessaire (en tant qu'habitante du quartier). Par contre, Je prends ma voiture pour aller au travail toute la semaine par le chemin SteFoy - et la côte St-Sacrément - je suis un peu inquiète pour le traffic en plus qui sera sur le chemin SteFoy (et la vitesse sur ce même, car déjà les autos vont bcp. trop vite devant l'école Anne-Hébert…!!). Je prends mon auto également pour aller m'entraîner chez Nautilus Place Québec, mais je peux passer par St Jean, sauf en été…pourrai-je alors y aller par René-Lévesque les samedi matin (et les mercredi soir)?
Je trouve la proposition intéressante à la condition que l'aménagement restreint réellement la circulation automobile sur ces voies et qu'on ne se retrouve pas dans des rues "partagées" du types que connait présentement la ville et qui n'ont en réalité rien de partagé. Le fait que René-Lévesque est une grande ligne droite d'est en ouest qui traverse la ville rend aussi difficile l'implantation d'une VRAIE rue partagée où les cyclistes et piéton.nes ont la priorité. Comment aménager le tout pour éviter le traffic de transit et assurer une vraie place aux piéton.nes et cyclistes dans la rue? Cette question est encore plus importante si le reste du tracé sur René-Lévesque n'est pas aménagé de la même manière.
J'airais exclu complètement la circulation voiture de René Lévesque pour cette section, pour ne conserver que le tramway et voies pour transport actif. Les voitures pourraient utiliser les artères chemin ste-foy et grande allée pour les déplacements est/ouest.
Les vélos doivent pouvoir circuler. Faire un détour à vélo est assez frustrant quand il pleut ou qu'il fait très froid, par exemple.
Ces trois carrefours sont actuellement dangereux, plusieurs fois par jour des automobilistes passent sur le feu rouge pendant que le signal piéton est allumé. La variante 1 privilégiée par la Ville viendra régler ce problème et augmentera le caractère piéton propre au quartier Montcalm. Actuellement la limite de vitesse est de 50kmh, ce n'est pas rare de voir des voitures passer à 60-70kmh sur René-Lévesque.
Arriver au 21 siècle, beau, peu bruyant, pratique.

Il serait préférable que la circulation automobile soit réduite au maximum, voire interdite dans cette axe. On pourrait considérer une circulation à un sens, et utiliser l'autre voie pour une piste cyclable.
Le tramway doit avoir préséance si on veut que les gens l'adoptent.
On ne sait toujours pas où sortira le tunnel court à l'est de l'avenue Turnbull. Il faudrait le dire publiquement et rapidement pour informer les citoyens et citoyennes de Québec.
Il faut maximiser l'espace consacré au transport en commun et actif. Limiter la circulation automobile à la circulation locale favoriserait la création d'un axe est-ouest plus direct pour le transport actif que ne l'est le corridor père-marquette. Déplacer la circulation de transit vers les autres axes est cohérente à cette priorité.
oui, cela permettra au quartier d'être plus sécuritaire dans ces zones-là. Ça roule vite je trouve en ce moment! Et je suis un jeune de 26 ans habitant dans le quartier depuis 5 ans, pas une grand-mère! ;)
les aménagements de transport les plus durables sont ceux qui permettent l'utilisation de tous les moyens de transport différents. Par exemple, lorsque le tramway sera plein de monde et qu'il sera impossible d'y entrer (c'est le cas à Bordeaux), les usagers doivent pouvoir de rabattre sur l'utilisation (sécuritaire et agréable) d'autres modes de transport comme la marche, le vélo, la voiture.
J'habite sur Grande-Allée (coin du Parc) et je ne vois pas d'un bon oeil que le trafique soit dévié sur cet artère, augmentant ainsi le bruit. Je crois que la ville devrait prendre des mesures pour limiter le nombre de voitures circulant au Centre-Ville, comme par exemple imposer des frais d'accès, ou bien permettre exclusivement aux voitures ayant une plaque d'immatriculation débutant par certaines lettres ou chiffres de pouvoir circuler lors de journées données (comme à Londres). Des navettes pourraient être mises sur pied qui permettaient aux gens de laisser leurs voitures dans des stationnements à l'extérieur de la ville (comme à Salzbourg, par exemple).
Autos, tram et piétons: il n'y a pas assez d'espace pour que ce soit sécuritaire. Il faut reprendre l'idée d'une voie souterraine jusqu'à des Érables.
L'avenue Cartier et l'intersection avec René-Lévesque sont, été comme hiver, très achalandées par les piétons. Un tel aménagement profitera également aux commerces.
D'accord s'il s'agit de laisser la place nécessaire aux vélos et piétons.
Je considère qu'il y aurait moins d'inconvénient pour les citoyens
Zone très fréquentée par les piétons et les familles et les touristes. Nécessité de maintenir le passage automobile mais partagé.
Moi, je suis tout simplement en désaccord avec le projet du tramway. Dans l'avenir, de plus en plus de gens seront en télétravail donc le besoin de transport en commun sera moins grand. De plus, cette formule n'est pas flexible. Si les besoins changent au cours des prochaines années, nous sommes pris avec un système dont il est difficile, voire impossible, de changer le trajet. Je pense qu'on a un système d'autobus qui pourrait être amélioré en étant moins dispendieux, ce qui inciterait les gens à l'utiliser au lieu de prendre l'auto pour venir travailler au centre-ville. Le laissez-passer mensuel d'autobus coûte pratiquement le même prix qu'un stationnement. Il y a donc peu d'incitatif à prendre le transport en commun présentement et même si il y a un tramway, je serais surprise que les gens se mettent à prendre l'autobus, pour ensuite prendre le tramway pour se rendre au centre-ville ou à leur travail. Ce projet a été pensé avant l'arrivée de la covid qui va changer beaucoup les besoins en transport des travailleurs. Je crois qu'il est primordial de tenir compte de cette information. Je ne comprends pas qu'un projet si dispendieux et qui implique beaucoup de changements

dans la ville de Québec soit mis en branle alors qu'une grande partie de la population est contre son implantation.

Je suis l'élue municipale qui a géré la construction du tram de Grenoble. Mon expérience me permet de vous conseiller de commencer, en empiétant sur la voierie , dans un quartier plutôt défavorisé. Vous rendrez service à des personnes qui ne peuvent pas se permettre l'auto solisme et il seront d'excellents ambassadeurs pour la suite'

Je suis un résident de la rue de l'avenue du Parc. La création de voies partagées entre Bourlamaque et Salaberry aura pour effet de dévier le traffic routier vers la rue des Érables et Parc, qui deviendront des rues de transit. Les résidents de ces rues perderont beaucoup de leur qualité de vie. Ce setrait très dommageable pour eux.
Les solutions pour la zone de transition sont insuffisantes. Réduire la vitesse à 30 km/h ne fera pas en sorte que les voitures se dirigeront vers le chemin Sainte-Foy ou Grande-Allée, avant d'arriver à l'étranglement de Bourlamaque.

Une chaussée partagée est dangereuse pour les piétons, car les autos et les cyclistes sont des sources d'accident. De plus, la circulation de transit risque de se diriger vers le chemin ste-Foy. La variante 3 serait préférable.

Un projet qui n'était pas recommandé par le BAP. Les autobus électriques et abribus chauffés seraient souhaitable.
Mais si les gouvernements ont tant d'argent, alors allons-y pour un métro.
Pas d'arbres à couper, du moins sans doute beaucoup moins, Vitesse assurée, et possibilité de connecter à un 3 ème lien tant désiré par certains.

Le quartier permet l'accès à pied et à vélo parce que les commerces de proximité sont nombreux!

arrêt de la fluidité sur René-Levesque
risque d'accident sur la voie partagé
déviation du trafic dans les rues perpendiculaire qui sont résidentiels

Je suis tout à fait d'accord pour réduire la place de la voiture. En revanche, les voies partagées sont-elles sécuritaires? Même à 20km/h, est-il sécuritaire de circuler à pied sur la même voie que les voiture ?

Je préferais avoir un metro 100% souterrain

Besoin d'un tramway sur le parcours proposé NON pertinent , les tram-bus sont très suffisants...par contre le service nord-sud est insuffisant

La Ville fait bien de privilégier les transports actifs. L'utilisation de l'automobile doit être découragée.

Bouleversement indu de la vie de quartier!

Minimiser la coupe des arbres et pour la circulation local.

Je ne vois aucun avantage à briser la Ville alors que des petits autobus électriques pourraient tellement bien accomplir la mission. Ça m'attriste tellement cet entêtement.

On entend que ça va créer de l'emploi. On a pas besoin de créer des emplois. On manque de monde partout.

Arrêtez !!!

La pression que subira la grande allée et chemin Ste-Foy qui seront hautement congestionnés. L'impact pour les citoyens habitant sur René-Levesque, notamment la livraison de biens et les déménagements . La difficulté de stationnement pour les habitants et leurs visiteurs . La chaussée partagée piétons/cyclistes/automobiles n'est pas optimale , ni sécuritaire . La réalité avec le télétravail qui restera à quelques jours semaines pour les fonctionnaires changent la donne et ne justifient plus les

investissements massifs nécessaires au projet . La perte d'arbres matures et centenaires est une désolation . L'impact de la construction diminuera grandement la qualité de vie des citoyens . Je ne crois pas que l'achalandage du tramway sera au rendez-vous pour justifier ce projet . Les autobus actuels répondent amplement au besoin (et outre les heures de pointe , ils sont pratiquement vides) .des autobus électriques avec une voie réservée serait une excellente alternative beaucoup moins coûteuse .
Plus sécuritaire 😁
Je préconise la variante 2 qui devrait être non seulement dans le secteur Bourlamarque/Salaberry mais également de Holland à la Cité parlementaire (jusqu'au Grand Théâtre). Il y aurait ainsi moins d'emprise sur les terrains privés et moins de coupe d'arbres. Grande Allée Ouest et Chemin Ste-Foy sont suffisants pour permettre la circulation automobile vers l'ouest de la ville.
Limitation de la circulation automobile dans un secteur a forte prédominance pédestre. Je suis pour une diminution du nombre de voie de circulation automobile.
Il faut favoriser le partage de la route entre automobilistes, cyclistes et piétons. L'augmentation du traffic cycliste ne sera que favorable pour la ville.
S'il est impossible de faire autre, les voies partagées sont une solution acceptable. Par contre faire ressortir la section du tramway en souterrain à des érables était une solution beaucoup plus logique.
Meilleure accessibilité vélos/piétons
Centre-ville déjà bien désservi par le transport en commun. Le tramway devrait se concentrer sur les secteurs moins bien déservi. Perte des arbres matures du quartier, même si la ville plante de nouveaux arbres, cela représente une grande perte pour les résidents. Le tramway va amener une perte de qualité de vie pour les résidents considérant que les immeubles du quartier sont généralement assez vieux, l'isolation n'est pas aux normes des constructions actuelles. Le bruit et et les vibrations causés par le tramway vont être nuisible pour les résidents.
Densité de la fréquentation dans le secteur. Création d'un environnement convivial. Limitation de la circulation de véhicules lourds en transite incompatible avec la densité de piétons et de vélos.
Partiellement en accord, sauf pour la piste cyclable qui est déjà praticable sur la rue Crémazie.
J'aimerais que Cartier devienne 100% piéton à l'année!
J'aurais privilégié la variante 3. J'habite justement dans cette portion et il y a beaucoup de circulation/commerce. Je trouve ça dangereux de faire une voix partagé. J'ai moi même un enfant en poussette. Je suis pour le TRAM mais de façon sécuritaire. En plus dans la portion De Boulamarque à Cartier ce n'est pas tant la qu'il y a des piétons. C'est surtout après Cartier ou sur grande allée.
Laisse plus de place aux différents modes de transport.
Dans le but de moins couper d'arbres et sans occuper trop de largeur.
Cela mettre l'emphase sur les déplacements actifs et le partage et la courtoisie sur la route.
C'est la meilleure des trois variantes

Possibilité de circulation automobile à faible débit : parfait!
Aménagement pour mobilité durable : parfait!
Circulation piétonne : parfait!

Les voies partagées devraient être envisagées sur une plus grande distance.

L'espace étant restreint, c'est le meilleur compris qui puisse faire de la place à ce nouveau mode de transport public. Il faiut d'abord penser à la solution tramway, ensuite piéton et vélo, et pour l'automobile un accès minimal pour une desserte professionnelle et commerciale. Il faut d'abord penser tramway et moins automobile, ce que fat la variante 1

La meilleure option serait un tunnel depuis Belvédère, pour protéger les quartiers historiques, mais notre premier ministre préfère les tunnels qui mènent à plus de bungalows et piscines hors-terre. Cette option est donc la deuxième meilleure.

Enfin, on met la priorité sur le piéton

Compromis intéressant répondant aux différentes contraintes: piétons, cyclistes, autos, environnement et aménagement.

Tout d'abord, contre le tramway.
Ensuite, une voie partagée aura pour effet de ralentir grandement la circulation puisqu'une voiture ne pourra plus dépasser un vélo.

- diminuer le trafic automobile de transit
- améliorer la qualité de vie du quartier
- favoriser des commerces de proximité, orientés vers la vie de quartier
-

J'aurais préféré qu'il sorte à Des Érables

Enlever seulement sur un tout petit bout la dalle de béton qui empêche tout autre circulation, même quand aucun tramway ne circule, cela ne changera rien au problème majeur que constitue ce projet.

Le tunnel devait sortir à la rue des Érables, ce qui aurait rendu inutile tous ces aménagements.

La variante 3 répond mieux aux besoins.

Je suis totalement d'accord avec la variante 1. C'est une évolution parfaite et une urbanité assumée qui aplanissent enfin les contradictions que les quartiers centraux vivent depuis des décennies par l'envahissement des voitures au-delà de toutes limites.

surtout pas option 3

Ma conjointe et moi ne sommes pas du tout convaincu qu'une solution de tramway sur René-Lévesque est la meilleure solution pour Quebec.
- on aurais aimé voir une analyse comparative avec autobus et metrobus électriques et plus confortables, sur voies réservées et à plus grande fréquence en période de pointe, avec synchronisation automatisée des feux de circulation. Avec amélioration du confort des stations de bus. Le tout combiné avec un très grand nombre de FlexiBus électriques dans les quartiers périphériques au tramway pour faciliter l'accès rapide aux stations de Bus électriques.
La solution proposée apparaît beaucoup moins flexible pour répondre a l'évolution de la population de Quebec dans les prochaines décennies, impose des expropriations et coupes d'arbres nombreuses, et risque de générer d'importants problèmes de circulation automobile sur le Chemin Ste-Foy et sur Grande-Allee !

La ville ne vas pas assez loin, les voies tramway doivent être partager avec les automobiles et le restes aux vélos et piétons, ca se fait très bien en Europe (Rotterdam, Utrecht, Prague)

Zone piétonnière sera plus sécurisée avec un dégagement accéléré.
Cette proposition n'est pas viable: détournements, étranglements, arbres, reduction de la jouissance des immeubles, sécurité des piétons, impacts économiques. L'élimination du tunnel jusqu,à du Parc remet en question le tramway lui-même. Si on n'a pas l'argent pour le faire correctement, qu'on attende de faire autre chose !!! Entretemps, le tramway N'EST PAS le réseau de transport structurant dont Québec a besoin.
Ce secteur doit davantage prioriser les piétons et les vélos.
Malgré les coûts plus importants, il aurait été préférable de maintenir le tramway sous terre jusqu'à l'avenue des Érables.
Quelque soit le scénario, les impacts sur la circulation me semblent très difficiles à prévoir. Difficile de s'enlever de la tête que tout ceci aurait été une non-question si le tunnel avait poursuivi sa route jusque sur des Érables...
Le boul.René-Lévesque est une artère principale qui doit avoir des accès dans les deux sens.
Ralentissement de la circulation automobile sur ces voix partagés favoriserait des aménagements verts, flexibles et conviviaux - consolidant ceux réalisés sur Cartier.
Nous sommes en désaccord avec la construction d'un tramway, car les désavantages sont plus nombreux que les avantages compte tenu de notre climat. Qu'arrive-t-il si une rame de tramway tombe en panne? Rien n'a été dit à ce sujet. Un autobus se remplace beaucoup plus facilement qu'une rame. L'électrification aérienne nécessaire à cause de l'hiver, sans parler du déneigement qui est la plupart du temps déficient. Nous résidons près de René-Levesque et nous voyons l'achalandage dans les autobus même aux heures de pointe. Si c'est pour faire comme les autres, nous n'en voyons pas l'utilité. Beaucoup de villes ont des réseaux de transport très performants où le tramway est absent.
Je suis contre le tramway.
C'est le scénario qui demande la coupe d'un plus petit nombre d'arbres.
C'est plus équitable comme partage de la chaussée.
En accord pour les piétons et les cyclistes, mais est-ce que grande-allée sera assez efficace pour les voitures qui voudront tout de même passer ?
Les difficultés d'insertion du tramway dans la trame urbaine de Québec, notamment dans le secteur de l'avenue Cartier, démontrent que ce n'est pas un moyen de transport en commun adéquat pour notre ville. Le rapport du BAPE, déposé en novembre 2020, le mentionnait très clairement. Jamais on ne l'a pris en considération.
Le tramway est un projet intrusif, inadapté à notre quartier. Tel que indiqué dans le rapport du BAPE ce système n'est pas optimal, la Ville doit refaire ses devoirs. Pour le transport en commun il existe des alternatives tel que: l'électrification des autobus; une tarification incitative et un redéploiement du service.
C'est la logique du bon sens dans une perspetive de développement durable. Tout simplement. Un article de Radio-Canada (avec animation et tout) le montrait bien, il faut prendre des décisions comme l'option 1 plus régulièrement...
Parce que la voie des automobiles et cyclistes seront (pour circulation locale seulement)
Confiance en vos calculs
Problèmes avec le déneigement, le ramassage des ordures, les livraisons, les bouchons de circulation, impossibilité de contourner les véhicules immobilisés
Elle réduit la circulation des voitures et semble un bon équilibre avec les autres types de déplacements (piétons, cyclistes, voitures). De plus, il est intéressant que l'accès aux commerces reste le même des deux côtés.

Le quartier Montcalm doit devenir le milieu de vie qu'il mérite d'être. Sortons les voitures et empêchons les transit à travers le quartier.
On ne peut faire pareil structure sans créer certaines situations délicates. Une fois énoncés, les inconvénients seront pris en compte par les autorités et les meilleurs aménagements seront mis en place
C'est le seul scénario qui considére les piétons
Congestion sur Grande-Allée et Ste-Foy
Je crois qu'il est inutile de développer un tramway à Québec.
Me semble que cela risque de bouchonner aux heures de pointes...il y aura toujours plus de voitures que de piétons dans cette portion...j'ai l'impression que moi, en tant que piétons, je n'aurai jamais la priorité de passage...
Nous devrions encore plus diminuer la présence automobile
Il faut absolument limiter l'impact sur les arbres : ce secteur de la ville est un ilôt de chaleur. Il s'agit d'une question de santé publique et le projet actuel compromet déjà énormement la rare canopée urbaine de ce projet de tramway. Il s'agit aussi d'une question de respect pour la popualation locale.
Moins d'auto et plus de space commun
Avoir une vie agréable dans le quartier. Les rues les plus agréables à utiliser sont celles où les différents modes de transport cohabitent. Père-Marquette en est un excellent exemple. Les résidents ne reviendraient pas en arrière.
J'ai peur que ce ne soit pas sécuritaire pour les piétons d'être a travers les voitures et les cyclistes, même si la limitation de vitesse est abaissée. Je crois qu'une option avec trottoirs serait plus sécuritaire.
Rien enlever aux piétons qui sont nombreux dans le secteur
Pour les commerces et les gens qui habitent sur René-Lévesque, il faut qu'ils puissent faire leur débarquement de marchandises ou déménagement. L'option 3 permet cela, pas l'option 1 ou 2.
En voulant être tout pour tous i.e. Voie partagé, on ne partagera que des difficultés et que des 3 options, c'est la moins bonne.
Opposé au projet de tramway.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Déplacement du trafic automobile vers les rues résidentielles
Je suis inquiète pour la sécurité des piétons et des cyclistes
René levesque est l'accès principal pour ce secteur
J'habite dans cette zone et je pense que le transport en commun devrait être mis de l'avant le plus possible.
Le terme "voies partagées" est un beau mot pour voie de circulation privilégiant la voiture. Une seule voie de circulation plutôt que 2 me semble permettre de gagner sur tous les plans autres que celui de la capacité routière : calme, arbre, confort du tramway, etc.

Pour favoriser le transport en commun, pour diminuer l'utilisation de la voiture.
Le projet de tramway de Québec est un projet non démocratique. Pour que ce projet soit acceptable sur le plan démocratique, il aura fallu faire des VRAIES CONSULTATIONS impliquant que ce projet pourrait éventuellement ne pas se réaliser. Vous n'avez fait que distribuer les informations sur un projet décidé sans même un référendum et sans même tenir compte du BAPE.
La priorité au transport en commun et modes de déplacement alternatifs à la voiture est nécessaire.
Il faudrait prolonger la section souterraine jusqu'à Boulamaque. Le partage auto, vélo et piéton, c'est idiot et dangereux.
Le boulevard René-Lévesque représente une voie de circulation majeure de l'axe est-ouest de Québec. Il me semble inapproprié de retirer des voies de circulation sur cette artère. Personnellement, j'utilise le transport en commun depuis des années, notamment pour me rendre à Ste-Foy à partir de Charlesbourg et de Beauport, et les parcours 800 et 801 répondent très bien à mes attentes en termes de temps d'attente et de fluidité. Je ne vois pas pourquoi il serait pertinent de déstabiliser à ce point notre réseau routier pour construire un tramway qui, à toutes fins pratiques, effectue le même trajet que le parcours 800 (et le même que le 801 dans le temps où le tramway se rendait à Charlesbourg). De plus, lors des périodes de pointe, les nombreux parcours Express permettent de se rendre rapidement dans le secteur de Ste-Foy, de la Colline parlementaire et autres. Je ne vois pas pourquoi je ferais deux transferts d'autobus afin d'utiliser le tramway pour me rendre au travail le matin, alors que présentement je prends un Express à partir de chez moi et le trajet se fait rapidement.
Il faut absolument protéger la circulation des piétons, vélos etc
De figuration de René Levesque!
La variante 0 est mon choix.
le coeur du quartier et axe principal de circulation en ville, ne peut pas etre enlevé, les piétons ont leur trottoir. que fait-on des résidents, leur voiture et leur circulation, les services d'approvisionnement, les ordures, le déneigement....
On ne voit pas d'amelioration entre ce qui est proposé et ce qui existe en transport en commun qui justifie la destruction complète d' un quartier. Le détournement de la circulation, les livraisons, quel avenir attends les commercants et leurs clients? Pourquoi ? Pour qui?
Création de ralentissement de la circulation
Considérant que cette section est plutôt étroite, la variante me semble la meilleure. J'ai toutefois des craintes à partager l'espace avec des voitures, considérant la mentalité et le comportement des automobilistes de Québec (vitesse, impatience au volant, l'auto-roi).... Le concept de rue partagée n'est pas fréquent à Québec et ça me mène à douter que la vitesse sera respectée, et donc, que moi et mes enfants seront en sécurité.
Réduit la capacité de transport et livraisons
Fracture de Rene-Levesque car à 20km/h partagé avec piétons et vélos, les véhicules devront prendrent les routes parallèles. Le risque de doubler le traffic sur Grande-Allée et Ste-Foy est inévitable. Sans parler d'encombrer les rues transversales. De plus ce scénario est ridicule en hiver pour le partage des routes35 le,déneigement. Finalement même pour les usagers du tramway c'est ridicule car ils seront exposés aux elements au milieu de la chaussée. Le concept n'est simplement pas viable pour une ville nordique. Sans parler de la laideur de tous ces fils. Bref une erreur pour des générations.

pas assez d'espace pour les voitures, ralentissement (20km/hrs) trop important. circulation de transit va congestionner ce secteur.

Ce scénario permet de concilier une insertion optimale du tramway en ménageant la circulation locale qu'elle soit en véhicule automobile, à pied ou en vélo. De plus elle minimise l'impact sur les arbres.

Je suis pour les rues partagées. Les automobilistes pensent qu'ils sont les seuls usagers, ce qui n'est pas le cas. Il faut changer les mentalités.

Aucune variante est bonne pour la Ville. La seule bonne variante est de laisser ça comme présentement ce qui fait économiser de l'argent à tout le monde et qui pourra être investi à la bonne place soit de refaire les routes qui en ont besoin comme St-Sacrement. De plus, le réseau d'autobus actuelle est amplement suffisant car ceux-ci sont presque vide les week-end et à l'extérieur des heures de pointes. Enfin, ma variante ne scrap pas la ville comme vous voulez le faire avec votre projet qui n'obtient même pas 45% d'appuis.
Le tramway, ce n'est vraiment pas la solution... pour reprendre vos mots de votre dernière publicité!!!

je ne suis pas du tout en faveur de l'implantation d'un tramway c'est rétrograde mais vous vous foutée de l'avis des résidents qui seront remerdé en permanence vous ne vivez pas dans le cartier et vous allez continué a circulé avec vos gros VUS vous le prendrez pas vous le tramway.

La voiture a assez d'autres espaces dans la ville, même trop! Il est intéressant de réaménager le secteur en ce sens.

Je suis complètement en désaccord avec le projet de tramway dans la ville de Québec.

Une très belle façon de profiter de l'arrivée du tramway pour maximiser les retombées en termes d'aménagements urbains favorables à la mobilité durable. D'ailleurs, il serait opportun de réduire la largeur prévue des voies de circulation, actuellement de mètres, qui est beaucoup trop grande.

Il n'y a jamais eu de consultations quant aux impacts réels pour les citoyens de ce quartier. Suite à la pandémie, le recours au télétravail s'est accru, les habitudes de déplacements ont changé. On dit avoir prévu l'hiver, mais toute la publicité repose sur une vision estivale du tramway.Si on peut trouver 10 milliards pour un tunnel Québec/Lévis, qu'on trouve les moyens d'allonger la partie souterraine à partir de Bourlamaque.

Je comprends les avantages de la variante 1 qui permet un élargissement de l'espace réservé aux personnes piétonnes et cyclistes. Ce serait encore mieux que le tronçon aménagé en voies partagées le soit sur une plus grande distance.

En désaccord pour ses raisons :

Améliorer plutôt le service d'autobus et les infrastructures de transport déjà existantes

Dépassement de coûts assurément à prévoir
Probablement ça engendra une augmentation du prix des billets des consommateurs

La coupe d'arbres en santé

Ça va congestionner à quelques part pour la vitesse des automobilistes à 30 km/h à une artère principale sur le boulevard René Levesque

Assurément les hivers rigoureux et froid vont avoir un impact négatif sur l'infrastructure du tramway qui engendreront des retards dans le service

Comme à Ottawa

Je suis d'accord, mais je crains la perte d'arbres et l'augmentation du transit automobile vers les autres artères du quartier.
Les gens qui ne voient aucun intérêt pour un tramway à Québec se verront obligé de vivre l'enfer du trafic de véhicules automobiles encore pire que c'était.
Le maintien de la capacité routière actuelle car la majorité des voitures qui vont sur la rue Cartier ou les environs ne sont pas de la Haute-Ville. Et si le trafic augmente de 80 % sur la Grande-Allée comme prévu avec la construction du tramway, il va y avoir assurément de la congestion sur Grande-Allée. De plus, les rues transversales seront très utilisées.
Je crois que c'est un secteur où il est important de conserver un trottoir pour assurer la sécurité des piétons.
Crainte que la partage ne soit en fait qu'une appropriation de la voie par les véhicules automobile avec une menace constante à la sécurité des autres usagers.
Une voie partagée entre automobilistes, cyclistes et piétons représente un risque grandement accru d'accidents pour les cyclistes et les piétons.
Le problème du transport en commun n'est pas d'est en ouest mais plutôt nord-sud. Je trouve ce projet complètement inutile.
Le partage voiture et vélo sur une même voie ne fonctionne pas au Québec. C'est dangereux
Les trois variantes ne prennent pas suffisamment en compte la place des vélos
Trottoirs plus sécuritaire pour les piétons, autrement ils vont pas être respectés par les véhicules.
Je suis d'accord avec la réduction de circulation de voitures sur René Lévesque. Il faudrait permettre juste la circulation local.
Cela va améliorer le transport actif. Nouveau pour la ville!
Augmentation de la circulation sur la Grande Allée.
Abattre autant d'arbres et envoyer la circulation automobile sur Chemin Ste-foy et Grande Allée...aucun sens...Vous êtes des pelleteurs de nuages et encore plus...Vous ne vivez pas dans la réalité quotidienne selon moi!!! De plus, où allez vous mettre la neige lors des tempêtes? Mettre une bordure de ciment le long du tracé et les automobilistes ne pourront plus traverser les rues du quartier...un non sens...
Je suis totalement en accord, car je veux que le quartier soit agréable à circuler en transport en commun, à pied et en vélo, là est la voie du futur ! (Et pourquoi pas en ski de fond l'hiver ?) Et avec tous les ilots de chaleur et les dérèglements climatiques, il me semble absurde de couper des arbres si on peut faire autrement.
Pour ce tronçon tel que proposé, je suis tout à fait en accord. L'ayant emprunté à vélo que seulement quelques fois seulement en raison de l'abondance automobile, du bruit et de son odeur mortifère, et de la vitesse autorisé que je juge nettement irresponsable par rapport à l'environnement dans lequel il se trouve, j'abdique de prendre aujourd'hui ce trajet, moi qui suis à vélo chaque jour de l'année.
Élargissement des trottoirs et de l'espace réservé aux personnes piétonnes et cyclistes Ajout de mobilier urbain, places publiques, espaces pour vélos. Réduction du nombre d'autos, réduction de la vitesse, réduction de l'espace accordé à l'auto

Bien qu'opter pour cette option limite grandement le passage à véhicule sur le tronçon. Je suis partiellement en accord, car la ville ne coupe pas 100% l'accès au véhicule, ce qui aurait des impacts plus que néfastes dans les rues avoisinantes.
Environnement plus sécuritaire pour les piétons et cyclistes démontré par les études
Cette option laisse plus de place aux arbres et déplacements actifs.
Faire un détour pour les autos allant vers l'ouest dans l'option 2 serait une mauvaise idée : augmentation de la circulation sur les rues perpendiculaires adjacentes pour faire ce détour Il faut montrer que Québec continue son virage vert avec les voies partagées et donne de la place au piétons et aux vélos, surtout dans ce quartier
Permettra davantage de transport actif car plus sécuritaire.
Je préférerais la variante2 afin de diminuer la circulation automobile.
le traffic va se diriger vers les autres artères, c'est déplacer et créer un problème là ou il en a peu.
nous priorisons la vie de quartier piétonne et sécuritaire. On souhaite que le quartier soit vivant avec les locaux, les visiteurs et les touristes a pied principalement et non pour les gens qui passent seulement pour se déplacer du point A au point B a l'extérieur du quartier.
Sécurité des déplacements actifs (surtout en vélo); Protection de la canopée; Diminution du bruit des véhicules; Attractivité de l'intersection pour les achats locaux.
C'est totalement irréaliste de croire qu'une voie partagée serait sécuritaire pour les piétons et cyclistes. Très dangereux pour les gens du secteur, particulièrement les enfants.
Augmentation de la circulation sur le chemin Sainte-Foy et Grande-Allée, augmentation de la circulation de transit. Concentration du transport actif et durable sur un seul axe. Tranquilité des personnes sur le chemin Sainte-Foy affectée.
Augmentation de la circulation sur les autres rues complètement injuste.
Atténuation de la circulation.
Dans ce secteur, il est particulièrement important d'avantager la circulation piétonne/à vélos. La route partagée est donc la meilleure solution sur ce point.
La vitesse des voitures me semble acceptable. Quelles mesures seront mises en place pour s'assurer que les automobilistes respectent la sécurité des autres usagées de la route? l'intersection Cartier / René-Lévesque est très achalandée. Une intersection sans signalisation pourrait être très intéressante pour faciliter la vie ses principaux usager: les piétons et les usagers du RTC. Priorité au Trams ensuite aux piétons, puis aux voitures.
Élimination partielle du tunnel; Diminution substantielle de la densité de circulation auto; Ambiance générale beaucoup plus agréable.
Parce que c'est celle qui comportent le plus d'avantages. Il y aurait moins de coupes d'arbres.
Plus convivial.
Je suis en désacord à cause des coûts associés.
Je suis d'avis qu'il faut offrir un maximum d'espace aux transports actifs. Pour ce qui est de la variante 1, je demeure préoccupée par la sécurité des piétons et vélos dans un secteur très fortement achalandé par les voitures également, même si c'est une circulation locale.

Je suis en désaccord avec le projet de tramway dans son intégration actuelle. J'aimerais que plus d'options s'offre au citoyen résident près de René Lévesque. Je suis totalement en désaccord avec le fait qu'il y ait des rails. Je préférerais un bus électrique qui pourrait ce ranger sur le côté au besoin.
Circulation partagée
Une voie piétonne donne de la convivialité
Nous exigeons un référendum sur le tramway
Ce n'est pas le bon mode de transport pour qc. Un métro est la solution.
La rue cartier est déjà bondée de piétons en général, cette option de voie partagée va leur donner priorité et va décourager l'utilisation des voitures dans cette zone ce qui va rendre l'expérience plus sécuritaire et agréable.
Ces rues partagées ont fait le preuve en Europe, notamment au Pays-Bas. Ce secteur de la ville est un milieu de vie avant tout. Ceci humanisera un peu ce secteur et le rendra plus agréable à fréquenter.
J'habite près de ce secteur dense qui est malheureusement dévoré par la circulation de transit, et toute initiative pour la réduire et améliorer la qualité de vie des résidents est la bienvenue selon moi.
Ce qui me fait hésiter, c'est que je ne suis pas certaine que comprendre à fond les différences.
Comme cycliste, je n'aime pas trop l'idée de partager la route avec des automobilistes, peu nombreux soient-ils. Provenant de l'ouest, je ne pense pas utiliser le boul. René-Lévesque pour y rouler près de voitures. Il m'apparaît essentiel de sécuriser un corridor cycliste dans ce secteur en dehors du boulevard. Une fois au bout du tronçon Père-Marquette, le parcours pour continuer en direction du Faubourg est accidentogène et avec l'accroissement de la circulation locale détournée de René-Lévesque, j'ai l'impression que le sentiment d'insécurité explosera si aucun tracé cycliste n'est sécurisé.
Nécessité d'une réduction de la place de l'automobile et du partage des voies de déplacement afin de prioriser le transport en commun et le transport actif.
les défis liés à l'insertion du tramway dans la gorge des citoyens sont encore plus grand. Ce projet est un gaspillage incroyable de fonds publics pour un projet qui ne répond pas au besoin et qui n'atteindra jamais ses objectifs d'améliorer le service de transport en commun, pour inciter plus de personnes à l'utiliser et du même coup réduire la congestion. Le tramway circulera sur une zone déjà très bien desservie par les métrobus. De plus, le temps d'un trajet sera sensiblement le même avec le tramway, puisque la vitesse de déplacement du tramway avait été surévaluée: 21-22 km/h au lieu du 28km/h (https://www.journaldequebec.com/2022/03/15/tramway-il-est-possible-de-sauver-plus-darbres-que-prevu-selon-le-bureau-de-projet).d'augmenter le nombre d'usager Pourquoi quelqu'un qui n'utilise pas le métrobus aujourd'hui utiliserait le tramway si le parcours et la vitesse sont les même qu'en ce moment? On va dépenser une fortune dans un mode transport qui n'offre aucune souplesse. On va défigurer la ville, être en chantier durant des années et créer de nouveaux points de congestion. Dire qu'on nous fait croire que ça 10 ans que ce projet est en développement...
La section de voie partagée, restreinte à la portion plus étroite de René-Lévesque, est trop courte. J'ai de la difficulté à imaginer comment les gens vont arriver à 50 km/h, ralentir à 20 km/h pour un petit tronçon et reprendre à 50 km/h. La section modérant le trafic et encourageant le partage de la voie devrait aller au moins de Turnbull à Belvédère. Ceci dit, si elle est effectivement prolongée, j'ai l'impression que cette

option pourrait amener à couper inutilement certains arbres matures. Je considère que cette voie ne devrait pas être établie au détriment des arbres, mais seulement faite dans l'espace actuellement disponible (soit l'équivalent d'un peu moins de 5 voies de circulation).
La première option permet de bien partager la chaussée entre les différentes personnes qui l'utilisent. J'aimerais cependant un tronçon aménagé en voies partagées sur une plus grande distance entre l'Université et l'avenue Turnbull. Il faudrait cependant s'assurer qu'il ne soit pas possible que deux voitures puissent circuler côtes à côtes dans chacune des voie partagées (est ou ouest), ce qui limiterait l'accès aux personnes qui marchent ou qui circulent à vélo.
Je ne comprends pas, il y a quelques années, l'ancien Maire de la Ville, était en contre le tramway, Après son voyage en Europe, il à changé d'idée. La topographie de la ville de Québec ne permet pas ce projet. Trois grands axes, SO - NE: Bd. Laurier - Grande Allée, Av. Charest et Bd Hamel. Même si le Bd René-Lévesque et Sainte Foy, ont la même orientation, leur caractéristique, plus étroites, n'e sont les plus idéaux. Couper des vieux arbres, exproprier des terrains c'est détruire la particularité du Bd. René-Lévesque. Du point de vue de la topographie, la ville es divisée en deux grands secteurs par les Bd Charest el Amel, Vers le sud qui monte vers l'haute ville, et vers le nord, ver Ste. Émile, L'ancienne Lorette. etc. Secteur que n'aurait pas ce service, même avec son nombre d'habitants. Enfin, le tramway ne serait profitable que une population bien aisée. qui ne laisserait d'utiliser leur voiture. Du point de vue météorologique - climatologique le long hiver neigeux de six mois, plus la topographie de la ville n'est pas le lieu pour le tramway.
si on veut diminuer l'utilisation de l'auto et convaincre les gens de prendre le tramway, il faut que ce soit plus difficile de circuler en auto.
La variante 1 va apporter plus de sécurité aux piétons et cyclistes. Les automobilistes habitant le secteur pourront toujours emprunter le boulevard René-Lévesque dans ce secteur.
Il faut donner plus de place au transport actif!
Il faut réduire le plus possible la place réservée aux automobiles
Favorise le transport actif et en commun tout en préservant des arbres.
Le maintien de la capacité routière est une priorité secondaire pour moi.
priorité transport collectif et actif, réduction de la capacité/priorité routière pour limiter le trafic induit
Réduire le nombre d'automobilistes dans les quartiers centraux. Améliorer la qualité de vie dans le quartier et faciliter le transport actif.
Je me demande qui sera les utilisateurs du tramway. Sérieusement, est-ce
les cycliste ont déjà une voie pour eux ailleurs que sur René-Lévesque
Tout e qui peut diminuer l'impact sur l'environnement , diminuer au minimum la circulation automobile , favoriser piétons et cyclistes me pousse à faire ce choix .
ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
Le choix de la variante 1 repose sur un désir de développer l'artère commerciale de l'avenue Cartier et ses environs, c'est louable mais l'avenue René Lévesque est actuellement la principale voie de circulation dans le secteur, en particulier pour la circulation de transit. Il est utopique de penser que l'existence du tramway annulera cette circulation.

L'étude d'impact se concentre exclusivement sur l'avenue René Lévesque, alors qu'une gène très importante pour l'ensemble des quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste est à prévoir, en particulier avec le report de la circulation sur Grand Allée et Chemin Sainte-Foy. Les rues perpendiculaires en particulier ne sont pas du tout prévues pour accueillir cette circulation (exemple : dans toutes les rues en pente entre chemin Sainte Foy et avenue René Lévesque, le bruit est décuplé en cas de report de circulation, en particulier avec les véhicules lourds, comme cela a déjà pu être constaté lorsqu'il y a des déviations pour travaux).

Par ailleurs, le sondage évoque des voies partagées entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry alors que l'étude indique entre les avenues Turnbull et des Érables. De quelle option est-t-il question dans les faits ?

non au tramway

Le manque de courtoisie des automobilistes envers les piétons et les cyclistes représentera un danger et un stresse constant pour les résidents du cartier.

L'insertion d'un tramway sur le boulevard René=Lévesque est un non sens.

Je suis fonctionnaire au G. Avec le télétravail qui est là pour rester, nous n'avons pas besoin de tramway. Juste des bus électriques svp.

Je privilégie le tramway sur Grande-Allée (deux voies du sud), mais puisque ce n'est pas la voie choisie, je dois composer avec. L'idée de voies partagées ne me déplaît pas, mais je crois qu'il y a tellement de circulation sur René-Lévesque et que les Québécois sont si peu familiers avec les voies partagées qu'il vaudrait mieux aller vers la variante numéro 3 avec le tramway de chaque côté de la rue pour protéger les piétons des éclaboussures voiturières et permettre des stations en bords de rue.

La ville de Québec n'a aucunement besoin d'un tramway alors que le RTC offre des services d'autobus déjà un peu partout, améliore et ajoute des trajets à chaque année pour répondre à la demande. Les lignes "Métrobus" répondent déjà à la demande et avec le temps, ces autobus seront tous hybrides et/ou entièrement électriques, ce qui diminuera le facteur bruit (contrairement au tramway qui viendra l'augmenter) en plus de créer de la vibration. Tout ca pour rouler à seulement 20 km/h ! D'un ridicule...

Il est impensable de devoir couper des arbres matures afin d'ajouter du métal, du béton, des fils électriques pour augmenter la pollution visuelle dans mon secteur qui va relativement bien.

Il est impensable d'envisager de couper le quartier Montcalm en deux par une voie de rail métallique surélevée qui va simplement venir enrager la population qui y habite. D'empêcher les déplacements simples en direction Nord-Sud du quartier pour les automobilistes.

Impensable de rendre René-Lévesque en une seule voie pour les automobilistes. Ca va être beau quand il va y avoir un camion de vidange qui devra s'arrêter à toutes les maisons et bloquer la circulation en arrière de lui. De faire faire des détours aux automobilistes pour congestionner certaines rues nord-sud au lieu de laisser le tout fluide comme actuellement. D'empêcher les automobilistes de tourner à gauche.

En ce qui a trait la "super" piste cyclable. Il y en a déjà une qui passe sur Père-Marquette (Est-Ouest) qui a déjà fait faire des détours inutiles dans certaines rues

nord-sud du quartier. La ville devrait pousser plus à ce que les piétons et vélos passent par cette piste déjà conçue pour eux.

Double de temps pour franchi la meme distance qu avant et rabattement de la circulation sur chemin ste foy avec ecole et zone de 30km. Augmentation du traffic pour les residents du secteur

Pourquoi ne continuer le tunnel jusqu'au centre du Boul Laurier ? On éviterait de couper des arbres , de bloquer les rues transversales, et de ralentir le trafic ! Avec le climat d'ici , le déneigement, le confort d'attendre au chaud sont à considérer !

Détourner le trafic à cet endroit va créer un engorgement sur Grande-Allée, Chemin Ste-Foy et toutes les petites rues alternatives. De plus le partage piéton-cycliste au travers des voitures à l'arrêt, ça va être hyper dangereux. Un métro sous-terrain serait beaucoup conviviale, moins d'impact visuel, plus fluide, plus d'espace pour le partage sécuritaire de la voie en surface.

J'ai lu pas moins de 170 commentaires sur la participation citoyenne en lien avec le projet (https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=1459d248-2495-43f2-b179-861eb46623f2.pdf)

J'ai constaté qu'environ 3 personnes étaient d'accord avec le projet. De plus, ca mentionne que c'est une séance de questionnement, quand c'aurait été plutôt une séance d'information entrainant la colère de plusieurs citoyens du secteur.

Pourquoi faire des études sur l'impact APRÈS le lancement du projet et non pas AVANT ?

Arrêtez de penser que les citoyens du quartier vont apprécier le tramway. Commencez à penser au futur en ajustant les rues pour donner l'accès à l'électricité afin de charger les VOITURES du futur (TOUTES ÉLECTRIQUES). Pas un tramway qui sera vide à 95% du temps et qui va engendrer de la circulation sur nos plus belles rues (Grande-Allée, des Braves, Bougainville, des Érables).

Je suis né dans le quartier Montcalm et y réside. Je vis probablement la plus grande colère que je n'ai jamais connu envers ma ville et mon quartier. Je songe maintenant à déménager, ce que j'aurais jamais pensé faire jusqu'à l'accord et la confirmation du projet en fin janvier 2022.

Le projet va faire diminuer la valeur de plusieurs résidences du coin car elle va faire augmenter la circulation dans certaines rues, faire fuir plusieurs résidents et entrainer la perte de bonheur de bien des citoyens qui y résident et non l'améliorer. Car on s'entend, ce ne sont pas les citoyens qui pourront profiter du tramway car on s'en balance, on se déplace déjà à pied dans notre quartier. On aime nos arbres actuels, pas ceux qui seront plantés dans un espace restreint. Pas besoin d'y aménager un chemin de rails et faire suer le peuple pendant plus de 5 ans quand on a déjà des Métrobus qui desservent d'Est en Ouest. L'impact se fait déjà sentir car justement, la valeur des logements en bordure de René-Lévesque et de l'avenue Belvédère est en train de planter vu le projet qui se concrétise. Les gens veulent quitter pour ne pas vivre ce calvaire et ces résidences sont maintenant plus difficiles à vendre car l'accès facile au réseau routier est en train de devenir une vraie joke avec des détours à n'en plus finir.

Quand je lis que 100 000 citoyens de plus sont attendus dans le quartier, c'est loin d'être vrai car la quantité de logement dans le secteur est limitée et sera encore limitée pour les années à suivre. Ce n'est pas du jour au lendemain qu'on aura la permission de construire des logements sur plus de 5 étages. La ville de Québec s'étend sur le large et non sur la hauteur.

HONTE À TOUS CEUX QUI TRAVAILLENT SUR LE PROJET

"Celle-ci (variante 1) permet notamment de limiter les impacts sur les arbres et le cadre bâti, de maintenir une accessibilité locale aux résidants et aux commerces" dixit votre justification.

"Les impacts sur les arbres " comme argument ? Il n'y a presque aucun arbre significatif entre Salaberry et Bourlamaque (j'en ai compté deux au sud entre Bourlamaque et Cartier).

Ensuite, des corridors cyclables existent déjà au sud (Fraser-Maisonneuve-Jacques Parizeau) et au Nord (Père-Marquette (12 mois par année)- Crémazie qui communique avec Lockwell via un passage derrière l'école de musique Arquemuse.) et servent très bien les cyclistes se rendant entre autres à la colline parlementaire. René-Lévesque est très peu utilisé actuellement et ne le sera pas plus dans le futur car il mène à Honoré-Mercier dans un environnement hostile aux cyclistes. C'est beaucoup plus agréable de circuler sur Jacques-Parizeau pour atteindre les différents employeurs (dont le complexe G et son stationnement à vélo) et les divers points d'attraits (Vieux-Québec, Plaines, Grande-Allée).

Il faut préserver une possibilité réelle de circulation automobile sur René-Lévesque pour éviter une congestion inutile, tant pour la circulation de transit que des besoins des résidents, (on ne fait pas son épicerie ni chercher les enfants à la garderie en tramway) et garder les piétons en sécurité et en confiance sur un trottoir distinct. Vous visez une
circulation locale seulement, c'est impossible. Ce qui va arriver, c'est que les gens vont emprunter des axes secondaires (est->ouest = D'aiguillon, Maisonneuve-Aberdeen-Fraser, ouest-est = chemin Ste-Foy, rue St-Jean) dégradant la qualité de vie des résidents de ces artères résidentielles, où à tout le moins, moins larges.

"Qui trop embrasse mal étreint", on ne peut atteindre tous les objectifs en même temps.

Ca n'a pas de bon sens de couper cette artère en deux sur plusieurs kilomètres.

Promotion du transport actif et favoriser autre mode de transport que l'automobile solo tout en réduisant les émissions de CO2

Je suis d'accord avec la variante 1, mais on pourrait faire plus. La variante 2 semble l'option qui permet de dégager le plus d'espace pour fournir des aménagements visant à protéger les piétons et cyclistes de la circulation automobile.

Bonjour,
J'ai répondu à votre invitation du 3 mars dernier pour assister à la séance d'information sur l'insertion de surface du tramway dans le secteur St-Jean-Baptiste / Montcalm. Je tiens tout d'abord à vous remercier de nous avoir invités at aussi à souligner la qualité de la présentation qui nous a été offerte. J'ai depuis pesé les pours et les contres de ce que vous nous avez présenté:
Pour :

• Plus d'espaces verts
Contre :
• Surface partagée restante de part est d'autre étroite pour accommoder véhicules en mouvements et stationnés, vélos, et piétons qui l'utiliseront à leurs risques et périls;
• Augmentation significative du trafic et du bruit sur les rues résidentielles transversales étroites;
• Le tramway ne peut être détourné vers d'autres rues en cas de blocage des voies;
• Distance de marche accrue entre les arrêts dont pour les personnes à mobilité réduite;
• Plusieurs rues transversales coupées = plus de détours pour les voitures et les piétons.
J'aurais aimé trouver plus de côtés positifs mais le seul que je retiens c'est l'aménagement d'espaces verts qui demeure possible même sans tramway. Les seuls arguments dont vous nous avez fait part étaient que
• Les autobus sont présentement bondés, mais avec le télétravail, les employés de la fonction publique reviendront en mode hybride de façon permanente donc réduction significative par rapport au volume avant-covid.
• À Bordeaux, ça fonctionne à merveille! Est-ce une garantie de succès pour nous?
• Diminution du temps de parcours : Pour avoir expérimenté plusieurs fois les parcours 800 / 801 entre le Grand Théâtre et Place Laurier à l'heure de pointe, ça a pris 20 minutes à chaque fois, dans chaque direction. Non pas les 36 minutes que vous avez mentionnées.
Il me semble que le projet tel que présenté pourrait avantageusement et à moindre coût être remplacé par une série de métro-bus qui effectueraient le même parcours que le tramway. Enlevez tous les numéros de bus qui sillonnent René-Lévesque et remplacez-les tous par des bus que vous nommerez BUS-TRAM ou comme il vous plaira. Adaptez la fréquence aux besoins, donnez aux chauffeurs l'option de changer le feu de circulation comme les pompiers. La flexibilité des voies de circulation sera préservée et le circuit pourra être détourné au besoin. Aussi, pourquoi surélever la voie du tramway? À Toronto, la voie du tramway est partagée avec les voitures.
Il me semble que c'est beaucoup de notre argent pour un projet qui je pense ne changera pas grand-chose et qui causera plus de maux que de bienfaits non seulement pendant la période d'opération mais aussi pendant la construction.
Sincèrement,
Louise Racine

Le Tramway n'est absolument pas la solution écologique sur René Levesque. Consultez le rapport du BAPE qui est très clair là-dessus. Les citoyens savent tous que la raison pour laquelle Marchand insiste tant, c'est pour privilégier les promoteurs de condo au mépris de 60% de la population. Il est au moins aussi pire que Labaume l'était.

Variante 3 privilégiée.

Il faut envisager l'aménagement du tramway en fonction de ce que sera la ville de Québec dans 25 ans.
Une ville plus densément peuplée, plus jeune, avec des citoyens, y compris des familles, qui aiment y vivre et moins de voiture (Peut-être un centre ville sans voiture comme ça commence à être le cas dans plusieurs grandes villes d'Europe).
Si la rue Cartier veut être en mesure de rivaliser disons avec le secteur Route de l'Église et Laurier), il faudra qu'elle soit accessible d'une façon conviviale aux citoyens du grand Québec.
Malheureusement le débat se fait dans le contexte d'une ville du passée axée sur la

voiture. Une vision qui provoquera le déclin de ce secteur et ce par choix. Triste choix pour un secteur qui pourtant a beaucoup de potentiel avec accès aux Plaines, Musés….
Dans l'avenir, si vous habitez, travaillez dans l'axe Cap-Rouge/D'Estimauville, quels secteurs seront privilégiés? Ce seront ceux faciles d'accès par le tramway.
Les citoyens de Québec auraient intérêt à voir ce qui se fait disons à Vancouver dans le secteur False Creek, primauté à la vie citoyenne sur la voiture.
Autre point, la plupart des arbres matures existants devront être remplacés au cours des 25 prochaines années, il ne faut pas aménager un secteur comme s'ils étaient éternels. Il faut plus tôt envisager un aménagement paysager en fonction de la ville du futur. Je vie à Québec depuis 1983. 40% de mes arbres matures se sont écroulés ou dûs être abattus pour cause de vieillesse. D'autres devront être abattus dans l'avenir parce que dangereux. Tous ont été remplacés.
Mon tramway, oui je le veux.
Gilles De Bellefeuille
Secteur St-Louis de France

Cela rendra des rues transversales comme des Érables excrement achalandée puisque les voitures les emprunteront pour passer de René-Lévesque à Grande-Allée.

Je suis contre le projet de tramway. Les études sur les habitudes de déplacement datent d'avant la COVID et je ne peux croire qu'on va tout démolir sans savoir combien de personnes se déplaceront et à quelles heures. Ajoutez des bus sur les tracés 800-801. Utilisez des bus hybrides. Augmentez le nombre de bus-circuits en banlieue.

Un tramway sur René-Levesque entre salaberry et des érables et même plus loin est impensable. Beaucoup trop étroit.

Le fait de diviser les quartier de la ville se révèle une absurdité .

En total désaccord avec le projet de tramway
J'exige une vraie consultation publique.

NOUS N'AVONS PAS BESOIN À QUÉBEC d'un tramway et de son tunnel sous la Place d'Youville (4G$) avec sa "congestion routière permanente" dans la haute-ville .....
Améliorons le MÉTROBUS actuel avec des BUS ÉLECTRIQUES du 21è siècle .....
CESSONS DE DIRE que nous sommes la seule ville ..... à ne pas avoir de tramway !
Faisons mieux !

Je n'adhère pas à ce projet pour les raisons suivantes :

- Les voies partagées, dans ce secteur de la ville, m'apparaissent assez insolites, car il s'agit d'un boulevard que l'on veut transformer en un large trottoir. Ce n'est pas une quelconque rue, comme dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, où je connais une voie partagée. Dans ce secteur, la circulation est strictement locale et il y a une bonne cohabitation entre les usagers.
- La transformation d'un boulevard en un large trottoir semble compliquée, parce que la circulation aux heures de pointe va dévier inévitablement sur toutes les petites rues paisibles du quartier, dont quelques-unes ne peuvent pas être transformées, comme la rue Père-Marquette, car elles sont à sens unique (par exemple, la rue Fraser).
- Pendant le festival d'été, nous avons une idée assez nette de ce qu'est l'envahissement du quartier par l'afflux d'automobiles. Ça dure deux semaines et c'est suffisamment loin pour qu'on en constate tous les irritants. La circulation y est plus dense, les automobilistes circulent vite (ce sont des habitudes qui ne se perdent pas facilement), se stationnent là où bon leur semblent, et les risques d'accident sont élevés.

- La transplantation des arbres matures pose un défi majeur. Il est loin d'être assuré que ces arbres survivront.
- Les résidents du quartier tiennent à la quiétude, la tranquillité. Ils sont très attachés à la beauté des arbres. Ils sont notre poumon urbain, de même qu'un enchantement.
- Il y a de nombreuses résidences pour personnes âgées et des écoles, donc la circulation densifiée aux heures de pointe risque de présenter des dangers notoires pour ces résidents.
- Ce projet aurait été alléchant s'il n'y avait pas eu toutes ces coupes d'arbres (emblématiques du quartier Montcalm) et, aussi, si nous avions adhéré collectivement à la philosophie des "villes lentes" (référence à "Cittaslow", voir https://fr.wikipedia.org/wiki/Cittaslow). Ce mouvement a vu naître des centres-ville particulièrement agréables à vivre, mais il s'adresse généralement à de petites villes de moins de 50 000 habitants. Une "ville lente" ne se crée pas en un tour de main. Il faut adhérer à ses principes et recommandations pour qu'il soit réalisable et que cela se vive harmonieusement. Il faut vouloir "ralentir", vivre à un rythme lent... et ça ne fait pas seulement en donnant la priorité un mode de transport collectif. Ça prend plus que cela. En plus, cela nécessite un certain cheminement de la pensée. Est-ce à dire que ça ne peut pas se réaliser dans ce secteur du quartier Montcalm ? Je ne suis pas contre, loin de là, mais pour que cela puisse se concrétiser, il y faut un consensus social, une conscientisation, pour donner le goût de vivre dans un environnement à visage humain (sans défigurer la nature). En sommes-nous là ? Je pose la question, je ne sais pas, mais je doute que ce projet de tramway soit la réponse souhaitée pour concrétiser cela.

Je ne crois pas vraiment que les voitures vont aller à 20 km/h sur le tronçon "partagé". Les voitures ne respectent pas les vitesses sur toutes les rues de la ville de Québec. On va mettre des piétons/vélos/poussettes/chaises roulantes à travers des véhicules qui voudront rouler 50 km/h. C'est ce qu'on remarque dans les "rues partagées" l'été. Les piétons doivent se tasser car les voitures collent et intimident les piétons lorsque ceux-ci marchent au centre de la voie partagée. Et jamais aucune surveillance policière pour les comportements agressifs nombreux (parfait même de la part des policiers)

En dernier recours, la variante 1 est sans doute à privilégier, mais avons-nous VRAIMENT renoncé à un tunnel long juste parce que la CAQ refuse de donner à Québec les fonds nécessaires pour avoir un projet plus sensé? Pourquoi donner des milliards sans compter pour le métro et le REM à Mtl, alors qu'à Québec il faut amputer des stations et détruire le quartier Montcalm entre Salaberry et Des Érables, où l'espace est restreint, pour des contraintes budgétaires inventées par la CAQ? Malgré les promesses du maire Marchand, on ne l'a pas vu affronter le gouvernement pour obtenir mieux et rendre le projet plus acceptable. Mis à part une communication plus présente sur le projet, il n'y a eu aucune amélioration permettant de donner plus d'acceptabilité au tramway.

Je pense que la réduction de la capacité routière dans ce secteur va impacter les autres formes de mobilité. On peut penser qu'il en sera plus difficile pour les autobus de circuler ou pour les voitures de franchir les intersections. Aussi, les infrastructures actuelles ne permettent pas aux cyclistes de rouler de manière sécuritaire sur René-Levesque. Je ne vois pas pourquoi cet option est privilégié si les cyclistes n'auront pas les infrastructures nécessaires au-delà de ce tronçon.
Je pense qu'il serait intéressant de publier les estimations de coûts pour une station sous-terraine sur Cartier et du prolongement du tunnel jusqu'à Brown.

Il me semble que le variante 2 serait moins large, en étant une seule voie pour trafic automobile. Dans ce cas on n'aura pas moins de dommage encore aux arbres, et plus

d'espace libre pour cycliste et piétons? Au moins que j'interprète mal la variante 2. On devrait réduire les voies d'autos le plus possible (les gens ne prennent pas le tram?)

Le tramway est une perte d'argents qui pourrait être mieux investi

Le scénario 3 est plus sécuritaire et moins « tappant sur les nerfs » de partager la voie avec cyclistes et autres.

L'idée selon moi serait de décourager les automobilistes et les inciter à prendre les transports en commun ou les transports actifs. En retirant une voie d'automobile, ça fonctionne. Ça augmente aussi la sécurité pour les cyclistes.

Les voies dédiées aux autos sont suffisantes mais devraient laisser la priorité aux vélos. Le ralentissement des autos et des radars aux feu devrait contrôler la vitesse et pénaliser les automobilistes qui ne resoectent pas les feu (et ils sont anormalement nombreux).
Une intégration de végétaux serait également très importante pour réduire l'îlot de chaleur et créer un espace public plus attractif

Non au tramway. Projet mal adapté a Quebec, pas de couverture ou vrai bénifice hors du centre ville, ne touche pas au banlieu.

vu que le tramway y passera la priorité doit etre accorder aux piétons et cyclistes

Cela donne accès à tous, peu importe le moyen de locomotion.

Pourquoi ne pas faire sortir le tramway à des Érables ?!

Cette section doit être sous-terre

Voies partagées avec autos non sécuritaires pour piétons et cyclistes

Ne veux pas du tramway.

Le projet de tramway devrait être mort et enterré et un référendum vous le prouverait, mais bien sûr, la vérité ne vous intéresse pas ;)

Il faut aller vers une décroissance de l'usage de l'automobile dans certains secteurs centraux. La formule est gagnante sur tous les plans. Émissions, bruit, qualité de vie, qualité de l'expérience des visiteurs.

Quel mauvais projet

La majorité des gens du quartier sont à pied.

Il faut provoquer des changements d'habitude.

En accord pour donner plus de places au pietons et aux vélos. Rentre le quartier plus attrayant pour se déplacer à pied ou en vélo avec moins d'autos bruyantes. Rendre l'environnement à une échelle plus humaine sans auto.

Je ne suis pas d'accord avec la construction de ce tramway, la ville va être embarrassée avec ces gros véhicules , les véhicules électriques seront bientôt parmi nous et il y aura moins de pollution de ce fait. Je demeure sur Bougainvillée et je vous assure qu'à cœur de journée je vois passer sans arrêt des autobus presque vides. Seules les heures de rentrées et de sorties de travail occupent quelques autobus en entier. Pourquoi cet entêtement à vouloir implanter une technologie du XIX ième siècle alors que des solutions du XXI ième siècle existent déjà et sont â portée de main. Elle sont plus flexibles, moins embarrassantes moins bruyantes et moins coûteuses. J'ai voysgé beaucoup en Europe et par exemple te tramway de la ville Bruxelles la défigure on dirait d'une zone industrielleMe pensez pas qu'avec le tramway les autos vont disparaître! Un métro simple entre la Colline et la rue de l'Église ainsi qu'un système de bus électriques coordonnés aurait été mieux pensé pour notre climat.

Le tramway est un mauvais projet.

je prioriserais la variante #3 là ou il y a commerce je juge qu'ils (automobile) sont+ la clientèle

Développer des rues piétonnes, comme en Europe.

C idiot je sais….. je fais non confiance mais je veux un tram….

Votre idée de tramway est complètement dépassé et mal adapté. Un métro est la solution pour le futur comme dans toute les villes qui se respecte.. votre bebelle va défigurer complètement la ville . Bravo

La proposition de la ville est tout à fait inacceptable depuis le début et la GRANDE MAJORITÉ de la population ne veut pas de ce gaspillage de fonds publics qui défigurera la ville avec fils, muret de béton, arbres coupés, etc etc etc

Ce projet n'est pas pertinent pour les gens de la banlieue, pour la majorité des payeurs de taxes.

Aucune raison est bonne pour retirer des voies existantes aux automobiles.

Je souhaiterais qu'on se serve du projet du tramway pour bonifier le réseau de transport actif. Je comprends par contre qu'il y a des entrées privées qui donne sur René-Lévesque. C'est pour cela que je préfère la variante 1. Il faudra que la rue soit bien amménagé pour que les automobilistes comprennent instinctivement qu'ils ne sont pas prioritaires, qu'ils partagent l'espace avec les autres usagers, et qu'ils sont contraints de se déplacer à la même vitesse que ceux-ci.

Les experts du BAPE l'ont écrit noir sur blanc: ce projet n'est pas le bon pour Québec. Aussi dites-nous combien ça coûtera de compléter ce projet insensé et aussi de le faire fonctionner une fois complété... et quel sera l'impact sur la facture de taxes des citoyens de la ville qui rejettent déjà ce projet à près de 60%...

Je suis quelqu'un qui aime mon quartier, qui est respectueuse des gens et des idées différentes des miennes. Je vous demande de prendre le temps de me lire svp.

Je ne suis pas en accord avec le projet de tramway. Ce projet n'est pas adapté à la réalité de Québec. Le tramway coupera le beau quartier résidentiel de René-Lévesque en deux, et créera des goulots de circulation dans les rues avoisinantes, en plus de couper les arbres qui bordent cet axe. La plantation d'arbres prévue ailleurs dans la ville, pour compenser les coupes sur le boulevard, ne rendront pas au boulevard sa belle allure et ses poumons.

Notons qu'il n'y a pas de trafic actuellement sur René-Lévesque, même aux heures de pointe. Ce tramway ne sera pas rentabilisé, car il n'y a pas un volume d'usagers suffisants pour le justifier. On ne peut pas comparer Québec aux villes françaises qui détiennent, dans leur centres-villes, une concentration de population bien plus élevée que Québec. Notons aussi que les transports collectifs (TGV) sont très bien développés en Europe, ce qui n'est pas le cas au Québec. Les gens continueront d'avoir des voitures et, de plus en plus, électriques; et ils souhaiteront les rentabilisées. De plus, les gens sont de + en + en télétravail.

Le projet de tramway tel que présenté, coûteux et destructeur du quartier et des arbres soit-il, n'est pas une bonne solution de mobilité pour Québec. Visuellement aussi, il s'imposera dans la vision des gens à chaque 2 minutes... Ouf...

SVP vous qui ne vivez peut-être pas sur le tracé, n'imposez pas ce projet en théorie merveilleux, mais non respectueux de la volonté de plus de 50% des gens de Québec. Il faut soit allonger les coûts et permettre l'enfouissement au-delà du Grand Théâtre, comme prévu au départ, et ce, jusqu'à Des Érables minimalement, soit passer aux bus électriques avec corridor réservé.

Faites un référendum svp; c'est trop important. La Ville ne devrait pas imposer le tramway aux habitants de Québec, ce qu'elle est en train de faire. Ils paieraient trop cher le prix pour une lubie héritée de l'ancienne administration séduite lors de missions en France. Un bon réseau d'autobus électriques serait tout à fait suffisant pour préserver nos quartiers et l'environnement. Les autobus ne font pas la queue sur René-Lévesque, c'est faux.

Enfin, il peut très bien y avoir une place publique à l'emplacement de l'ancienne Station Shell coin rue Cartier, sans qu'il n'y ait de projet de tramway. Soyons honnêtes et ne cachons pas aux gens svp l'éléphant dans la pièce avec cet appât de place publique... Avec 4 milliards, Québec pourrait faire des tonnes de belles choses à Québec. Enfin, les piétons et les cyclistes ont amplement d'espaces dans le quartier actuellement, sincèrement. Il y a une voie cyclable comme vous savez. Merci de m'avoir lu.

Sécurité piétonne m'inquiète pour ce secteur partagée.

Il est plus que temps de partager la route entre tous les utilisateurs et abolir la culture de priorité des automobiles sur le réseau (pas juste dans ce secteur).

la variante 3 est a priorisé

Je suis contre la construction d'un tramway

Le partage est de mise. Un centre-ville pour tout autre que les voitures. On doit penser à l'avenir

La majorité de la population est contre le projet du Tramway donc, pourquoi le faire. Nous ne vivons pas dans une monarchie, pourquoi aller a l'encontre des citoyens. C'est le premier mandat de M.Marchand et possiblement le dernier si il s'entete de pousser ce projet au lieu d'écouter les gens de Québec.

Projet de tramway rejeté par la grande majorité de la population . Incompatibilité avec la ville et ses citoyens , sur tout les aspects .

Principalement pour une question de sécurité (si les voies partagées peuvent fonctionner sur les rues à faible circulation automobile, je crains qu'à cet endroit, elles réduisent la sécurité des piétons et cyclistes) et pour la quiétude des résidents du secteur qui vont se retrouver avec une circulation de transit importante.l

C'est logique comme scénario.

Réduction de la vitesse, embellissement du carrefour et création de rues partagées qui sont sous-estimées dans la ville

Pour avoir cotoyé les trams en europe, c est un super beau projet. Par contre, il y a eu pas mal d accident de voiture se prenant des trams pck les automobilistes ont la possibilité de traverser les voix pour tourner et sortir de la dite rue.

Ces accidents en soient n ont jamais été graves car la vitesse du tram comme de la voiture est moindre.

Néanmoins,y autoriser les cyclistes dans un espace partagé,ceux ci ne sont pas toujours vigilants ni conscients de leur vulnérabilité... il est clair que des accidents bcp plus graves s y produirait, ajoutant de l eau au moulin aux réfractaire de ce projet.

Peut etre que déporter la piste cyclable derriere les voix piétonnes assurerait une vigilence lors d un changement de direction.Ils auraient à faire doublement attention: ralentir,laisser passer les pietons,regarder l avancée du tram,puis traverser.avant de tourner et couper les voix. Et ce pour leur propre sécurité.Se prendre un tram sans carosserie,ca fait une belle difference.

La variante 2 ou 3 semble une peu plus sécuritaire pour l aspect cité précédement. Mais bien moins agréable en terme de promenade piétonne. Peut etre y a t il encore à refléechir d autres options

La proposition la plus favorable aux transports durables et la sauvegarde des arbres.
Globalement la circulation sera apaisée comme j'ai pu le constater dans trois villes françaises. Malheureusement l'accès aux rames n'est pas aisé si l'on a des difficultés à se déplacer. Un arrêt proche de Turnbull compenserait ce désagrément
Je ne crois pas que les voies partagé peuvent réellement fonctionner. Un piéton qui refuse de laisser circuler une automobile aura comme conséquence que tout le monde sauf le tramway iront a la vitesse du piéton.
les voitures ont ruiné le monde dans lequel on vit et la facon dont nos villes sont faites. La ville doit etre faite pour les gens qui y habitent et non les banlieusards egocentriques qui viennent travailler et magasiner
La ville de Québec à des chiffres puis la science de son côté. La CAQ est électoraliste et tente par tout le moyens de saboter le projet. Ils devraient plutôt se pencher sur le problème de transport en commun à Lévis plutôt que de tanter de nous envoyer ce traffic la dans notre cour
Possibilité de dynamiser le secteur de la rue cartier qui est très achalandé, la fréquentation des lieux sera plus conviviale
Il est nécessaire de réduire la place de la voiture, à la fois pour inciter les citoyens à l'utilisation des transports actifs et en commun mais également dans une optique écologique (limitation de la pollution visuelle, auditive et environnementale)
Il faut donné l'espace a ceux qui vivent le quartier. Il faut arrêter de déroulé le tapis rouge a l'auto.
Laisse la place à tous les types de transport.
Diminution du transit automobile.
Depuis les dernières versions du projet de tramway je suis en désaccord avec le projet car le tramway vient maintenant presque "simplement" remplacer un réseau "800" qui fonctionnent déjà relativement bien. Je trouve que de couper un nombre important d'arbres matures sur René-Lévesque est inacceptable car c'est cette verdure mature qui constitue une des caractéristiques principales de la Ville et qui lui donne toute sa beauté et sa richesse. Il faudrait de nombreuses années avant que les autres jeunes arbres plantés en remplacement viennent ajouter un caractère semblable. La circulation automobile Est-Ouest doit demeurer fluide ne serait-ce pour les résidents. Il est déjà difficile avec les nombreux feux de circulation existants de sortir du noyau centre-ville en voiture je ne peux imaginer ce que ce serait avec le tramway sur R-L. Pour constituer un meilleur transport structurant nous devrions chercher à améliorer le transport des personnes en périphérie et de la Rive-Sud. Aussi, pour les années à venir nous devons envisager des moyens plus modernes, tel du transport sans chauffeur guidé vers les demandes des utilisateurs. S'il fallait conserver le tramway, l'idée de bifurquer le trajet vers le boulevard Charest tel que proposé par Mme Guérette m'apparait une meilleure idée.
Conservation des arbres, moins de pollution sonore, plus d'incentif à opter au transport en commun
On doit réduire le plus possible l'utilisation de la voiture pour lutter contre la crise climatique.

Je trouve qu'un aménagement de ce type est résolument moderne et transformera complètement notre urbanisme ! La Ville abandonnerait enfin, tout du moins dans ce secteur, le modèle du tout-à-l'auto pour passer à une véritable cohabitation, harmonieuse et respectueuse, avec les cyclistes et les piétons ! `
Écologie urbaine, lutte aux changements climatiques, lutte à la dépendance au pétrole (surtout dans le contexte économique et géopolitique international actuel), sauvegarde des arbres, etc
Manque important d'études qui démontrent que ce choix est sécuritaire, mais il y a beaucoup d'études qui démontrent que le partage de voie vélo-auto est dangereux pour les cyclistes, et d'autres qui démontrent que le partage piétons - cyclistes est dangereux. De contourner 80% du traffic vers Grande Allée est ridicule car cet artère aura d'avantage de bouchon qu'actuellement et, cet artère est souvent pour des activités touristiques et culturelle. Donc, qu'est-ce qu'on va faire pour cette activité économique et très appréciée par les citoyens et les touristes. E, les touristes arrivent majoritairement en auto, mais ils vont rencontrer beaucoup d'ennuis à rentrer dans le Vieux. Où est le gain?
Il faut encourager une transition vers les transports en commun et redonner l'espace aux piétons et cyclistes.
La rue partagée est tout à fait en cohérence avec le mode de vie que le tramway amènera à la ville et à notre quartier.
Citoyenne de la ville de Québec depuis toujours, j'en ai assez que l'on soit "une ville de char", place au progrès svp.
L'implantation du tramway offre un immense potentiel de transformation et de revitalisation urbaine. Il faut saisir l'occasion afin d'embellir le boulevard René-Lévesque et concevoir un aménagement inclusif et convivial pour les piétons et cyclistes.
Trp d'inconvénient au niveau des déplacements automobiles et de l'accès à la colline parlementaire
Je préfère de loin la variante 1 à la variante 3. Je suis absolument en accord avec la diminution de la vitesse de circulation des automobilistes. Par contre, j'aurais préféré la variante 2 mais avec une piste cyclable (pas seulement un trottoir pour les piétons). En effet, les chaussées partagées, ça ne semble pas être un concept bien compris par toute la population et beaucoup d'incidents surviennent entre les deux types d'utilisateurs de la route. Les automobilistes préfèreraient que les cyclistes dégagent la voie puisqu'ils obstruent la circulation, tandis que les cyclistes s'y sentent faussement en sécurité, tandis qu'ils sont tout aussi vulnérables dans ce genre de rue face aux voitures (aucune . Il faudrait s'assurer de renforcer en tout temps la sécurité des cyclistes si on veut encourager ce mode de transport.
Selon moi, la voie partagée diminuerait l'efficacité des automobiles et ne donnerait pas beaucoup d'avantages aux piétons et vélos.
C est important que les investiseement soit egal ou mieux pour les automobilistes. Je ne veux pas et ne prendrais pas le tramway.
une voie partagée éliminerait les véhicules à long terme, les pietons qui débarquent du tramway se sentirait plus en sécurité sachant que les véhicules doivent rouler lentement, on sauve des arbres, puis pour une meilleure sécurité routière de la cohabitation entre transport actif, les piétons et les automobilistes.
Un tramway au cœur d' une ville patrimoniale comme Québec s'installe en voies partagées, un bus électrique aussi et un métro léger en sous-sol, pour préserver les qualités architecturales, arboricoles où être tout simplement être convivial, d'ailleurs tout le boulevard René Lesvesque devrait être en voies partagées si vous continuez

avec l'option tramway. Le tunnel en saillie sur la colline parlementaire est un mauvais choix écologique et patrimonial.

Une des versions du projet offrait un tunnel dont la sortie se situait à la rue des Érables. Cette solution était idéale pour éviter d'encombrer la portion autour de la rue Cartier. D'après ce que je comprends, c'est une question de coût qui a fait en sorte de raccourcir le tunnel. Je pense que ce n'est pas une bonne économie et que l'on devrait revoir ce scénario. Pour Montréal, l'investissement ne semble pas un problème. Pour Québec, il serait préférable de retarder légèrement d'autres projets de d'investir dans une bonne solution pour le tramway. Merci!

I'm a cyclist and the designated east-west cycling route between Vieux-Quebec and Sainte-Foy is convoluted and insufficient. Anything to make this more pleasant and quicker for cyclists is a positive for me.

Pour le succès du tramway, on doit avoir des attitude ambicieuse qui limite les voies de circulation

Réduction des GES, améliorer la sécurité des transports actifs

La solution numéro un est très restrictive. Il faut penser à l'accès aux commerces et aux hôtels pour les touristes et les résidents de la ville et de la banlieue.

Surtout pour la qualité de vie et la sécurité, car c'est un quartier dense et central.

Meilleure intégration pour stimuler l'utilisation, et respect de l'environnement

Améliore la qualité de vie des résidents et des clients du secteurs

L'insertion d'un tramway a pour objectif de favoriser l'utilisation de celui-ci et la mobilité durable. Je suis donc en désaccord avec les options qui mettent de l'avant la voiture au détriment des piétons et des cyclistes. De plus, je trouve qu'un accès directement au trottoir est plus sécuritaire et permettrait davantage d'arrêts.

C'est l'avenue qui concorde le mieux avec les objectifs d'encourager et de favoriser les formes de mobilités durable, en plus de probablement venir bonifier l'ambiance de quartier à ses abords

Ce secteur n'est pas gant achalandé et il ne faut pas oublier que ceux qui font le voyage de Est en Ouest auront intérêt à l'utiliser le tramway donc le nb de véhicules devrait diminuer.

Chaussée partagée à plusieurs endroits donc plus de capacité sur René Lévesque ouest ! Donc débordement sur le réseau autour ! Allongement du temps de parcours tout au long du trajet et cela aussi a cause des interdictions des virages à gauche !

C'est la seule qui présente un souci pour tous les usagers, pietons, cycliste, trams et (il ne faudrait surtout pas les oublier) autonomistes.

L'avenir n'est pas l'automobile, mais le transport actif et en commun

Il y a déjà une piste cyclable sur les Plaines et sur la rue Père-Marquette. Il y a déjà des trottoirs pour les piétons. La circulation automobile sera si lente que les automobilistes rouleront dans les rues perpendiculaires à René-Lévesque et perturberont la tranquillité des résidents.

Qualité de vie, quartier densément peuplé, maintien végétation, réduction du bruit, sécurité

Quelle folie ce projet d'un autre siècle complètement inadapté à une ville comme Québec, mais très correct pour Bordeaux

Des voies intéressantes et agréables pour tous les types d'usagers. Garder les arbres matures.

Je suis entièrement en accord avec la variante 1 puisque c'est la seule qui considère le transport actif, dans ce cas-ci, le vélo.

Variante logique

Je marche fréquemment sur cette artère et les trottoirs étroits sont souvent congestionnés sans parler des longues attentes pour les traverses piétonnières et la pollution accrue aux heures de pointe.
Le compromis identifié d'une rue partagée me semble le meilleur dans une idée de respect des couts imposée par le gouvernement, de protection de la canopée d'arbres matures, et de la bonification des aménagements piétons et cyclistes du Boulevard René-Lévesque. L'argument du ministère des transport à l'effet qu'il faut "penser régional" me semble peu pertinents dans ce cas de figure, puisque 1) les automobilistes disposent de multiples autres axes de circulation rapide dans ce secteur (Charest, boulevard Champlain), 2) la zone de rue partagée est petite et devrait être franchie en quelque minutes à peine, même à 20km/h 3) l'option du tramway devrait être mise en priorité sur cet axe de manière à encourager son utilisation en lieu et place de l'automobile. Idéalement, d'autres mesures devraient être prises pour tranquilliser la circulation sur Grande-Allée et éviter que le traffic s'y reporte au point de nuire à l'ambiance de l'artère (qui est un lieu de terrasse qui gagne à avoir une circulation automobile tranquillisée).
Le tramway est un enjeu important pour le futur de la ville. Il fait partie d'une vision de développement durable qui d'après moi est primordial à nos jours.
Si on veut gérer de façon efficace et environnementale le transport à Québec et partout dans les grandes villes, il faut donner la priorité au transport en commun. Si on ne le fait pas, on va continuellement ajouter de la congestion routière et le temps de déplacement en automobile, avec toutes les frustrations que cela implique.
Cette portion du boulevard René-Lévesque Ouest est essentielle à la fluidité de la circulation et mieux adaptée à un gros début que le chemin Sainte-Foy. On passerait d'un boulevard à 6 voies sur la colline Parlementaire à une rue partagée en l'espace de quelques centaines de mètres. Je propose de profiter de la sortie du gouvernement du Québec pour leur demander de revenir au tunnel qui avait été présenté en début de projet et qui sortait à la rue des Érables au lieu de Turnbull. En passant sous terre à la hauteur de Cartier, ça éviterait tous ces problèmes.
Le tramway devrait pêtre sur une autre artère (nouvelle), ne pas être construit ou être construit sans plateforme surélecée ni fils aériens, peu importe l'option.
Pas besoin de tramway a quebec Un systeme d'autobus amélioré serait beaucoup mieux
Fort intérêt pour la rue partagée... on la prendrait même sur un plus grand tronçon! Moins de coupe d'arbres Baisse de la circulation
Je suis contre le choix d'un Tramway. Mode dépassé, lent, rigide. Pour 4 milliards, nous aurions un réseau complet, sur tout le territoire, d'autobus électriques, flexibles et modernes. Tramway, mode de transport du XXe siècle.
En désaccord avec le tramway puisqu'on a maintenant accès à des autobus électriques avec contrôle intelligent des déplacements. Pas de mauvaises surprises en hiver et bcp moins coûteux que 4 milliards.
C'est plus convivial. La rue Bourlamaque est déjà très utilisée par les cycliste pour se rendre vers les Plaines. L'Avenue Salaberry est actuellement très difficile à traverser pour les piétons au niveau de Crémazie pas de passage piétonnier et coin De Maisonneuve avec passage piétonnier. J'espère que cela règlerait le problème pour les piétons et les cyclistes.
avoir moins de voiture et privilégier piétons, et vélos

• Qualité de vie • Quartier densément peuplé • Maintien végétation • Réduction du bruit Sécurité
Augmentation du trafic sur Grande Allée. Projet dépassé. Privilégier un métro bus avec batteries rechargeables
Variante 1= Augmentation de la sécurité pour les jeunes enfants et les personnes âgées.
Meilleur qualité de vie pour les gens autour. Promotion mode de vie actif.
L'amélioration de la vie de quartier qui suivra est indéniable. C'est fabuleux comme proposition et le ton que ça va donner au quartier. Tenez bon, il faut que ça fonctionne sous cette forme.
Donne plus de place au piétons et cyclistes
Appaisement de la circulation qui offre une meilleur sécurité pour les résidents et clients du quartier qui y circule à pied ou en vélo. Ca permet de conserver plus d'arbre et de limiter la fluidité automobile pour donner plus de chance de succès du tramway. On ne réduit pas la congestion en augmentant la capacité routière mais bien en la diminuant.
La proposition de la Ville repose sur des études sérieuses qui visent à minimiser les contraintes du projet. C'est aussi le temps de modifier les priorités d'aménagement urbain pour que les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun occupent un espace prépondérant face à la voiture individuelle.
Si les policiers, les pompiers et les ambulanciers avaient à intervenir dans la section de la voie partagée. Quels en seraient les impacts ?
congestion. nous n'irons plus dépenser notre argent dans les restos de la haute-ville.
Il n'y a pas de solution parfaite, mais ça semble un bon compromis. À mon avis, une solution préférable aurait été un tunnel plus long, mais cette solution ne peut être envisagée à cause des contraintes budgétaire. C'est dommage! La rue partagée donne beaucoup d'espace au transport actifs et aux piétons, ma crainte est que les auxutomobilistes n'adaptent pas leur conduite et que ce soit dangereux pour les piétons et que les piétons évitent ce secteur écoeuré.
Moins d'arbres coupés et moins de circulation automobile
Le secteur Cartier est un secteur fréquenté par de nombreux piétons, clients des commerces locaux ou touristes. Des voies partagées dynamisera le quartier car il le rendra plus attractif. C'est pas vrai que la clientèle des commerçants de Cartier est une clientèle d'automobiles. Personnellement je vais magasiner et me promener dans ce secteur à pied et non en auto. J'ai vécu 2 ans dans la ville de Grenoble, dans les Alpes en France, et au centre-ville il y a un secteur avec des voies partagées (auto/tramway/piétons). Ce secteur est même pavé (!) j'ai toujours aimé ce coin. Je soutiens donc la variante 1.
Même en avec une voie partagée, ça n'améliorera aucunement la fluidité.
Préservation et/ou amélioration de la qualité de vie des riverains par la diminution de la vitesse et de le débit de circulation.
Je suis moi-même une piétonne, et j'aime aller faire mes courses sur la rue Cartier.

J'habite la ville depuis 66 ans, j'y paie des taxes depuis 43 ans. Plus précisément dans l'arrondissement de Charlesbourg. Au cours de tous ces années, la congestion sur le territoire est plus importante dans les axes nord-sud, vers Val-belair, loretteville, Charlesbourg. Pour ce qui est de l'axe est-ouest, c'est surtout sur le boulevard de la caipal, et sur Charest que nous la vivons. Je ne vois rien dans le projet de tramway qui va améliorer cette situation. J'y vois plutôt un tramway sur l'axe qui est toujours la mieux desservi depuis toujours par le transport en commun. Je croyais que les fusions municipales avec pour principale objectif de faire des projets améliorant l'ensemble de la ville et non pas seulement les arrondissements centraux. Pour appuyer ma perception, je ne vois aucune consultation à Val-belair, Loretteville, Charlesbourg et Beauport. Alors, cessez de dire que l'acceptabilite social est 60%, ce n'est pas le cas.
Permet la mobilité active en toute sécurité
1) more traffic on side streets making it difficult for local residents to come and go 2) more difficult for people with reduced mobility to access the area by car
Cela ralentira la circulation et encouragera les gens à prendre le tramway pour aller en ville. Ce sera plus agréable aussi de se balader dans le secteur à pied et cela préservera les arbres.
Déconfiguration de la ville et ses artères ancestrales pour un Tramway non nécessaire. Il suffirait simplement d'une bonification de quelques autobus électriques pour la déserte des banlieues et économie de milliards de dollars dont la ville de Québec a grandement besoin.
Le but étant d'avoir un transport en commun, il privilégier ce dernier. Les voitures ont deux autres accès pour se rendre au centre ville.
Tout simplement en désaccord avec le concept du tramway. Je propose plutôt des autobus à batterie électrique , performantes, fréquentes et gratuites. voilà la vraie façon d'augmenter le transport collectif. Avec l'argent économisé sur le tramway , gratuité devient possible, on pourrait véritablement attirer la clientèle , agir sur l'environnement et augmenter l'offre sur la banlieue. Merci
Beau compromis, mais l'idéal serait de faire sortir le tramway après Cartier
Minimise l'impact sur les arbres et l'environnement
Le tram doit servir à minimiser la circulation automobile en ville
Devoir partager la route avec voiture, piéton et cyclistes ne semble pas securitaire
Le nombre croissant des utilisateurs du tramway diminuera le nombre de véhicules dans le secteur.
Le quartier Montcalm n'a pas pour fonction de faciliter le trafic automobile.
Cette option offre une part équitable à tous les modes de transport. La diminution de la vitesse des autos offre plus de sécurité et de tranquillité aux résidents et améliore l'expérience des clients et visiteurs de la rue Cartier.
Cela permettra de rendre le quartier plus agréable pour la circulation à pied et à vélo, ce qui rejoint les citoyens du secteur car beaucoup aiment se déplacer sans utiliser leur voiture. La voie partagée est une option intéressante pour promouvoir le déplacement actif des citoyens de la ville.
On a pas besoin de ce projet démesuré qui mettre la Ville en faillite
Je veux un vrai Tramway non un bus sur rail
Il faut préserver le plus d'arbres possible. C'est primordial.

Ce sera une avancée vraiment intéressante. Nous serons dans une portion agréable pour piétons et les cyclistes
Il est important de favoriser les transport actif et d'améliorer la qualité de vie des gens des quartiers environnants
facilité l'accès aux piétons. En ville c'est pas évident se déplacer à pied.
Cette option laisse plus d'espace pour les déplacements actifs et correspond à une ambiance de centre-ville avec la réduction de la vitesse des véhicules.
Grosse dépense inutile, baissez les taxes
La proposition correspond aux attentes de la population.
La variante 1 permet de favoriser la mobilité active et piétonne au détriment de la circulation à voiture.
Tout aspect du tramway qui nuit à la circulation automobile doit être évité. Le tramway doit aider à la fluidité de la circulation, pas lui nuire.
Solution la plus conviviale pour tous les utilisateurs
Une voie partagée favorisera les déplacements actifs et sécuritaires, tout en permettant aux voitures de circuler.
Il suffit de fréquenter quelques fois cette intersection pour voir qu'il s'agit du meilleur endroit pour instaurer une voie partagée. Le boulevard René-Lévesque y est le plus étroit, les piétons y sont nombreux et l'avenue Cartier pourrait tout à fait servir de point d'entrée cyclable pour le quartier Montcalm, plutôt que de passer par l'avenue Turnbull qui est beaucoup trop à pic. Enfin, on semble avoir considéré le centre-ville comme un lieu de résidence et on pense à la fois aux besoins des résidents et aux besoins de mobilité, de manière durable.
Moins de circulation de transit au centre-ville, inciter les gens à prendre le transport en commun/actif. Rendre le secteur Cartier/René-Lévesque plus convivial aux piétons.
Faisons place aux humains et non aux voitures.
Je ne comprends pas en quoi la variante 2 exige la coupe d'un plus grand nombre d'arbres alors que la largeur totale de l'aménagement semble moindre. Les illustrations sont trop petite pour bien voir et même le pdf n'en présente pas de meilleures... Je favoriserais l'empreinte la moins large avec l'essentiel de l'espace pour le tram, les piétons et cyclistes. Je suis convaincu que les automobilistes continuerons de croire en leur priorité absolue et que le partage de la chaussé ne sera pas réellement possible.
réparer la cicatrice que constitue René-Lévesque
La sauvegarde de plus d'arbres et un moyen peut-être à court terme de faire de la rue cartier une rue piétonne permanente avec de nouveaux aménagements.
Pour sortir la voiture de la ville et avoir une rue qui laisse sa large place au piéton. Que la ville de Québec puisse répondre au enjeux de demain.
Il sera mieux de garder les voies protéger pour les vélos
La proposition soutien la mobilité active.
Pour l'instant je considère que l'information donnée par le bureau de projet lors de la séance d'information n'était pas assez détaillée et il a été impossible de répondre à toutes les questions des citoyens sur le sujet, rendant extrêmement difficile de se prononcer.
Partage entre piétons, cyclistes, autos et tramways, égal pour tous

Une augmentation de la sécurité pour les déplacements actifs. Moins de bruit et de pollution provenant des voitures dans le quartier. Conservation des arbres dans un quartier qui en a grandement besoin.
L'espace occupée par l'automobile vis à vis des autres modes de déplacements urbains à Québec est disproportionné et n'est pas digne d'une grande ville des années 2000. Comme utilisatrice du transport en commun, piétonne et cycliste, je me sens souvent lésé par la place que prennent les véhicules - en déplacement ou stationnés - dans notre mobilier urbain. Comme cycliste, en particulier, je note que la 'piste' qui relie la colline à l'Université est parsemée de détours qui rallongent mes déplacements - mais c'est cela de partager la route. Que la voiture ne soit pas reine sur 500m pour permettre une meilleure expérience aux autres usagers de la route et la sauvegarde de la canopée me semble donc un moindre mal.
La Ville doit minimiser l'impact sur la circulation automobile.
L'objectif d'implanter un système comme le tramway, dans n'importe quelle ville, est double : offrir une infrastructure de transport en commun structurante de grande qualité ET inciter la réduction des trajets en automobile là où le tramway est présent. Seule la solution des voies partagées permet d'atteindre ces objectifs, tout en limitant au maximum l'abattage d'arbre centenaires. Et bon ´yeu que ceux qui ne comprennent pas ça se mettent à voyager en Europe, qu'ils aillent à Grenoble, Nice, n'importe quelle ville de plus de 100,000 habitants là bas en fait, Christophe !
Préservation de plus d'arbres, repartagé de la voie publique pour tout les utilisateurs.
Acces piéton favorisé, plus favorable pour tous commerçants et pietons
Je ne veux pas d impacts sur les automobilistes Je ne veux pas de tramway
Les voies partagées vais piétons doivent être présentes afin de respecter la mobilité des citoyens l auto est un mode de transport mais ne dit pas prendre toute la place
J'opterais même pour cette option sur le tronçon entre salaberry et la colline parlementaire. Le but d'un transport collectif est de l'utiliser et d'encourager une moins grande densité d'auto qui entre au centre-ville
Les voies partagées permettront de requalifier l'espace au bénéfice des piétons et des cyclistes, ce qui est très bénéfique pour une zone commerciale comme le secteur de l'avenue Cartier.
Je pense que le meilleur scénario serait de tenter de convaincre le gouvernement d'augmenter le budget pour avoir un tunnel long qui sortirait sur la rue des Érables, comme prévu initialement, afin de limiter la coupe des arbres et assurer une meilleure fluidité de la circulation automobile. Il ne faut pas négliger le confort apporté par une station sous-terraine à la hauteur de Cartier.
Nous ne voulons pas de ce projet qui détruira la Ville
Pour rendre la ville plus accessible au gens qui l'occupe et non en fonction des voitures !!
Cette façon de faire permettrait à la fois une expérience de mobilité active agréable, une préservation des arbres matures et le renforcement des mesures de qualité de l'air.
La ville doit indiquer aux gouvernements que la seule bonne solution est de rallonger le tramway souterrain. Ce sera plus cher mais plus écologique, plus rapide et un développement plus durable, autant à chaque chute de neige qu'à long terme sur 60 ans.

J'utilise fréquemment la haute-ville avec mon véhicule et je n'ai pas l'intention de modifier mon mode de transport tant que les vanlieues ne seront pas mieux desservie avec le nouveau réseau de transport structurant. Par ailleurs, je suis contre ce projet pour plusieurs raisons.
Projet qui va nuire aux déplacements majoritaire
Notamment les efferts sur ma qualité de vie.
Le priorité devrait être accordé à la qualité de vie des résidents du Quartier et non aux automobilistes qui transitent vers la colline parlementaire (ils devraient utiliser les transports en commun)
sauver des arbres est très important pour contrer les ilots de chaleur et je crois que c'est la meilleure solution dans ce cas.
La qualité des déplacements des cyclistes, piétons et automobilistes sera dégradée
On ne veut pas de ce tramway. Point. Faites un référendum pour consulter la population.
Je préfère une solution qui reduit encore plus la place de l'automobile. De la même manière que des lignes peintes sur la chaussée ne protègent pas adéquatement les cyclistes des incursions des auto sur les pistes cyclables, j'ai des doutes sur le niveau "réel" de partage qui sera fait des voies dans l'option 1.
J'habite Saint-Jean-Baptiste et je travaille dans Montcalm, sur René-Lévesque. Le projet d'un tramway me laisse très perplexe. Les Métrobus sont la plupart du temps presque vides, je les observe passer de mon bureau tous les jours, et il me semble INACCEPTABLE de couper des arbres matures dans une ville où nous devrions plutôt augmenter la canopée. L'augmentation potentielle de la circulation automobile dans Saint-Jean-Baptiste me préoccupe également beaucoup, nous devrions plutôt viser à la réduire.. Quel gâchis ce projet :(
Augmenter la place au piétons et transport en commun. Maximiser l'espace pour les arbres.
Contraintes excessives à la circulation automobile. Projet inutile Le Métrobus fait déjà le travail Seul un métro améliorerait le confort des usagers (à l'abri des intempéries)
Il est inacceptable d'enlever des voies de circulation dans ce secteur. C'est déjà assez difficile de circuler présentement. Le tramway avec les enfants et l'épicerie, c'est non merci.
Vas servir a une minorité de gens
Pourquoi avez-vous lancé cette consultation sans partager avec les citoyens l'étude d'impact de la rue partagée sur la circulation des autres artères? Ce n'est pas transparent. Quel sera l'impact sur le parcours 807 sur le chemin Sainte-Foy et le parcours 18 sur Charest? Il ne faut pas tout mettre sur le même axe. Il faut offrir des solutions à davantage de citoyens.
Que la circulation soit ralentie ne me gêne pas du tout au contraire. Cette solution est aussi celle qui préserve aussi le plus d'arbres.
Miser sur des modes de transport autres que l'auto (à essence et électrique) est une urgence sur le plan climatique, urbain et économique. De plus, le mode de vie du citoyen ayant choisi de vivre en ville ne devrait pas dépendre des caprices du citoyen ayant choisi de vivre en banlieue donc esclave de son auto. C'est comme pour l'immigration: les citoyens de la ville sont ouverts à des accommodements raisonnables mais pas à se faire imposer la Burka et à appliquer la Charia.
L'idée d'une rue partagée est excellente. C'est une manière pour les citoyen-ne-s de se réapproprier le quartier (avec la rue René-Lévesque). Bravo pour cette initiative.

Ce scénario permet de préserver le plus grand nombre d'arbres sur le boulevard René-Lévesque. Cette stratégie permet aussi de créer une ville à échelle humaine, plus favorable à la marche et à la mobilité active.
Il est grand temps qu'à Québec, comme partout à travers le monde, les quartier résidentiels touristique et commerçant et le centre-ville soit sécuritaire, paisible, agréable aux piétons et vélos et offre une meilleure qualité de vie. La solution est multiple.
Geste fort en faveur de la mobilité durable
Je ne veux pas du tramway, je veux un référendum sur ce projet .
Je ne vois pas l'intérêt du tramway alors que des lignes de bus déservent parfaitement cette zone. L'argent devrait être investi dans le transport en commun pour l'accès à Lévis ainsi que dans le Nord de Québec pour avoir plus de bus et un meilleur accès à ces sections en tout temps.
C'est une excellente intégration du TC en ville, pour laisser place à tous les modes de transports et à l'aire des changements climatiques, de choisir les TC comme mode de transport principal en ville est tout à fait cohérent pour l'avenir de nos enfants.
Cette solution concorde avec la dynamique du secteur axée davantage sur les déplacements piétonniers.
Favoriser la transport en commun
Je ne comprends pas pourquoi aller de l'avant avec un trajet de tramway qui ne fait que remplacer les parcours 800 et 801 déjà bien insérés dans le Réseau de transport de la Capitale. Je prends souvent ces parcours, et même à l'heure de pointe, je ne sens pas que le réseau a besoin d'un changement aussi majeur afin de répondre à la demande. Les parcours Métrobus actuels, jumelés avec les Express et les Bus standards, desservent très bien le territoire de la ville. D'autant plus que cette proposition va complètement chambouler le réseau routier de la ville de Québec, ce qui va impacter tant les gens vivant dans le centre-ville que tous les citoyens de la ville de Québec qui habitent dans des régions en périphérie du centre-ville, tel que Charlesbourg, Beauport, la Haute-Saint-Charles, etc.
Totalement en accord: il faut favoriser le transport autre que la voiture. C'est pour la qualité de l'air, la santé, la protection de l'environnement. La planète brûle comme le dit le maire Marchand.
C'es le scénario qui dynamisera le plus le quartier, en favorisant la marche, les transports actifs et la végétalisation des espaces. Cela me semble le scénario le plus convivial pour cette artère centrale de la ville.
Il est logique de faire des voies partagées dans un contexte de tramway au lieu de toujours ajouter des voies véhiculaires car plus d'usagers vont prendre le tramway. De plus, dans les contextes sensibles, c'est important de respecter la forme urbaine
La ville doit favoriser d'autres modes de transport que l'automobile.
Tout ce qui favorise le transport en commun et qui réduit l'utilisation d'automobile, je suis pour. Pour savoir comment le faire, je fais confiance à l'équipe de Bruno ainsi que celle de Québec à bord.
Il faut faire de la place aux transports actifs si on veut que les réaménagements faits soient durables.
Un tel aménagement est celui susceptible de protéger le plus grand nombre d'arbres et de créer un milieu de vie plus agréable pour ceux qui habitent le quartier et qui le fréquentent.
Je suis d'accord parce que les rues partagées s'en en prend plus dans la Ville de Québec pour améliorer la mobilité durable et active à Qc.

Réduction des limites de vitesse, meilleur partage de la route entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes), il est plus que temps de faire entrer Québec au 21e siècle en donnant une plus grande place aux modes de transport actifs et collectifs. C'est du gros bon sens. Je suis 100 % d'accord avec votre proposition. C'est notre ville, notre tramway, notre centre-ville et notre rue. Ne laissons pas le gouvernement provincial de banlieusards pro-automobile s'ingérer dans les affaires municipales. Bravo pour le leadership de l'administration Marchand dans ce dossier! Et merci aux équipes de professionnel.le.s en aménagement à la Ville et au Bureau de projet du tramway qui travaillent d'arrache pied sur ce projet depuis plusieurs années. On a confiance en vous et en votre expertise!
Pour être fonctionnelle, une ville doit absolument penser à la mobilité douce qui y circule. Il est important d'innover et de commencer à enfin concevoir des rues partagées qui sont l'essence d'une circulation adéquate qui considère tous les usagers de la ville. Prioriser la voiture et les autoroutes font d'une ville un échec, tant au niveau social que climatique.
Amélioration de la qualité de vie et environnement plus convivial pour les citoyens du quartier et amélioration, je crois, de la sécurité autour de l'intersection Cartier/René-Lévesque
Ça me semble adéquat comme proposition, en autant que les sécurité des piétons et des cyclistes soit une priorité et pas la fluidité des déplacements en voiture. La circulation automobile dans de tels secteurs pourrait en être une locale, pas de circulation de transit. Cela rendrait les quartiers bien plus agréables et sécuritaires. Il me semble qu'il y a assez d'autoroutes dans la ville de Québec pour que les automobilistes y fassent leur circulation de transit et laissent les quartiers centraux pour les déplacements locaux.
présentement il y a un système d'autobus qui fonctionne très bien et si c'est pour l'environnement, la ville peut se retourner vers les autobus électriques. Sérieusement, arrêtez de nous faire accroire que la majorité de la population embarque dans votre projet car c'est tout le contraire.
J'ai l'habitude du subway à Toronto et New York et du métro à Montréal.
J'ai habité à Strasbourg, où plusieurs rues principales sont devenues des rues partagées. Je connais bien le principe et pour lavoir vécu, je suis convaincu que c'est une bonne solution.
Problème de sécurité pour les utilisateurs. Pression inutile sur les autres artères déjà congestionnées. Problème pour les trajets de bus qui circulent sur chemin st-foy et Grande allée
C'est l'option qui semble privilégier une mixité sociale (piéton, vélo, voiture, tramway).
Pour un quartier vivant et agréable, il doit y avoir de la place pour tout le monde.
La meilleure solution pour une ville agréable et une avenue Cartier commercialement viable.
Plus convivial et sympathique. Rehausse l'ambiance.
Favoriser les déplacements collectifs et actifs ; préserver la canopée d'arbres matures sur René-Lévesque ; fournir une véritable alternative à l'auto solo dans la Ville de Québec.
Ton tramway va scrapper la ville et c'est une gaspille d'argent. Met des bus électriques à la place.
Moins d'acquisitions donc moins de modifications au paysage actuel de René Lévesque.

l'avenir est aux voies partagées cela fait en sorte que les automobilistes se concentrent sur les personnes les plus vulnérables qui utilisent les voies au lieu de croire que les rues sont seulement pour eux, juste pour passer par là. cela permettrait de changer les mentalités
Moins d'autos, plus d'arbres
Cela rendra le secteur plus agréable à y travailler/magasiner. Meilleure sécurité, meilleure qualité de vie, meilleur aménagement.
Il est important de laisser un libre accès aux résidents du secteur et surtout de maintenir leur qualité de vie. Prévoir suffisamment de végétation pour diminuer le bruit.
On garde le plus d'arbres matures possible. Ça n'a pas de prix! Merci !
Le tramway est une occasion unique de réinventer nos déplacements et nos espaces publics. Les modes de déplacement actifs se voient accorder un espace trop peu important sur nos rues importantes, comme le boulevard René-Lévesque. Lorsqu'il traverse un cœur de quartier, le boulevard devrait avoir une identité reflétant ce cœur de quartier. Et les déplacements régionaux devraient s'adapter aux quartiers traversés. Une rue partagée est donc tout à fait pertinente dans le quartier Montcalm à l'approche de l'avenue Cartier.
Impact trop important sur la circulation automobile et l'accès à la colline parlementaire.
Enfin un projet où les modes de déplacement à pied, à vélo et en voiture sont traités à par égale et non plus au tout à l'auto comme en 1970. D'autant plus que Montcalm est un quartier où le déplacement à pied est privilégier par les groupes d'âge d'or et les nouvelles familles.
C'est complètement ridicule. Vous allez prendre les conducteurs de voiture en otage en leur imposant un double de temps pour n'importe quel trajet. Je n'ai pas le goût de perdre 1 heures dans le traffic pour aller faire mon épicerie.
C'est là qu'il faut aller. Avec les réchauffements climatiques, il faut cesser de toujours favoriser les déplacements en automobile (électrique ou à gaz). Par ailleurs, c'est ce genre d'aménagement qui permet d'habiter la ville de façon humaine et dynamique.
Le gouvernement du Québec devrait bonifier le financement afin que le tramway soit souterrain jusqu'à des érables tel qu'initialement prévu.
Encourage les déplacements actifs, est adapté au secteur, et la longueur de cette zone est minime.
Je suis totalement en accord car il bien temps que Québec repense son aménagement des voies de transport afin de privilégier les transports actifs et non-polluants comme la marche et le vélo. Il est primordial de simplifier et sécuriser leurs déplacements.
La plupart des résidents et travailleurs du quartier utilisent les modes de transport alternatif (marche, vélo, etc.)
Environnement sécuritaire pour les piétons et cyclistes
La variante 3 est totalement à éviter du à ses impacts sur les expropriations et la canopée urbaine et sur la dynamique du quartier. La variante 1 offre le meilleure compromis pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes en plus d'être la meilleure option en termes pour limité les expropriations et la perte de canopée. Dans les faits, le tunnel aurait été la meilleure option si le gouvernement n'avait obligé une restriction des coûts trop strictes.
Pour la convivialité de l'espace pour tous les usagers, dans un secteur commercial très achalandé, c'est l'idéal
On en veut pas de cette chose qui va détruire la qualité de vie de milliers de personnes et qui ne sera pas plus utilisée que des Métrobus électriques et qui ne fera aucunement gagner du temps significatif sur le trajet. Faites un vrai référendum.

Privilégiez l'accès aux piétons et aux cyclistes plutôt qu'aux automobilistes
C'est un des endroits très fréquentés de la ville et qui dispose de peu d'aménagement pour le transport actif
Ce secteur est déjà étroit et il est à forte densité de piétons qui traversent aux intersections. Cela favorisera aussi le développement de l'offre commercial dans le secteur
Le service métro bus actuel réponds extrêmement viens au besoin de ce secteur
Cette section pourrait être sans auto. Seulement piste cyclable et piéton, les autos peuvent aisément prendre d'autres trajets. J'ai hâte que vous réalisiez des autoroutes pour vélos fonctionnel toute l'année.
Le transport en commun dans se secteur est déjà efficace. Le mieux pour dépenser l'argent des contribuables serais d'améliorer le système de transport en commun aux autres banlieu de la ville. Si effectivement il y a des voies partagés, la vitedoit être moins que 50 km/h pour la sécurité des cyclistes.
Privilégier la circulation piétonne et les passages piétons vers la haute ville. Privilégier une vie de quartier plus harmonieuse axée sur le transport actif et les transports en commun structurant.
Il est important de faire un premier pas dans le changement des habitudes des automobilistes.
Convivialité, sécurité car les automobilistes rouleront moins vites.
La rue partagée faciliterait le transport actif et une vie de quartier active dans ce secteur, tout en laissant les véhicules passer au besoin. Si quelqu'un a VRAIMENT besoin de passer par René-Lévesques, il pourra le faire, mais lentement. S'il veut aller vite sur la voie Est-Ouest, il pourra toujours emprunter Grande-Allée.
Les voies partagées vont augmenter la circulation automobile inutilement.
Rééquilibrage de l'espace public pour plus d'équité et pour encourager les modes les plus écologiques, logiques, bon pour la santé. Pour diminuer le bruit et l'insécurité routière réelle et perçue, diminuer la pollution locale, diminuer la vitesse. Pour offrir des choix de mobilité durable tout en maintenant un maximum de couvert forestier. Pour la qualité de vie en ville. POur le respect des écosystèmes, pour l'économie (la voiture coûte cher à la société et à l'individu, et le Québec ne produit pas de voiture, ni de pétrole, ça affaibli notre balance commerciale). On a vraiment besoin de re-justifier ? Lâchez pas...
Pour avoir habitée longtemps sur le boulevard René-Lévesque à proximité du secteur Cartier, il est grand temps que les aménagements favorisent davantage les cyclistes et piétons. La rue Cartier est beaucoup plus attrayante lorsque piétonne l'été, le quartier prend vie dans ces moments. Une voie partagée rendrait les déplacements en mobilité active vers l'artère commerciale principale du quartier Montcalm agréable à l'année, ce qui aura certainement des retombées positives pour les commerçants.
L'espace est restrient et des choix doivent être faits. Priorité au tramway et aux piétons.
Je veux une ville avec du transport structurant qui implique aussi vélo piétons et autres mais aussi qui coupe le moins d'arbre possible.
Le maintien de la canopée est prioritaire. S'il devient plus lent de circuler en automobile sur ce tronçon, cela pourrait éventuellement devenir un incitatif à utiliser le tramway ou d'autres modes alternatifs à la voiture, ce qui constituerait un gain sur le plan collectif.
La variante 1 s'inscrit parfaitement dans une perspective de développement durable et dans ce qu'est une ville moderne.

Complètement en désaccord car de cette façon nous allons faire déserter tous ceux qui viennent à Québec pour encourager notre économie. Ils ne viendront plus.

Pas besoin d'un tramway qui va défigurer notre ville.

La place faite au vélo

C'est la meilleure option pour notre santé et l'environnement.
La proposition 1 réduit le trafic automobile, pour faire la part belle a un aménagement sécuritaire pour les piétons et cyclistes. En ville, la voiture n'est pas indispensable, notre santé et notre qualité de vie le sont.
De plus, nous conservons plus d'arbres avec cette proposition, cela lutte contre les ilots de chaleur et permet une meilleure adaptation aux changements climatiques pour la Ville de Québec.
Continuez à faire passer l'environnement et la santé des habitant-e-s de la Ville. Leur enfants vous diront merci.
Qui aime se promener le long des autoroutes ?

Je ne veux pas de tramway

je soutiens l'expertise de la ville après des années d'études sur la faisabilité du projet. en tant que citoyenne, j'ai seulement hâte qu'on arrête d'en parler et qu'enfin, on puisse s'atteler à la tâche.

Besoin de plus de transport actif et moins de voitures

Trop froid Quebec pour un tramway, trop de neige, déneigement pas efficace!

Il y a déjà une voie partagée sur père marquette. À l'image de cela, pourquoi ne pas favoriser le trafic à pied et à vélo sur Crémazie et utiliser la variante 2 ou 3?

C'est merveilleux, je rêve que ce type d'espace se retrouve sur plusieurs tronçons de route dans les quartiers centraux de la ville!

Il faut ré-équilibrer l'espace public et privilégier les humains aux voitures!

Laisser plus de place au transport actif est essentiel. C'est meilleur pour l'environnement et pour la santé des gens.

Ça va d'autant plus dynamiser le secteur de la rue Cartier!

Ca permet de sortir les voitures et conserver les arbres.

Je suis d'accord, puisque cette solution a été longuement réfléchie et a fait l'objet de nombreuses consultations auprès des citoyen.nes. Il ne faut pas laisser les opinions de ceux qui crient le plus fort évincer les meilleures idées!

Les rues partagées sont l'avenir de la mobilité! Il faut arrêter de donner autant d'espace aux voitures et laisser plus de place aux humain.es et aux autres modes de déplacement.

Apaisement de la circulation nécessaire

L'idée d'un tramway est de diminuer la circulation automobile et d'inciter les citoyen-nes à utiliser le transport en commun. De plus, cette solution permet de conserver les arbres, plus de nature en ville.

La ville met un budget pour augmenter la canopé et investie des milliers de dollars pour planter des arbres, puisqu'ils sont essentiels pour contrer les changements climatiques. De plus, une meilleure mobilité pour la ville passe inévitablement par un meilleur service de transport collectif et non pas en laissant de place aux voitures pour nous l'avons fait dans les dernières décennies. Il faut que nos infrastructures privilégies le transport en commun et non pas l'auto solo qui pollue et embourbe la mobilité.

Les voies partagées devraient couvrir une plus grande distance afin de favoriser les déplacements actifs, augmenter la convivialité et augmenter l'attrait du secteur. Cela

permettrait également de réduire le nombre d'arbres à couper et inciter les automobilistes à utiliser des moyens de transport plus viables.
Ce scénario est en phase avec les enjeux actuels et futurs, autant sur le plan de la vie en ville que les enjeux environnementaux. Pour moi la rue partagée est une grande valeur ajoutée. C'est un endroit qui manque de convivialité actuellement. De plus, on parle d'un petit segment: la valeur ajoutée est vraiment grande vs les contraintes. Ce coin de la ville est ÉNORMÉMENT fréquenté, et pas seulement par les gens de Montcalm. Les gens vont sur les plaines, puis au resto sur Cartier, font des emplettes. Ce sera un aménagement qui profitera aussi aux gens vivant à l'extérieur du quartier. Finalement il répond à un enjeu de sécurité : les accidents ou les frousses sont fréquents au coin Cartier. Il y a beaucoup de piétons.
Je suis en accord avec la variante 1, je trouve que l'analyse de la ville est tout à fait juste. De plus, la Ville de Québec va bonifier leur investissement et stratégie de Vision des déplacements en vélo et le système àVélo du RTC, les touristes et les habitants de la ville vont en bénéficier sur le plan de la sécurité et en termes de plaisir à profiter de la ville. Les commerces vont aussi en retirer des bénéfices en conséquence. D'augmenter l'accessibilité et le confort piéton de la ville en dehors du quartier du Vieux-Québec est un bon investissement pour la ville dans le renouvèlement urbain et tout à fait cohérent avec ces stratégies et investissements récents.
Le transport en commun doit absolument être privilégié à la voiture en zone résidentielle et commerciale à haute densité.
Zone de transport actif importante. Ne fait que suivre les besoins du quartier.
Étant de Lévis, j'adore ce secteur commercial de la Ville et je me vois clairement avec ma famille me rendre à ce secteur en Tramway et profiter de l'apaisement du quartier avec beaucoup moins de voitures.
La ville de Québec (et particulièrement dans les environs de ce tracé) est une ville touristique. Avoir un meilleur partge de la route avec les piétons et les cyclistes aura un avantage environnemental bien sûr, mais aussi sécuritaire et économique, facilitant l'accès des visiteurs et des consommateurs à cet endroit.
Le partage est la seule solution pour un 'vivre ensemble' réussi. L'avenir est dans ce sens et je vous souhaite bonne route!
Il faut considérer l'ensemble des modes de transport et faciliter ceux qui ont l'impact environnemental le plus faible afin que les comportements des gens s'adaptent à l'aménagement du territoire, lequel doit être fait dans une vision globale et à long terme. Merci pour votre courage politique, nos enfants en ont besoin!
Je souhaite diminuer la vitesse et la circulation automobile dans ce secteur commercial et résidentiel.
En fait, j'aurais préféré que tunnel se poursuive jusqu'à Des Érables. Mais si la CAQ a coupé l'argent, c'est cette option qui est la meilleure.
je suis tanné que ma ville soit pris en otage par des banlieusards dans leur grosse boomermobiles
Il faut s'inspirer des villes européennes au lieu d'américaines.
Je demeure dans le quartier, et les voies partagée sont importantes dans la planification des déplacements actifs (marche et vélo)
Congestion
Secteur qui a besoin de plus d'aménagements piétonniers
C'est l'option qui rend les déplacements le plus agréable.

Ce sera plus agréable pour les citoyens du centre-ville. L'insertion sera plus harmonieuse, plus arbres sauvés, puis le centre-ville ne sera pas considéré comme un espace de transit automobile.

C'est ce qui est fait dans plusieurs grandes villes et ça fonctionne bien.

C'est une solution tournée vers l'avenir. Il est important de prendre en compte TOUS les usagers de la route, pas juste les automobilistes. Les rues partagées favorisent la vie de quartier. Je pense que cela sera favorable aux commerces de proximité sur la rue Cartier.

L'enfer pour les résidents du quartier, comment se feront les déménagements, les livraisons, les ambulances, sans bloquer la seule voie qui reste dans une direction ou l'autre!

Préfère pas de tramway, Quebec n'est pas assez grande comme ville pour justifier une telle dépense, les voies pour piétons et vélos est/ouest sont deja tres bien fait sur père marquette. Le bruit de construction et le bruit en permanence d'une tramway affecte trop de gens qui habite dans le cartier, l'acquisition des terrain est abominable, coupe une seule arbre est abominable. Si avec un route droite, 4 voies, des voies cyclables, et des voies consacrer aux autobus ne sont pas deja suffisant, je croit que la problème est dans la gestions, pas l'infrastructure, et que cela ne vas pas changer juste par dépenser sure ce project. Soyez content avec une bonne gestion de la ville de Quebec et lachez ses gros projects, on en a eu assez ave Labeaume, pas nécessaire de continuer de jouez ce jeu.

Pas de tramway svp
Ont passe aux transports Electrique et à l'hydrogène etc tous véhicules 🚐 🚌

L'impact du déplacement de milliers de véhicules sur les rues secondaires.

J'ai déjà expérimenté ce type d'urbanisme quand j'ai habité en Europe avec leur nombreux Tramway (notamment à Strasbourg), et c'est nettement le choix le plus judicieux, convivial et qui répond le mieux au sortir du paradigme du "tout à l'automobile".

Merci à la Ville de Québec de retenir des choix sensés et d'assurer une planification à long terme du territoire ! :)

Les changement climatique. La réduction de la vitesse. Donner la place aux habitants du quartier.

Parce que nous devons rendre nos espaces publiques plus pratiquables pour les piétons et les cyclistes et cesser de laisser toute la place aux voitures qui polluent et créent un environment gris, moche et hostile à tout autre mode de transport.

As-t'on pensé à
1-Faire passer le tramway sur Charest?
2-Éviter le détour vers d'Youville (Mettre uniquement la Colline et mettre des tapis roulant dans les souterrains déjà existant pour les piétons? On pourrait ainsi mettre le tunnel plus à l'ouest vers Belvédère, dès que le boulevard s'élargi.
3-Si on retient 1, est-ce qu'on peut considérer des voix réversible sur Ste-Foy ou sur Grande-Allée?

La variante 1 permet de limiter d'avantage l'abattage des arbres et les vitesses réduites avantagent les cyclistes.

Meilleure cohabitation et plus de qualité de vie.

Je constate que les 3 variantes ont été analysées en profondeur et qu'effectivement, la variante 1 est celle qui répond le mieux aux besoins et qui a le plus de potentiel pour

tous les usagers. Selon moi cette solution est tournée vers l'avenir; elle valorise les transports actifs et collectifs et c'est ce qu'on veut pour notre ville.
Je suis une citoyenne et scientifique. Consciente de l'importance de diminuer la pression environnementale en ville et diminuer la dépendance à l'automobile. Je trouve aussi que d'avoir des quartiers où il fait bon vivre incite les jeunes familles à s'établir en ville et limite l'étalement urbain.
Je trouve qu'il nous manque d'information sur l'impact sur la circulation sur le boulevard Laurier et dans les quartiers au sud de boulevard Laurier, le chemin Saint-Louis, les rues qui font le lien entre la basse-ville et la haute-ville au sud de Laurier (ex. Charles-Huot, Côte-de-Sillery, Chanoine-Morel, etc.) Aussi, il manque d'information sur l'impact sur le réseau cyclable dans ce secteur.
Meilleur qualité de vie des résidents
Pas de voies partagées. Il faut qu'il y ait des voies dédiées aux automobiles.
Ce n'est pas en conservant quelques arbres que l'on va changer le monde. Des forest entières sont coupés un peu partout au Québec pour l'industrie forestière : Attaquez-vous à ça. Ne faites pas de Québec un "Montréal" ...
Le tramway est un mauvais choix de transport en commun pour une ville nordique comme Québec. De plus, le parcours sur René-Lévesque sera une catastrophe. Faudrait envisager sérieusement de le faire passer par le Boul Charest, il est pas encore trop tard.
À condition de ne pas peser sur les rues avoisinantes et la tranquilités des résidents du quartier. Et de bien donner la priorité aux piétons et vélo et assurer leur sécurité.
Il y a assez de voies de circulation pour les véhicules sur la Grande Allée pour que la partie entre l'Ave. De Salaberry et De Bourlamaque devienne priorité aux piétons, cyclistes et aux automobilistes locaux.
La rue Cartier déborde de piétonts dès que le soleil se pointe, plus d'espace pour la population dans le secteur serait grandement apprécié et excellent pour les commerce qui se trouvent autour.
Le concept répond bien à la réalité urbaine du secteur
Action pertinente contre la crise climatique et l'usage individuel de l'automobile
Ce moyen de transport n'est pas viable dans une ville comme Québec. Le coût est exorbitant pour le peu de monde qui vont l'utiliser. Les autobus sont déjà en circulation À MOITIÉ VIDE LA PLUPART DU TEMPS.
Le maintien de la capacité routière actuelle devrait se voir accorder le moins d'importance. La concentration de déplacements actifs, la sécurité des piétons, cyclistes et flâneurs, l'activité commerciale et l'animation ainsi que la densité et l'accessibilité devraient être priorisées.
Cela permettra d'éviter la coupe de plusieurs arbres matures qui font de ce quartier ce qu'il est. J'ai travaillé 8 ans dans le secteur et avec le chemin ste-foy et grande allée en parallèle, les voitures ont amplement d'endroits où se rediriger. Je doute fort que ce soit un problème pour la circulation, et il importe de tenir compte de la vie de quartier animée du secteur.
:)
L'inclusion de la mobilité active est très appréciée dans la proposition. Un ralentissement de la vitesse des voitures réduirait aussi considérable la qualité de la vue urbaine sur cet axe
Parce que cela respecte les bonnes pratiques en aménagement.

En terme terme de rue partagée j'ai une crainte quant à l'an securite ds piétons et des personnes à mobilité reduite

L'hégémonie des voitures a assez durée. Construire en fonction des piétons, des vélos et du transports en commun fait simplement plus de sens. Si c'est trop pénibles pour certains automobilistes, ils n'auront qu'à essayer justement le transport en commun. Considérant en plus que les chauffeurs de voiture sont incroyablement dangereux et condescendant envers les piétons et cyclistes à Québec, comparativement à Montréal, ça va faire du bien pour changer la culture. De plus, puisque ça sera "partagé", la route risque d'être déneigé en premier, puisque les trottoirs passent souvent en dernier.

Choix nécessaire en milieu urbain dense.
Vision d'avenir

Option tunnel préférable pour garder les deux voies automobiles

Grand temps que Québec laisse un peu de place à l'humain, on doit se défaire du tout à l'auto

Ça s'intègre beaucoup mieux à ce qui fait de Québec son charme. Ça semble ajouter un style "vieux-québec" où l'expérience est plus agréable à pied.

À moins que je ne vois pas bien le dessin, mais je ne vois un aménagement cyclable.

La Ville de Québec doit favoriser le déplacement de sa population par des moyens autre que l'automobile. Ainsi, je suis totalement favorable aux voies partagées pour favoriser le déplacement en vélo.

C'est la seule option qui laisse une diminution de la vitesse de circulation automobile (20km/h). Je n'ai pas d'argent pour avoir une voiture, je circule souvent à pied avec mon jeune enfant (préscolaire). C'est toujours stressant pour la sécurité de circuler sur un énorme boulevard (50Km/h) avec un jeune enfant.
C'est aussi l'option qui défigure le moins le quartier et préservant le plus de trucs existants sur les bords (arbres, bâtiments, terrains).

La variante 1 va améliorer la qualité de vie des citoyens. Elle sera bénéfique pour les changements climatiques. Cette variante devrait s'étendre sur l'ensemble du parcours entre la Colline parlementaire et l'université Laval. Non seulement elle réduirait la coupe d'arbres mais elle permettrait d'en ajouter. Ça deviendrait un CORRIDOR VERT (une signature du projet) où tous les utilisateurs vivraient en harmonie. De plus, cela démontrerait vraiment une vision à long terme où l'automobile ne régnera plus en roi et maître.

Je crois au tramway et je fais confiance à la ville. Toutefois, l'idée de l'élévation centrale me préoccupe. Cette installation coupera la rue et nous empêchera de traverser même en situation d'urgence. J'ai circulé en tram à Bordeaux. Pas possible de dévier sur une rue parallèle? Comme Cremazie? Tellement près de Rene-Levesque? Je veux aussi sauver des arbres mais pas à n'importe quel prix! Merci!

On doit partager les voies et favoriser une meilleure habitation de la route

La ville de Québec a un urgent besoin de moderniser son offre de transport en commun. Toutefois cela ne doit pas se au détriment du charme de la ville (Arbre, patrimoine bâti). La proposition de la ville est fort intéressante. Dans l'éventualité où le plan devrait être encore (pour des raisons que nous comprenons être hors de son contrôle) modifié, un tracé sur le boulevard Charest devrait être envisagé.

Les gens a la ville savent le mieux.

La coupe d'arbres matures est au centre des îlots de chaleur, en ville.

La haute ville deviendra-t-elle un bouchon de ciculation permanent?

Il reste toute de même plusieurs alternatives dans l'axes est-ouest … outre Grande-Allée et Chemin-Ste-Foy, on retrouve les boulevards Champlain et Charest. Les voies

partagées, c'est l'avenir et l'objectif de l'implantation du tramway est précisément pour réduire la circulation automobile et faire face aux changements climatiques.

ce secteur est un des plus habité de piétons (famille, personnes agées, etudiants, touristes) les autos ne doivent pas être prioritaires

J'habitais le quartier Montcalm et c'était impossible de circuler pendant les heures de pointes. En ajoutant un tramway dans le paysages, le traffic ne fera qu'augmenter et créer des bouchons sur les boulevard principales donc René Lesvesque, Grande Allée et Chemin Ste-Foy.

L'estimation des arbres à abattre dans les variantes 1 (27) et 3 (74) doit être erronée, possiblement parce qu'elle se base sur un scénario antérieur d'une voie partagée entre Des Érables et Turnbull. Il y a très peu d'arbres entre De Bourlamaque et De Salaberry. J'en ai vu trois à pleine maturité et quelques-uns à troncs plus petits. L'écart de 47 arbres à abattre est incompréhensible.
Par ailleurs, même si je n'utilise que très peu mon auto, je devrais faire des détours compliqués (heureusement que le scénario actuel est limité à deux pâtés de maisons) pour aller vers l'autoroute Dufferin-Montmorency, à moins de passer de toute façon par les voies partagées.

Je suis en désaccord avec n'importe lequel des scénarios puisque tout le secteur en sera altéré ainsi que la qualité de vie de tous les résidents du secteur. Des besoins ponctuels, tels ex: camions de livraison, de déménagement, des ambulances, des taxis , services tels: plombiers, électriciens, etc...vont être compliqués par tous ces partages.

À mon avis, les rues partagées sont plus sécuritaires car les automobilistes sont moins porté à accélérer dans ses zones.

Ce projet de tramway n'est pas du tout voulu par la grande majorité des citoyens de la grande VILLE DE QUÉBEC. Peu importe le quartier.

La rue Cartier est une des seules rues de Québec qui est REELLEMENT utilisée par les habitants du Quartier. La vie qu'on y voit est réelle. Les gens qui habitent au pourtour, y font leur épicerie, leurs courses et y font des rencontres. Y habitant depuis plus de 20 ans et oeuvrant en planification, je peux dire que cette artère est vitale et essentielle au quartier Montcalm. Je le dis en toute connaissance de cause.

Je peux aussi dire que les rues Cartier, René-Lévesque, Grande-Allée et les autres voies de circulation du quartier sont victimes de la surexploitation du Centre-Ville. Hors période pandémique, les habitants du quartier profitent mais subissent aussi, des événements à tous les mois. Tous les festivals, fêtes, spectacles, courses, grandes marches, grands rassemblements demandent des montages, démontages, fermeture et déviations de rues qui hypothèquent très considérablement la vie du quartier. Transitant par René-Lévesque et Grande-Allée, tous les véhicules réduisent la sécurité et la qualité de vie des citoyens. Élevant ma jeune famille dans le quartier, je peux vous exprimer toutes mes craintes qui grandissent avec cette surutilisation du quartier et des artères. Il est maintenant impensable de laisser ses enfants partir seuls visiter des amis dans le même quartier. Quand même incroyable dans une ville qui se veut à échelle humaine.

Je suis donc tout-à-fait en accord avec la rue partagée. Je pense qu'il faut revenir à une échelle humaine. Un quartier dans lequel la vie citoyenne de proximité et le piéton priment. J'espère de tout coeur que vous saurez organiser l'espace et les axes urbains de manière à prioriser l'essence même de ce quartier.

Je crois aussi, qu'il est essentiel de s'assurer que les " décideurs" et "concepteurs" soient vraiment au fait de la vie de quartier sur laquelle ils interviennent. Il y a beaucoup de gérants d'estrades qui n'ont aucune idée de l'impact qu'ils auront. Il est bien facile de dire comment faire quand on vit en banlieue et qu'on veut être certain d'avoir un accès facile, rapide et prioritaire au centre-ville !

Et que dire de la coupe des arbres....

Plus de modes de transport sécuritaires. Je pense ici au vélo (velo d'hiver svp!!! Pensez à nous :) et aux pietons

Je ne suis pas urbaniste mais ça semble raisonnable

Le tramway n'est pas adapté à la ville de Québec

Le partage de la route est le meilleur compromis pour que tout le monde soit content.

Les voies partagées témoignent de la nécessité de ne plus favoriser les automobiles dans les développements futurs de notre ville.

Les rues partagées sont très dangereuses car les automobilistes ne respectent pas les priorités

Mon travail m'oblige à avoir une voiture : je ne peux donc pas utiliser le transport en commun, bien que j'aimerais. Les quelques kilomètres que je dois parcourir entre ma résidence, située dans Saint-Sacrement, et mon lieu de travail, dans le Vieux-Québec, me prennent parfois 45 minutes aux heures de pointe. C'est tout particulièrement vrai lorsqu'il y a des travaux routiers sur l'un des trois axes principaux est-ouest qui détournent la circulation automobile sur les deux axes restants. Avec la variante 1 que vous proposez, ce sera toujours ainsi : deux voies automobiles pour faire les trajets est-ouest... Je ne peux imaginer le temps que ça prendra, surtout lors de chantiers routiers! Il faut penser qu'il y a plusieurs personnes qui ne peuvent utiliser le transport en commun pour des raisons familiales (arrêt à la garderie et à l'école) ou dans le cadre de leur travail.

Vous dites que c'est un défi que d'insérer un tel mode de transport lourd sur cette belle artère urbaine. Alors, pourquoi faire passer ce monstre métallique sur ce magnifique boulevard bordé d'arbres matures? Pourquoi ne pas l'insérer sur le boulevard Charest? Vous dites que le tramway permettra de « requalifier » le boulevard René-Lévesque, mais ce boulevard n'a pas besoin d'être requalifié! Il est déjà magnifique... tout le contraire du boulevard Charest qui, lui, est une véritable plaie visuelle. Mon mari et mes enfants se déplacent en bus pour se rendre au travail et à l'université et ils en sont très satisfaits. Durée du trajet de la maison aux bancs d'école : 10 minutes pour mon fils et ma fille! Et pour mon mari : 20 minutes de la maison au quartier Saint-Roch! Avec les métrobus 800, les déplacements sont faciles et très rapides. Le tramway n'offrira pas de gain appréciable aux usagers, du moins pas suffisamment pour justifier la destruction du boulevard René-Lévesque.

Finalement, j'aimerais souligner que cette variante 1 contribuera sans doute à dévitaliser l'activité commerciale du secteur du fait que celui-ci sera difficilement accessible aux automobilistes. La vitalité économique va tout simplement continuer à se déplacer vers Sainte-Foy et Lebourgneuf. La pandémie a été extrêmement difficile pour les petits commerçants. Ce projet de tramway va les achever… Le Vieux-Québec va continuer de devenir un « Walt-Disney » réservé aux touristes. Il faut vivre sur une autre planète pour penser le contraire.

Je dois cependant admettre que l'équipe de projet a fait un excellent travail pour

essayer de trouver une solution pour l'implantation de ce mode transport lourd. Malgré tout, nous sommes plusieurs citoyens à penser que le tramway n'est pas la solution pour un projet structurant. Le tramway sera plutôt un projet déstructurant pour le centre-ville, du moins pour le boulevard René-Lévesque. Le projet antérieur de bus rapide (le SRB) qui a été annulé à la suite du retrait de la Ville de Lévis était bien meilleur. Plus souple, il ne nécessitait pas la coupe sauvage d'arbres matures, ni la destruction du centre-ville.

Un tel projet d'envergure qui aura un impact majeur et irréversible sur l'apparence de la ville, la forêt urbaine et la vie des gens devrait faire l'objet d'un référendum.

• Qualité de vie
• Quartier densément peuplé
• Maintien végétation
• Réduction du bruit
• Sécurité

Je ne veux rien savoir de ce projet.

• Qualité de vie
• Quartier densément peuplé
• Maintien végétation
• Réduction du bruit
• Sécurité

Partage de la rue, traffic lent et plus sécuritaire pour tous les usagers.

Les voies cyclables partagees ne favorisent pas l'utilisation de ce mode de transport, car le conflit entre cyclistes et voitures est omniprésent. Il est préférable de séparer ces deux modes de transport.

Il fait prioriser le transport a faibla impact environmental et considere la qualite de vie des résidents.

L'inclusion des piétons dans les voies partagées entre voitures et vélo risque de mettre les piétons à risque.

Hypothéquer des axes routier urbain équivaut à limiter les activités économiques de la ville. Je peux comprendre qu'on souhaite limiter la circulation d'automobile mais quant est-il des livraisons, des services incendie, ambulance et cueillette des déchets…

Avec cette proposition 80% du traffic de René Lévesques va être détourné sur Grande Allée. Les résidents de cette rue qui n'en peuvent déjà plus de la circulation actuelle ne peuvent certes en prendre d'avantage.
Surtout que la ville est complètement amorphe concernant le bruit excessif des milliers de motos et autos aux silencieux transformés ou encore tout simplement défoncés.

Pour tous

Faites passer ça sous la terre. Vous allez détruire mon quartier!

Il est nécessaire de favoriser le transport actif en plus du transport en commun. Les voitures ne devraient pas avoir la priorité.

Une ville pour tous où les gens savent bien se conduire!

Arrêtez le projet du tramway.

Quebec devrait se mettre à jour et devenir une ville cycliste et piétonne! Moins de véhicules, c'est ce dont on a besoin pour la santé des générations à venir. Si on veut moins de véhicules, il faut limiter l'accès aux véhicules et privilégier des rues pour transport actif ou en commun.

Le partage de la voie est nécessaire et la réduction des voitures dans le centre ville est essentiel.

on n'en veut pas de votre tramway
Cela va forcer les automobilistes à rouler plus lentement et à mieux partager la route. Cela sera plus adapté aux besoins du quartier.
Il me semble que le mieux serait de ne pas ajouter de tramway et de plutôt optimiser le système de transport en commun par autobus.
J'habite le quartier depuis 23 ans et je constate que le concept de voie partagée, tant chez les automobilistes que chez les cyclistes et les piétons, est très mal saisi à Québec. Il y aura beaucoup d'impatience et, hélas, des accidents.
Ce choix respecte la vie de quartier en améliorant la qualité des déplacements pour les gens qui y vivent. Si le gouvernement tient tant à son scénario privilégiant les grosses bagnoles VUS, qu'il ajoute de l'argent et qu'il prolonge le tunnel jusqu'à Des Érables, il coupera des sous dans son projet de tunnel Québec-Lévis.
L'option 1 encourage les déplacements actifs
J'ai confiance dans l'expertise des professionnels de la ville qui optent pour cette option.
Je suis contre un Subway et il faut absolument faire un référendum; Le télétravail doit être encouragé comme solution; Des autobus électriques feraient amplement l'affaire.
Une section souterraine dans le secteur
Pas de justification pour un tel projet, qui coûtera très cher! Le problème de mobilité est dans les banlieux et non entre Limoilou et le quartier St-Sacrement et Ste-Foy, déjà très bien desservi par les autobus.
La sauvergarde des arbres matures est un enjeu très important dont je crois la Ville devrait prioriser au maximum. Cependant, vendre l'idée que ce sera une vraie rue _partagée_ est faux, car il est clair que les automobilistes vont avoir la priorité de passage (par le fait même que ce sont des véhicules pouvant causer des blessures).
Préserver les arbres Faciliter les déplacements à pied et à vélo
On en veut pas de tramway! Surtout pas en passant sur cartier!
Sauver les arbres, la mobilité active
L'option 1 et 2 sont trop contraignant pour les automobilistes. L'option 3 est la seule option qui pénalise quand même les automobilistes, mais jamais au même point que les deux autres options. En plus, cette option n'affecte pas négativement les piétons et les cyclistes par rapport à l'option actuelle.
Comme piéton, je me sentirais plus en sécurité sur un trottoir séparée. Surtout pour une artère comme René-Lévesque où les véhicules ne diminueront pas nécessairement leur vitesse. On n'a qu'à penser aux zones scolaires peu respectées.
Hausse des temps de déplacement. Séparation du quartier en Deux. Réduction des places de stationnement.
Vision tournée vers l'avenir, qui permet de conserver des arbres matures, améliorer la qualité de vie et de fréquentation de ce secteur en réduisant la vitesse et la circulation automobile et en donnant une place équitable à tous les modes de transport
Je suis pour mettre de l'avant les mobilités actives (#2022 et DD) et la circulation locale, tout en épargnant le plus d'arbres matures possible. L'option 1 semble idéale.
C'est un aménagement largement utilisé dans des villes développées
L'avenir est de partager les voies. Et pas seulement avec les voitures.
Malgré les sacrifices pour les automobilistes (dont je suis, mais j'utilise également le transport en commun), il est nécessaire de changer de paradigme, les rues partagées

sont une voie d'avenir et il faut réduire la vitesse automobile dans ce secteur hautement piéton.
Il ne faut pas détruire la beauté de ce boulevard + il faut conserver les arbres + il ne faut pas bétonner ce boulevard
Sécurité pour tous
meilleure cohesion sociale, encourage l'utilisation de transport alternatif à la voiture
J'ai séjourné dans plusieurs villes européennes où se trouve un réseau de tramway (par ex. Vienne, Bordeaux, etc.) et celui-ci est régulièrement en symbiose avec les voies carrossables utilisées autant par les automobilistes que par les piétons et les cyclistes et tout se passe bien. Il ne faut pas segmenter, sectoriser: la rue peut être à tout le monde si tout le monde fait preuve d'intelligence, de prudence et de courtoisie (bon, je l'admets, à Québec, ça n'est pas gagné).
Un très grand nombre de personnes se déplacent à pied ou à vélo dans le quartier. Il est grand temps que les automobilistes apprennent à vraiment tenir compte de la présence des nombreux piétons et à respecter davantage leur intégrité physique. Je souhaite que le boulevard René-Lévesque serve principalement aux déplacements locaux et qu'un nombre maximum d'arbres soient épargnés.
La ville devrait faire un vote pour savoir si la population veut un tramway ou pas.
congestion de la rue
Trop coûteux, fait pour emmerder le automobilists
Partage se la chaussée. Apaisement de la circulation.
Il s'agit de la meilleure décision pour ce tronçon du quartier Montcalm. De plus, cela permettra de d'appuyer le dynamisme de la rue Cartier avec ses terrasses et ses événements . A vélo, c'est actuellement le bout le plus chaotique dans l'axe est ouest
Personnellement je n'ai pas de voiture mais je continue à me demander où tous ces locataires d'immeubles qui ont des voitures vont se stationner. J'habite en ville mais je travaille dans une zone mal desservie par le transport en commun (Louis XIV/Pierre-Bertand) et j'ai de la difficulté à approuver le tramway quand le coût de l'autobus ne fait qu'augmenter et que ce nouveau tracer desservira un trajet déjà bien desservi par la 800/801/807
L'implantation d'une voie partagée dans ce secteur améliorera la situation pour tous les usagers de la route, et pas seulement pour les automobilistes.
Je vis dans les saules et l'arrivée de la 804 a changé mon expérience, souvent je peux éviter l'auto et je souhaite vraiment que le transport en publique prenne une plus grande place dans la ville.
Rendre la ville plus conviviale, marchable et cyclable
Les voies partagées sont importantes pour favoriser le transport actif!
Une rue partagée favorise notamment: l'établissement de commerces, élargit l'espace public, diminue l'effet de la fracture urbaine causé par les voies routières, c'est plus sécuritaire pour les usagers plus vulnérables comme les piétons et cyclistes, ça permet d'améliorer le paysage urbain, les nuisances sonores causées par les automobilistes sont diminuées, une rue partagée permet de favoriser le déplacement actif, diminue la pollution de l'air et donc intervient favorablement aux enjeux de santé publique. Ça permet de créer une dynamique sociale dans le quartier. Ces impacts positifs permettent d'influencer à la hausse la valeur des propriétés et donc de l'attractivité du secteur. Ça permet de végétaliser le secteur et ceci intervient sur la rétention des eaux de pluies et de sa filtration. Les végétaux permettent de capturer les polluants dans l'air, etc. Bref, il serait possible de faire une belle revue de littérature scientifique! La ville ne se vit pas aux 4 ans, c'est un milieu de vie avant tout et la façon de concevoir

ce milieu a des impacts directs sur la qualité de vie des gens qui y habitent. Continuez votre beau travail, il faut que la partisanerie cesse!

Louisanne Tardif-Leblanc, citoyenne de Sainte-Foy.

Une ville de notre envergure doit avoir un système de transport en commun fonctionnel et réduire le trafic et le parc immobilier à terme.

Eviter la coupe d'arbres matures, favoriser une circulation raisonnable pour les résidants, assurer une meilleure sécurité des usagers vulnérables avec des vitesses réduites et un aménagement adapté, inciter a l'utilisation du transport en commun ou actif en priorité sur l'automobile.

Je suis contre le projet de tramway

Moins d'arbres coupés dans un si beau secteur de la ville. Diminuer le nombre de voies pour les automobiles devrait aussi faire l'effet inverse de la demande induite - Moins de voies, moins d'automobiles.

Désaccord avec le projet de tramway en entier

Logique

L'aménagement des voies partagées devrait être de l'avenue Des Érables jusqu'à De Salaberry. Entre Des Érables et De Bourlamaque il y a une densité élevée de logements et un centre de loisirs (Loisirs Montcalm) qui génèrent beaucoup de déplacements à pied.

Il est important de comprendre que la problématique en ville c'est les stationnements et non la circulation. SI on veut partager cette rue offrons de plus larges trottoirs, des pistes cyclables et retirons les stationnements.

Le tramway étant un incitatif au transport collectif très faible ce dernier n'est pas le bon mode de transport pour correspondre au changement de comportement voulu pour briser le paradigme automobiliste.

Trop de ralentissement de la circulation automobile et renvoi de celle-ci sur Grande-Allée, déjà trop étroite avec les cyclistes qui ne voyagent pas par la piste qui leur est assignée sur Père-Marquette... nous obligeant à les suivre et difficile à contourner car rue trop étroite... et avec beaucoup de nouveaaux résidents des nouvelles constructions des Jardins-Mérici s'ajoutant à la circulation quotidienne !!

Je serais pour la variante 1, mais sans la partie tramway.

• Qualité de vie
• Quartier densément peuplé
• Maintien végétation
• Réduction du bruit
• Sécurité

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Plus de place aux pietons et cyclistes

Option la plus logique pour optimiser le tramway et son utilisation.

J'ai vécu plusieurs années à Melbourne (Australie) où cet aménagement est très fréquent et c'était accessible et sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Projet totalement irresponsable contenue du coût vrs la fraction de la population qu'il desservira.

Un voie partager s'inscrit dans l'aire du temps. C'est une option qui met les vélos et les piétons de l'avant et permettrait de réduire l'utilisation de la voiture en ville.
Situation de compromis qui redonnera aux piétons et aux cyclistes la place qu'ils méritent au coin de cette artère commerciale qu'ils fréquentent en grand nombre.
Bien que sois automobiliste et que je fréquente le quartier avec ma voiture pour le travail, je suis convaincue qu'il faut donner plus d'espace au transport actif ou au transport en commun.
Augmentation du trafic sur Grande Allée
Il faut encourager les transports en commun et les gens qui vont à pied. Cette option de René Lévesque devrait être plus agréable pour les piétons.
Je ne fréquente pas beaucoup le secteur, sauf en été, alors je laisse les citoyens qui le fréquentent plus décider.
Permet de sauver les arbres et répond au besoin de transport en commun pour maintenant et pour l'avenir.
Enfin une planification urbaine intelligente et moderne, à l'image de certaines villes européennes, Le modèle "tout à la voiture" c'est terminé!
Cette option réduira le transit de voiture et favorisera le transport à pied ou en vélo
Il s'agit de la meilleur solution pour intégrer tous les moyens de transport et préserver le plus d'arbres possible.
Il est temps d'être audacieux dans l'incitation au transfert modal et la réduction des GES/polluants aériens. Cela permet aussi d'augmenter la verdure et réduire le bruit dans le quartier.
Je suis pour la proposition car je suis piétonne avec enfant et fait mes courses dans cette zone. Même les tours aux lumières pour traverser dans ce secteur de Montcalm favorise les voitures, alors qu'il y a des tonnes de gens qui attendent pour traverser. C'est vraiment fâchant. Un secteur partagé fait sens! Cependant, j'espère que cela n'affectera pas négativement les commerces de destination de rue Cartier, entrainant ainsi des fermetures. J'apprécie avoir accès à autant de commerce de la qualité et je sais que l'accessibilité en voiture est déterminante pour la survie de certains d'entre eux.
La conservation des arbres et faciliter le transport actif qui sont des éléments importants dans la lutte contre ls changements climatiques et pour assurer la qualité de vie locale
Je suis contre le projet de tramway, il va completement chambouler la vie des citoyens de Montcalm, et pas pour le mieux.
Il s'agit d'un quartier très fréquenté par les piétons, tout au long de l'année.
Plus grande sécurité pour les piétons. Plus grande fluidité de la circulation par la limite de vitesse à 20 km/h. Favorise la fréquentation des commerces locaux.
- Les rues partagées représentent l'avenir et sont très agréables! Ça rappelle l'Europe.
Le futur! Des cas semblables en europe . Plus convivial pour les citoyens qui habitent ce secteur
Je ne vois pas pourquoi on ne transformerais pas Cartier en rue sans traffic automobile, c'est une rue très courte, pas large, pourquoi pas privilégier les piétons et les cyclistes et la transformer en zone plus confortable et amicale?
La variante 1 permet aux cyclistes de circuler mais des voies partagées entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes sont peut-être à risque. Il faudra une signalisation importante pour prévenir les automobilistes d'être très prudents
Il faut que le Tramway se fasse.

Sécurité des piétons, accessibilité et fluidité des transports en commun, stimulation de l'économie locale, bonification de l'aménagement urbain.
Sauver les arbres, protéger l'accès à tous, notamment les cyclistes et ralentir la circulation.
Les arbres réduisent les îlots de chaleur, capturent le carbone et procurent de la beauté.
Un des principal avantage du tramway devrait être l'amélioration du temps de déplacement.
Pas d'accord pour la circulation locale seulement...et les commerces sur la rue seront moins accessibles pour vehicules.
Projet ni queue ni tête. Québec, ville patrimoniale, dotée d'un seul plateau reliant le Vieux-Québec aux ponts et détruit par la coupe de plus de 1500 arbres , faisant du Chemin St-Louis, Ste-Foy, Boulevard Laurier des axes tellement engorgés matin midi et soir que les résidents du Boulevard René Lévesque cherchant à rentrer chez-eux et n'ayant plus droits à tourner à gauche ou à droite ,auront à engorger eux-mêmes les mêmes axes ci-haut mentionnés pour pouvoir regagner leurs propres stationnements. Avez-vous une idée du nombre de mini-bus électriques que vous pouvez vous procurer avec près de 4 milliards (sans compter les millards supplémentaires à la fin) à raison de $100,000 chacune. Et bien c'est 40,000 mini-bus, assez pour aller vous prendre à la porte de votre résidence ou presque et vous amener sur les axes rapides du transport en commun actuel, dont la majorité des bus fonctionnent avec des passagers inexistants ou presque la plupart du temps, Ceci c'est sans compter sur le télétravail qui deviendra la norme au cours des années qui viennent. Et on rêve d'une économie verte. Allô
C'est un secteur où il y a déjà énormément de piétons. Si la vitesse est ralentie j'oserais aussi m'y aventurer en bicyclette, chose que je ne ferais jamais actuellement car c'est trop dangereux.
Une rue partagée permet un meilleur partage de la route dans ce secteur et crée un milieu de vie plus intéressant.
Ce projet tramway est un mauvais projet et il ne devrait pas être réalisé
Il est important de réduire la circulation automobile dans cette partie de la haute ville pour le bien des résidents et le développement du tourisme. Toutes les grandes villes patrimoniales réduisent la circulation automobile dans leur centre
Je vis dans ce quartier. Je souhaite un milieu de vie moins axé sur les automobiles. Il existe deux autres axes est-ouest majeurs en haute-ville pour servir les besoins de circulation automobile.
Il faut faciliter le transport actif.
Il faut accroître le nombre de rues partagées dans le secteur. Les rues comme père marquette sont de grands succès
En accord si le projet de va de l'avant, mais contre le projet actuel.
Personnellement, je privilégierais le scénario 2: Insertion latérale et une voie vers l'est, ce qui minimiserait la circulation. Par ailleurs, il faut penser aux piétons et cyclistes bien sûr.
Améliorer la vie de quartier, faciliter une meilleure mobilité pour tous
Il faut préserver les arbres et faire la place aux déplacements actifs.
La présence d'une voie partagée pétions-cyclistes-automobiles me semble essentielle.
<Préserver les arbres, permettre une facilité de déplacement à pied et à vélo aux habitants du secteur, qui pour beaucoup ne se déplacent pas en automobile. Diminuer le trafic de transit sur René Lévesque.

Il faut peivilegier pietons cyclistes et transports en commun. On est plus en 1950!
Meilleur accord entre les besoins des résidents du quartier (qui s'Appuient beaucoup sur le transport actif) et ceux du centre-ville amenant des automobilistes
Le transport en commun est important dans cette zone très piétonnière.
Apaiser la circulation de transit et faire de la place aux autres moyens de transport
Cette option représente moins de coupes d'arbres. Et la vitesse découragera les automobilistes d'emprunter ce secteur.
Conservation des arbres, sécurité des usagers de la route, réduction de la vitesse routière
Rééquilibrage des autres modes de transport que celui de l'auto solo.
La rue Cartier est précieuse pour les citoyens qui vivent aux alentours. Ce coin fait partie des quelques endroits où on se sent bien à pieds. Le scénario 1 semble préserver cet esprit malgré l'arrivé du tramway, et semble même le bonifier en rendant l'axe est-ouest plus invitante.
La multiplicité des usages (piétons, cyclistes, voitures) et l'attention au couvert végétal (arbres), pour un cadre de vie plus intéressant pour les résidents et utilisateurs.
Conservation des arbres, réduction du débit automobile, encourage une mobilité active, et plus propice à une transition environnementale et à un changement des habitudes
Il faut réaménager le secteur Cartier qui mérite beaucoup plus que ce qu'il est en ce moment. Ce sera bon pour les résidents et les commerçants.
Afin d'avoir un quartier plus convivial où on pourra marcher sans être stressés. Ce sera aussi mieux pour les promenades des enfants.
La traversée du boulevard René-Lévesque dans ce secteur très fréquenté par les piétons est très dangereux. Il faut améliorer la sécurité du secteur. Je crois sincèrement que l'idée de rue partagée répondrait tout à fait à ce besoin.
En regardant la carte, je me dis que la portion entre la trémie et de Salaberry pourrait être aussi partagée. S'il n'en tenait qu'à moi, René-Lévesque en entier serait partagé, pour "rectiligniser" l'axe de déplacement vélo. Je trahis ici mon biais, étant principalement cycliste utilitaire qui voyage fréquemment sur cet axe.
Je considère que tout ce qui peut être bonifié concernant la mobilité active et le transport en commun à Québec doit être réalisé!
Cette proposition est conviviale et favorise une bonne mobilité pour tous
Déversement de 80% du traffic sur Grande Allée au centre-ville adjacent aux Plaines pas acceptable alors que la circulation y est déjà élevée; banalisation d'un tronçon de prestige, la plus belle rue à Québec du Parlement au Bois de Coulonge; je privilégie la variante 3
Il faut faire de la place pour le transport actif dans ce nouvel aménagement.
Conservation de arbres, intégration dans le territoire et apaisement de la circulation
Bonus pour l'aménagement urbain, environnement plus convivial
Place aux cyclistes
Parce que je vis au centre-ville et que les résidents du centre-ville devraient pouvoir choisir ce qui se fait dans leur propre milieu de vie, qui ne sont pas des autoroutes pour les gens qui ont choisi de ne pas y habiter !!
Je suis en en accord pour favoriser le transport en commun, mais pas au dépend de l'accessibilité au Vieux-Québec. Il pourrait alors être intéressant de construire un secteur de stationnements gratuits au début des lignes de tramway permettant aux

personnes voulant se rendre dans le Vieux-Québec de garer leur voiture et de poursuivre leur chemin vers le Vieux-Québec par le tramway.
Meilleure canopée. Favorise les déplacements actifs et probablement sur une distance plus longue que juste la voie partagée. Les changements modaux seront favorisés par se scénario qui rend la circulation auto un peu moins attrayantes.
Favorise le transport actif
Un bon moyen de partager les voies et faire de la.place pour les vélos.
Je suis en accord, car une ville ne devrait pas être monopolisé par les utilisateurs de voiture.
Il faut que les vélos puissent cohabiter avec le Tramway.
Je crois que l'accès à la voiture doit être limité dans le centre-ville de Québec pour favoriser une densification et un urbanisme plus inspiré des ville européenne qu'américaines. Les études sont nombreuses sur le sujet, un bon urbanisme et une bonne densification est bénéfique pour la population, et pour les finances municipales.
Il n'y a pas d'acceptabilité sociale pour ce projet, rendez vous à l'évidence et osez aller en référendum si vous en doutez.
Il est impensable de "fermer" le plus impensable des trois axes (avec ch. Ste-Foy et Grande-Allée) sur ce corridor important. L'impact sur Grande-Allée sera trop important, incommodant certaines périodes de l'année et l'impact sur l'accès au centre-ville et même l'autoroute Dufferin serait trop négatif.
Circulation trop impactée
Il s'agit d'un secteur résidentiel et commercial de proximité! Beaucoup de résidents font les courses à pied ou à vélo sur ces artères. Il serait bien que ces personnes aient priorité au dessus des automobilistes qui utilisent ce tronçon uniquement comme axe de transit est-ouest. De plus, maintenir les arbres dans ce quartier permettrait de réduire les îlots de chaleur.
Sauvez les arbres. Rendre à la mobilité durable sa juste place
Il est important que la route soit partagée pour tous les modes de déplacement. Il faut garder le maximum de canopée qui reste à Québec, c'est une précieuse richesse.
Vie urbaine plus sereine, à l'image des grandes villes qui réduisent la circulation automobile.
Je juge essentiel de privilégier le transport actif et le transport en commun, plutôt que l'automobile individuelle.
Plus de place pour les déplacement actifs permettent une ville moins polluée, des habitants plus en santé et un environnement de vie plus convivial. PERSONNE ne veut vivre à proximité d'axes bruyant où la voiture prédomine.
Le meilleur choix sans tunnel
Diminution de la vitesse des voitures dans un secteur densément peuplé avec une majorité d'utilisateurs de la rue Cartier qui sont des piétons
Je désire vivre dans une ville à échelle humaine qui priorise les déplacements actifs plutôt que l'automobile.
L'avenir des centre-villes est à une plus grande place aux transports actifs. Le scénario privilégié s'inscrit dans cette mouvance.
Les options alternatives pour les voitures sont multiples, alors que sécuriser cette artère pour la mobilité active ira dans le sens de l'objectif de densification de la ville et de réduction des impacts sociaux et environnementaux de la voiture.
Pour moi la seule façon est de poursuivre le tunnel jusqu'à la rue Des Érables.

Je pense qu'en général, il faut redonner la ville aux gens qui y habitent, plus qu'aux voitures qui viennent d'ailleurs.
Moins de voitures, plus de transport actif et en commun!
Suffit le tout-à-l'auto.
I don't think that the tramway is the answer and that it will be outdated in the near future there is another way's to improve transport and the city needs to improve its finances without increasing its taxes, get your books in order before you spend our hard-earned money.
Réduction de la vitesse automobile
Donner plus de places aux piétons et aux vélos dans ce secteur commercial.
Les voies partagées sont un choix d'avenir en plus de préserver les arbres.
Ce secteur bouillonne de plusieurs moyens de déplacement. Auto, vélo, piéton tous se voisinent et ce plan serait gagnant
Mixité des usages, absence de prédominance de l'auto sur les autres modalités de déplacement
En accord puisqu'on laisse toute la place aux résidents du quartier.
L'urbanisme des centre-ville doit prioriser la diversité des modes de déplacements pour des raisons de sécurité, de convivialité et pour encourager le transport actif et collectif. La proposition devrait être même beaucoup plus audacieuse.
Non à la coupe des arbres MATURES
La ville doit être un endroit pensé pour les piétons et le transport en commun avant les automobilistes. Les arbres se font rares en ville et on doit privilégier leur présence.
En temps que personne résident dans le secteur, il sera beaucoup plus agréable de se déplacer à pied!
Ça obligerait les gens de banlieue à laisser leurs voitures dans des stationnements et prendre le tramway
Tout ce qui favorisera le transport collectif et diminuera la circulation automobile est important pour moi
Le projet de tramway est le projet le plus ridicule et inutile de l'histoire du Québec.
Meilleure qualité de vie pour les résidents
Les piétons et cyclistes vont y passer même si ce n'est pas partagé, ce qui serait dangereux. Donc, face à cette situation, il est préférable et plus sécuritaire d'aménager des voies partagées avec la signalisation / limite de vitesse qui s'impose.
J'étais au départ contre ce projet de tramway et la réunion n,a fait que renforcer mon opinion initiale. Aussi, si la variante n°1 est la moins pire elle n'en reste pas moins à mon avis épouvantable. Le tramway n'est pas la solution qui convient à la ville de Québec. Trop coûteux en raison de la nécessité de faire un tunnel et modification des infrastructures. Trop dévastatrice qu niveau des arbres (20 brindilles ne remplacent pas les arbres magnifiques de René Lévesque), un nombre important de stationnements vont disparaître dans un secteur déjà en manque de places et cerise sur le gâteau, une congestion de la circulation qui va devenir intenable compte-tenu de René Lévesque qui va perdre 2 voies de circulation. J'habite rue Fraser près de Cartier. Il apparaît évident que nous allons récupérer une bonne partie de la circulation de René Lévesque car les voitures vont essayer d'atteindre leur point de destination par tous les moyens possibles . A nous, le bruit, la pollution et les gaz à effets de serre ! La population des banlieues ne laissera pas non plus à mon avis leurs autos au garage car le projet va prendre des années pour qu'ils aient une amélioration des

transports conséquente dans leurs quartiers. En outre, certains autobus qui empruntaient les voies rapides (ex le 25) vont voir leurs tracés déplacés sur des voies (Grande allée, chemin Ste-foy etc) où il ne sera plus possible de se déplacer aussi vite..... en quoi les secteurs qui y seront desservis gagneront-ils en avantage ?

Les voies transversales peu nombreuses, vont être surchargées..... Quant aux livraisons, déménagements etc.... sur René Lévesque, on semble ne pas avoir encore de solutions pour régler le problème puisqu'on nous a répondu qu'on verrait cas par cas au moment opportun.
Le partage par ailleurs des voies de circulation entre autos et vélos, même dans des zones limitées à 20 km/heure n'est pas géniale.
Sur l'ensemble du projet, il y aura moins de stations et plus de distance de marche entre elles. Pas terrible encore, entre autre pour les personnes âgées et en quoi est-ce une amélioration s'il y a moins de station et plus de marche à faire entre elles? Il a été souligné, lors de la rencontre zoom que St-Jean Baptiste entre autre se trouvait défavorisée (perte de sa station Ste- Geneviève et du centre des congrès). Y aura-t-il d'ailleurs une station au grand théâtre ? Ce n'était pas clair et ce serait vraiment un gros inconvénient que le grand théâtre ne soit plus desservi.

Bref, je ne suis pour aucune des trois solutions. Le tramway n,est pas la solution pour moi compte-tenu des contraintes géographiques (tunnel) et hivernales (plate-forme) de Québec. C'est un projet au coût pharaonique du fait qu'il ne répond pas au contexte de la ville. Il fallait répondre aux exigences de l' environnement et de l'accroissement de la population mais d'une autre manière plus adéquate. (PS: par rapport `l'accroissement de la population, a-t-on pris en compte le télétravail qui se développe et va entraîner moins de déplacements de population ?)

Je suis en accord, car cela permet une meilleure conciliation des différents usages et moyens de transport (piétons, cyclistes, voitures). Cela permet aussi de conserver une plus grande quantité d'arbres.

Faciliter le transit des piétons et transports alternatifs

La voie pour les automobilistes sera partagée avec les cyclistes. Cela mettra beaucoup de pression et dangers pour les transports actifs (piéton/cycliste). Je préfère la variante 2 pour ce tronçon.

La circulation sur René-Lévesque est rarement très dense et risque de l'être encore moins suite à l'ajout du tramway

Accorder plus de places aux modes actifs et de rendre plus conviviale cette portion du quartier
Possibilité de donner de l' «épaisseur» au coeur commerçant de l'avenue Cartier et de faciliter la porosité entre le nord et le sud du boul. René Lévesque
Limitation de la circulation de transit

Je suis défavorable au concept même de la mise en place d'un tramway à Québec. Étant moi-même un utilisateur quotidien du service de bus actuel (parcours 800 et 801) et satisfait de ce service, je ne comprends toujours pas qu'on défigure ainsi la ville pour y intégrer ce tramway qui apportera peu de bénéfice supplémentaire pour les usagers. Mes expériences des divers systèmes de transport en commun dans les grandes villes du monde que j'ai pu visiter me laissent à penser que le tramway est une solution rigide et dépassée considérant le contexte futur. Il n'est évidemment pas aussi structurant qu'un métro et qu'il n'est pas aussi flexible que le bus. En définitive,

des sommes colossales dépensées pour des résultats médiocres avec des risques mal assumés pour les milieux urbains ou il sera implanté.

Un tramway est primordial dans la ville de Québec. Un ralentissement à 20km/h sur une courte distance est inconvénient négligeable. Les automobilistes vont s'habituer, comme ils s'habituent aux travaux et aux routes endommagées qui ralentissent déjà leur conduite quotidienne.

Scénario convivial

Dévier la circulation sur les 2 autres artères principales ne règlera rien.
J'étais pour le tramway mais contre si solution 1 retenue.

À moins que l'ensemble du boulevard René-Lévesque soit une voie partagée et pour des raisons de sécurité, il serait préférable d'améliorer la qualité des infrastructures de transports actifs sur les rues parallèles (ex.: vélo boulevard plus rectiligne, voies tertiaires avec des mesures d'apaisement du trafic, des trottoirs larges, des voies cyclables et de la végétation).

Perte de fonctionnalité du boulevard pour la circulation. Aménagement déficient de la rue partagée proposée

Il ne faut simplement pas couper les arbres, nous voulons garder les rues du quartier, près de l'école Anne Hébert calmes.

Entravé la circulation (automobile) pour avantagé le transport actif ressemble plus à changer 4 25c pour 1$ que de vraiment apporter une solution viable à long terme.

Je suis en phase avec l'argumentaire fourni par la Ville de Québec.

La place pour les cyclistes, les piétons et le transport collectif doit être privilégiée.

Il est impératif de préserver le patrimoine naturel du quartier, il s'agit de sa plus belle richesse. J'habite sur Moncton et suis pro transport en commun mais ne peut concevoir de voir disparaitre la canopée.

La séance d'information concernant ce projet d'insertion du tramway dans le secteur Cartier s'est tenue le 3 mars et le questionnaire a été mis en ligne et rendu accessible dès le 4 mars. Toutefois, la Ville a retardé jusqu'au 17 mars la publication d'un document extrêmement important concernant ce projet, document intitulé « Analyse d'impact sur les déplacements ».
Ce document ajoute des informations additionnelles et précisions ignorées lors de la séance du 3 mars, lesquelles facilitent l'évaluation du projet. À titre d'exemple :
-l'accueil des flux transférés sur Grande-Allée et boul. Laurier va se répercuter sur les temps de parcours des usagers circulant sur cette artère;
-la performance réduite de la Grande-Allée va avoir un impact sur les flux des axes perpendiculaires provenant du nord et va limiter l'écoulement vers le sud;
-l es parcours réguliers des autobus 11 et 25 qui empruntent la Grande-Allée vont subir aussi la détérioration de la performance de cet axe, et les temps de parcours de ces lignes vont augmenter;
-comme mesures d'atténuation, on évoque une révision de la réglementation de stationnement, l'interdiction de stationnement sur les tronçons problématiques, ainsi que l'élimination de cases de stationnement;
-etc.
Tout un impact dans les artères parallèles et perpendiculaires! « Une rue partagée sur boul. R-Lévesque chamboulerait la circulation » a titré un quotidien. D'autres ont prédit que, suite aux pressions des opérateurs de taxis, autobus, autocars, etc., cette situation nécessiterait éventuellement des voies réservées aux heures de pointe sur G-Allée et boul. Laurier (route 175), ce qui augmentera davantage la congestion pour les véhicules ordinaires.
Ce document, non disponible le 3 mars et publié le 17 mars, a suscité de nombreuses

présentations et discussions dans plusieurs médias, ce qui a permis aux citoyens et citoyennes de se faire une opinion plus réaliste et moins bucolique du projet de voie partagée. Il n'en demeure pas moins que de nombreuses personnes ont complété le questionnaire entre le 4 et 17 mars, sans avoir toutes les informations nécessaires pour évaluer les aspects positifs et négatifs du projet envisagé. QUESTION : Est-ce que la décision de la Ville de ne pas rendre public ce document si important avant la séance d'information du 3 mars, ne rendant pas accessibles de précieuses données, enlève beaucoup de crédibilité aux résultats de la compilation des questionnaires complétés? Par ailleurs, nous sommes étonnés que ce questionnaire fasse complètement abstraction de la mouture antérieure du tramway dans le secteur Cartier, i.e. le tunnel long avec sortie à la hauteur de Des Érables. Cette formule visait à régler le problème du manque d'espace pour faire cohabiter tramway et voitures sur R-Lévesque entre Turnbull et Des Érables, préservait les arbres, les stationnements et tout le charme de la rue Cartier, en plus de susciter une meilleure acceptabilité sociale chez les résidents, commerçants, clients et visiteurs. Compte tenu des aspects négatifs du projet de voie partagée, n'est-il pas opportun de réexaminer cette option? Nous comprenons que le tunnel court (-500 m) et le projet de voie partagée ont été proposés essentiellement pour des raisons financières. Combien couterait le retour à un tunnel long? La Ville estime qu'il en coûte en moyenne 150 M$ pour construire un kilomètre de tramway en surface et trois à quatre fois plus pour faire la même chose en mode souterrain. Un calcul simple permet de déterminer que les 500 mètres manquants augmenteraient la facture entre 150 et 225M$. Arrondissons à 200 M$. QUESTION : Est-ce que la Ville pourrait envisager de revenir à la formule du tunnel long et informer les citoyens et nos partenaires financiers que les dépassements de coûts du projet de tramway sont de 600+ 200 M$?
Permettre un transport en commun efficace et un partage de la route équitable pour tous le participants au trafic. Réduire la congestion routière en réduisant la présence de l'auto solo obèse et polluante au centre-ville
Cela semble être le meilleur scénario au vu des informations transmises

Je vote pour la variante 3.
Ceci permet de redonner de l'espace aux citoyens et favoriser les modes de déplacements actifs
Il est temps que les piétons et cyclistes soient pris en compte dans l'aménagement de la Ville.
Tous les individus, piétons et automobilistes, doivent se rendre sur cette portion de la route en véhicule(comme présentement) à pied ou en vélo, comme les personnes le désire. D'autre part, avec ce scénario, la Grande-Allée et le chemin Sainte-Foy seront trop achalandé par les automobiles. La quiétude de la vie de quartier doit rester pour les résidents de l'endroit, comme c'est présentement le cas.
La communauté appartient à nous, les gens qui habitent le quartier. On est 2022, pas 1972. Faisons de la place pour les piétons, les cyclistes. Ils sont les plus vulnérables.
Nuisance pour la circulation automobile... Vous devriez revenir au projet initial qui stipulait un tunnel qui sortait à rue des érables... Sinon, ne passez pas sur René-Lévesque et allez sur Charest!

Cela semble être l'option la plus logique à plusieurs points de vues: patrimoine, différents moyens de transports, paysager, accessibilité des commerces locaux et résidents.
Cest le meilleur plan
Les trottoirs actuels manquent de place pour le volume de piétons et la rue actuelle manque de sécurité pour les cyclistes.
La ville doit prioriser les déplacements a l'échelle humaine. Pas automobile. Ces derniers polluent et gênent a la vie de quartier.
C'est ça qu'il nous faut pour une ville inclusive et ecoresponsable!
La sécurité et la convivialité
Plus d'accessibilité pour les piétons
Il est important de privilégier les modes de transports actifs et collectifs puisque ça rejoint l'ensemble de la population contrairement aux voitures.
Ce scénario permet de laisser les usagers de tous les modes utiliser le tronçon.
Plus convivial pour la mobilité douce. Nous sommes bien en 2022. Alors comme bien d'autres villes qui ont favorisé la mobilité douce, et ont constaté les effets positifs pour l'ensemble des citoyens, je ne vois pas pourquoi Québec n'irait pas dans cette direction.
Semble la plus logique dans le contexte
Le partage c'est la vie!
Trop de commerce, et de camions de livraison.
Le tramway devrait utiliser les lignes extérieures et la circulation automobile se contenter des chaussées médianes
Les voies cyclables sécuritaires dans le quartier montcalm sont en zig zag et manquent d'efficacité. Rendre René-Levesque accessible à tous les modes de transport rendrait le transport actif bien plus agréable et permettrait à ceux désirant se déplacer plus vite et plus efficacement en vélo de le faire. Ce a permettrait aussi de couper moins d'arbres si on n'ajoute pas de voies pour les voitures (elles en ont déjà sassez comme ça à Québec).
Encourager les moyens de transport écologiques (autres que la voiture)
J'aimerais mieux une section souterraine jusqu'à Boulamarque, mais je comprends qu'une question de financement empêche la réalisation de cette option pour le moment.
Ce tronçon est un secteur surtout commercial. Une diminution de la circulation sur cet axe causerait du traffic++ (commerces/livraisons). Il y a beaucoup de tours à bureaux dans ce secteur; gros transit de travailleurs aussi puisque c'est l'axe le plus utilisé en direction du vieux québec. Ce serait également difficile, par exemple, lors de gros évènements comme le Festival d'été. Il y a déjà peu d'arbres dans la section concerné. Conserver les deux voies avec une diminution de la vitesse peut-être?
La rue Cartier sera tellement plus vibrante avec moins de chars. La circulation est lourde à cette intersection, alors qu'il y a beaucoup de piétons et de gens qui traversent pour les achats ou les restos ou se rendre au travail. Ça va offrir un plus plus plus pour lw secteur
Diminuer la vitesse des voitures favorisera les modes de transports alternatifs
La ville doit faciliter le transport actif

Le partage des voies pourrait favoriser différents types de transports, notamment les transports actifs, ce qui pourrait être bon pour les commerces et les commerçants. La ville de Québec a longtemps été reconnue comme étant la ville des voitures, et il est maintenant le temps d'avoir une vision à long terme et contribuer à la lutte contre les changements climatiques en favorisant le transport en commun et le transport actif.
Je le trouve pertinent, mais les arbres matures doivent être gardés.

Commentaires des citoyens Q # 3

Question # 3 : Identifiez les trois (3) critères qui ont pour vous le plus d'importance pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

Certains répondants ont souhaité identifier d'autres critères que ceux proposés dans le choix de réponses. Voici les **187** critères ou commentaires reçus à la question # 3.

Un référendum
Un desastre
tramway non nécessaire merci
Tramway = mauvais mode de transport
toutes les autres réponses sont en faveur du projet, un sondage biaisée
Tous ces facteurs
Tenir compte des rues adjacentes
Svp beiller à ce que ces arrêts et ces stations de tram ne deviennent pas des lieux pour les sans abris. Prévoyez plutôt des endroits pour que ces malheureux puissent vivre dignement!
Statu quo
Stationnement pour ceux qui ne seront pas desservis par le tramway,.
stationnement dans un espace déjà extrêmement restreint
Solution sous-terre à long terme
sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population
Sécurité pour les piétons et accessibilité pour les résidents
sécurité des vélos et des piétons
Sécurité des utilisateurs (piétons, cyclistes)
Sécurité des usagés vulnérable (pietons, cyclists, personnes âgées)
Sécurité des usagers, des piétons et des cyclistes.
Sécurité des transports piétonniers et cyclistes
Sécurité des transports actifs
Sécurité des piétons et cyclistes par rapport au danger représenté par les automobiles
Sécurité des piétons et cyclistes
Sécurité des enfants piétons (diminution de la vitesse automobile)
Sécurité
Sans importance le tramway
Rien ne justifie une insertion de cette inutilité sinon faire vivre grassement un bureau de projet qui se fout de l'opinion publique et un maire qui est à plat ventre devant des gens imbus de pouvoir.
Rien ne justifie le tramway
Repenser l'usage des routes et du transport
Rendre le secteur piétonnier
Rejet du tramway dans sa totalité

Réduire la capacité routière actuelle pour être plus environnementaliste
Réduction importante de l'espace attribué à l'automobile et déminéralisation.
Récession dans le secteur
Rapidité
que les banlieusards souffrent
que la traverse piétonnières soit sécuritaire
Protection des piétons des éclaboussures de voitures.
Protection des arbres mais pas au dysfonctionnement du tramway
Protection de zone de stationnement avec vignette pour les locataires
Promouvoir le choix du transport en commun plutôt que la voiture.
Projet totalement inutile et dévastateur pour la ville
Projet inutile
Priorisation des transports durables (donc publics et actifs)
Preservation de l'harmonie visuelle (contrario REM Montreal)
Pourquoi détruire la ville pour un tramway passé date.
Pour un 4e élément, l'activité économique locale est une caractéristique essentielle pour moi: c'est la raison principale pourquoi je suis dans ce quartier. On peut tout faire à pied.
Passer le tramway sous-terre
Pas le bon endroit ...
Pas de tramway.
Pas de tramway svp
Pas de tramway
Pas de fils au dessus de la rue.
Pas de difficulté pour garer sa voiture pour les gens qui habitent le secteur
Pas de dalle de béton (zone de chaleur)
Pas de tramway simplement
Pas d insertion de tramway: il faut passer ailleurs pour respecter les citoyens
OUI, tous les critères
Option 3 pour protéger la Grande-Allée. Les gens ne vont pas marcher René-Lévesque et la circulation détournée sur Grande-Allée va leur pourrir la vie
Opposé au projet de tramway
On se débarrasse du stationnement sur rue
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire
Nous ne voulons pas de tramway.
Non au tramway tout court!
non au tramway
No way tramway
no tramway is the answer
N'est pas en accord avec le projet du Tramway,on a de la difficulté à se faire déneiger l'hiver, on veut démolir la ville de Québec pour des milliards de dollars et nous faire croire que c'est un projet économique

Ne veux pas du tramway.

Ne veux pas de tramway

Ne pas réaliser ce projet inutile.

Ne pas Montréaliser notre ville.

ne pas couper les quartiers résidentiels en deux

NE PAS AVOIR DE TRAMWAY

Mettre le projet aux oubliettes

Mettez fin au projet du tramway

Mesures de mitigation à la circulation de transit

Maximisation de l'usage de véhicules de transport en commun qui ne présentent pas les inconvénients d'un mode sur rail, qui ne permet aucune souplesse, ni dans le temps ni dans l'espace.

mauvais projet

maintient des stationnements le long de René- Levesque,

Maintient de stationnement pour les automobilistes

Maintien de la qualité de vie pour les citoyens qui y résident et se déplace régulièrement à pieds.

Maintenir une accessibilité aux commerces et services par le maintien des stationnements actuels.

Maintenir et améliorer l'accessibilité aux commerces et services et maintien des stationnements actuels.

Limiter les coûts

Limiter la présence des véhicules automobiles sur cette artère

Limiter la capacité routière actuelle

limitation des trajets en voiture

les rues sont très étroites

Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?

Le tramway est un mauvais projet.

Le stationnement sur René-Lévesque

Le plus important est d'abandonner ce projet

le passage du tramway

le mieux serait de guider l'insertion du projet de tramway dans la poubelle

le concept de rue partagée qui me semble tout à fait insensé. Les automobilistes qui circulent dans le coin ont de la misère à faire leur arrêt obligatoire et brûlent régulièrement les feux rouges. Et par un coup de baguette magique, ils vont rouler à 29 km/h et partager poliment la voie avec piétons et cyclistes.

La variante 3 est favorable à une majeure partie des énoncés ci-haut tout en gardant le charme de Grande Allée et des Plaines pour les piétons

La sécurité dans tout les aspects que nous connaissons actuellement. En passant votre énoncé au point TROIS est à l'évidence biaisé puisque les citoyens veulent en discuter en profondeur et non de la façon donc vous l'énoncé.

La Sécurité (des piétons, automobilistes, cyclistes, etc)

La fluidité de la circulation ce qui nécessite des virages à droite et à gauche à toutes les intersections

L'option est la moins pire. Jenesuis pas d'accord avec le tramway.

L'examen de moyens de transport en commun autres que le tramway.

Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.

Je suis contre le projet de tramway

Je suis contre l'insertion du tramway dans quartier.

Je suis contre ce projet

Je préfère pas de tramway.

Je ne veux pas du tramway.

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

Je ne participerai plus à l'activité économique de la haute ville .

Intégrer à un autre grand projet du réseau de piste cyclable.

Infrastructures minimes (pas de dalles de béton, pas de fils suspendus, pas de nouveaux abribus)

Importante fuite de gaz dans Saint-Roch BRUITS Dépotoir sols contaminés, pétrole, chimique, souris, etc... Arbres Circulation Séparation dans la ville en deux Beaucoup d'argent en marketing et publicités Rapport du BAPE Etc

Il n'existe aucune bonne raison pour ce projet

Il ne serait plus nécessaire de sacrifier la qualité de la vie des habitants du quartier.

Il faut réduire la circulation automobile pour 1) protéger les arbres

Il faut faire un VRAI RÉFÉRENDUM le monde ne veulent pas de çà dans leur ville.

IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.

il a des parcs pour les activités de loisirs, les rues c'est fait pour circuler. Faire des rues piétonnes à l'occasion mais non en permanence. Pour les résidents du secteur tout ce fait pas à pieds. Il a bien des personnes agées qui utilisent leur auto car ne peuvent pas marcher de longue distance. utilisent leur véhicule

Gestion efficace de la ville en se retirant de ce projet non adapté. Les autorités de la ville ont une bonne occasion de repenser le tout compte tenu qu'ils ne sont pas liés aux décisions du maire Labeaume.

Fluidité du tramway

Examen des autre possibilités: autocars électriques

éviter les désagréments des constructions (bruit), éviter les hausses des valeurs immobilières donc hausse du coût des logements, gentrification

Eviter les blocages en raison de camions de livraison stationnés dans la voie de circulation.

Eviter de créer innutilement des espaces d'attente confortable. Les abribus actuels, en dehors des heures d'autobus, servent de lieu de rassemblement pour prendre alcool et fumer... Sinon, le RTC ferme les stations la nuit, pour éviter ce genre de problème.

Équilibre entre le transport automobile et actif.

Environnement ++++

Encourager la population à opter pour les transports collectifs et actifs

En total désaccord pour le tramway

En désaccord avec ce projet. Voir réponse 2

elle permet une circulation automobile plus équilibrée

Efficacité et fiabilité du tramway

Efficacité en terme de temps du déplacement du tramway

Écoutez-vous Découverte et la Semaine Verte? Les arbres matures ont la plus grande importance. Sabrer dans l'environnement et la faune au profit d'une soi-disante énergie verte, c'est raté. Il fallait l'enligner ou on ne se trouvait pas d'arbres, pour amener les nouvelles banlieues en Ville. Coupure de la Ville en deux. On ne sait même pas si les vibrations n'auront pas un impact sur la structure des immeubles avoisinants.

Donc ne pas toucher au quartier Montcalm

Dompter une circulation de véhicules lourde et rapide

Doit être approuvé par 80% de la population

Diminution des taxes

Diminution de la circulation automobile

Diminution de la capacité routière actuelle (décourager l'usage de l'automobile)

Développement du transport en commun

Créer un urbanisme accueillant et agréable pour les piétons.

Création d'un milieu de vie agréable

Coût et délais des travaux

Contre un Subway

Contre le tramway

Conserver les autobus augmenter la fréquence et électrification de la flotte

Conserver la circulation automobile avec une vitesse moyenne 40 kilomètres/hrs

Conservation des espaces de stationnement

Confort et efficacité du transport en commun et des correspondances

C'est un mauvais projet.

Cesser le projet!!

ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus

Ce qui est le plus important pour moi c'est l'abandon du projet.

Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Moratoire immédiat est exigé!

Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy

bonifier ou à tout le moins préserver la sécurité et le confort des piétons.

Bonification pour les piétons

Autobus électriques silencieux, sans fil donc qui ne brisent pas notre environnement et ne polluent pas non plus.

Augmenter la sécurité piétons, enfants et cyclistes sur cette artère

Aucune raison d'avoir cette configuration

Aucune

Aucun tramway

Aucun nous n'en voulons pas. Pas d'introduction de tramway

Aucun de ces critères peut me convaincre la construction d'un tramway quand on voit que les autobus de la STQ sont vides
Attention aux résidents de René Levesque est qui habitent tout près du projet. La vibration déjà intense risque d'être amplifiée par les travaux et le tramway
Assurez-vous de faire des tunnels piétons reliant le réseau souterrain de Place Québec, Place d'Youville, Centres des Congrès etc
Assurer la facilité d'approvisionnement en protégeant la flexibilité du carrefour pour le passage des camions de livraisons de toutes tailles.
Arrêter ce projet en sa totalité.
Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.
Améliorer les places publiques et bonifier la végétation
améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Amélioration des arrêts d'autobus existants.
Amélioration de la mobilité sur les autres axes (en particulier le chemin Sainte-Foy)
Amélioration de la fluidité, C'est drole de demander 3 choix, mais en offrir juste 1 contre!
Ajout d'accessibilité en transport en commun et écologique... n'est-ce pas le but premier du tramway ?
Accessibilité très limité
Accessibilité et débarcadères pour les résidents et commerces riverains
accessibilité du tramway
accessibilité aux commerces
Accélération du passage du transport en commun, diminution du trafic automobile.
abandon du tramway
Abandon du projet
3) protéger l'environnement.
2)Limiter les fils électriques
2) inciter à utiliser le tramway

Commentaires des citoyens Q # 4

Question # 4 : Identifiez les critères autres qui ont pour vous **le moins d'importance** pour guider l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry).

Certains répondants ont souhaité identifier d'autres critères que ceux proposés dans le choix de réponses. Voici les **145** critères ou commentaires reçus à la question # 4.

améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus
sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population
1- Les lobbyistes 2- les bien penseurs qui ne prendront pas le tramway 3- Des autobus vides et le maintien du télétravail
amélioration de la mobilité sur les autres axes (en particulier le chemin Sainte-Foy)
Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.
Arrêtez ce projet au complet.
Aucun
Aucun dans cette liste
Aucun de ces critères n'a moins d'importance et ils seront tous favorisés par l'option Tunnel long décrite dans le tableau récapitulatif des impacts respectifs auquel vous faites référence.
Aucun de ces facteurs, le tramway a trop d'impact il faut réviser et mettre sur pose le projet au complet.
aucun intéret
Aucun tramway
Aucune raison d'avoir cette configuration
Aucune raison que ce projet existe.
Avoir un tramway
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
Ce n'est aucunement important que le tramway passe sur René-Lévesque
Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Moratoire immédiat est exigé!
Ce projet n'a aucune importance pour moi.
Ce qui a le moins d'importance est le tramway.
Choisir la variante 1
Conserver les espaces de stationnement de l'avenue des Érables au boulevard Honoré Mercier
Considérations politiques à courtes vue.
Contre le tramway

Contre un Subway
cout
Coût pour une solution sécuritaire: sous terrain- un tramway sous terre: Un métro.
Coûts nécessaires pour avoir un meilleur tramway à long terme et ne pas simplement vouloir économiser à court terme
Difficultés de circulation pour les automobilistes
diminuer la place de la voiture en centre ville
Diminuer les taxes
Disponibilité du stationnement pour les camions de déménagement
En désaccord avec ce projet. Voir réponse 2
En désaccord total !
En total désaccord pour le tramway
Faite de la place pour les véhicules des banlieues éloignées IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.
il y a peu d'arbres dans ce secteur, la problématique des arbres est ailleurs sur le parcours du secteur Ouest
Ils ont tous de l'ikportance
Ils sont tous importants
Impact sur les espaces de stationnement
Insérer un tramway dans ce secteur
Interdire le transit automobile
Je crois que tout est important
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici
Je ne veux pas du tramway.
Je suis contre le projet de tramway
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.
Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).
Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec
L enrichissement des consortiums
L'augmentation du temps de déplacement des automobilistes
L'existence du tramway
La trop grande capacité d'un tramway.
La vie est belle sans tramway. Les personnes âgées ont peine à traverser les rues en temps et prendre le tramway qui s'arrêtera tous les X coins de rue, je ne vois pas en quoi ce sera facilitant pour eux ou pour des gens qui n'ont pas d'autos. Déjà avec les métrobus, les arrêts sont passablement éloignés les uns des autres. De plus, plusieurs enfants traversent René-Lévesque pour se rendre à leurs écoles, que soit J-F Perreault, St-Patrick Anne-Hébert, St-Charles-Garnier, St-Joseph, Oraliste, Quebec High School, etc. Est-ce que vous imaginez que les enfants d'âge primaire seront avantagés?
La vitesse de circulation automobile (considérant que d'accroître la vitesse du transport privé nuit au tc)

L'avis des gens de la rive-sud sur notre milieu de vie.

Le coût pour une alternative durable à long terme

Le moins important et de débuter ce projet

Le rêve de quelques personnes qui vont bouleverser la belle ville de Québec afin de se faire un projet entre elles.

Le stationnement

le tramway

Le tramway a aucune raison d'être a Québec c'est de $ a la poubelle

le tramway comme mode de transport

Le tramway en soit

Le tramway est un mauvais projet.

Le tramway est une erreur

le tramway lui-même

Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?

Les autres sont tous pertinents!

Les bienfaits que peut apporter ce projet comparé aux inconvénients et au prix sont tellement marginaux que les citoyens qui ont une tête sur les épaules au lieu de réfléchir avec leurs émotions ne veulent pas de ce tramway.

Les chars, on en veut moins, point final.

Les cyclistes ont reçu leurs juste part avec la piste cyclable sur Père-Marquette et le peu d'utilisation qu'ils en font qui à juste titre un embêtement pour les citoyens. Ça suffit de toujours et toujours donner aux cyclistes l'entièreté au Chapitre. Ils sont amplement capable de circuler adéquatement sans René-Lévesque.
Les cyclistes sont déjà largement bien doté en pistes cyclable qul sont très utilisés par ces derniers. Non justifiable à insérer dans le présent projet.

Les stationnements

Les stationnements sur René-Lévesque peuvent disparaître

Limiter l'auto-solo

Maintenant les arbres ont besoin d'être protégé dû à vos actions.

Maintenir les stationnements

Massacre d'une ville

Mauvais projet

Même réponse que no. 3

Même si je suis cycliste, la rue Crémazie est adéquate pour les cyclistes.

Même si on coupe les arbres, le tramway aidera à la réduction des émissions CO2. Peut-être même plus que ces arbres. de plus c'est chere en couper. je suis certaine que vous couperez seulement ceux qui sont nécessaire on peut tu se calmer sur les arbres ? XD

Mettez fin au projet de tramway.

Ne rien sacrifier de tout ça

Ne veux pas de tramway

Ne veux pas du tramway.

No way tramway

non au tramway

Nous sommes des payeurs de taxes, un projet d'une telle envergure va prendre des années et des années avant d'être payé

On devrait se concentrer, pour ce tronçon, sur la circulation. Les vélos devraient utiliser les rues plus résidentielles comme Crémazie ou Fraser.

On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire

Opposé au projet de tramway

Oui, les arbres sont importants, mais comme le maire a promis de planter 20 arbres, dans le secteur j'espère, pour remplacer chaque arbre coupé, c'est intéressant. Le tramway est une excellente vision d'avenir... et du présent.r

Pas besoin de tramway.

pas d'autre

Pas de tramway

Pas de tramway svp

Pas de tramway.

Pas de troisième choix possible

Pas le bon endroit.

Penser aux véhicules qui veulent une voie rapide...

Piste cyclable existe déjà sur Père-Marquette dans ce segment...

Places de stationnement

Préservation de la capacité automoblie

Préservation des espaces de stationnement sur rue

Préservation des stationnements

Préservation du stationnement sur rue

Projet inutile

Projet tramway dépassé.

Protection des stationnements

Protection du stationnement auto

question a mono sens

Réalisation de ce projet irréaliste téléguidé par autoritarisme

Référez-vous à ma réponse en 3

Rejet du tramway dans sa totalité

Rien ne fonctionnera dans ce secteur: voir 2 ci-haut.

Rien ne justifie un tramway

Rien ne sert d'augmenter l'espace pour les cyclistes, des artères répondent déjà très bien à ce besoin.

same response

Sans importance le tramway

Sans objet : je suis résolument contre le projet

si la proposition ajouterais de la distance à la zone

Si le transport coutait moins cher, les gens s,en servirait pour la peine...

Si tramway il y a, celui-ci doit être sous terre jusqu'à l'Université.

stationnement

Stationnement sur rue

Statu quo

Sus au tramway fait pour enrichir ses promoteurs et leurs chums

Tenter de maintenir la situation actuelle pour les automobilistes sur rené levesques

Toujours contre

Tous ces points ont la même importance

Tous les autres arguments semblent importants

Tout est important à considérer... difficile de sacrifier des critères. Je pense que le cas des automobilistes est le moins important mais comme mon commentaire à la question 2 le mentionne, on ne peut pas les contraindre et changer la morphologie de ces voies primaires en tant que corridors est-ouest sans que les alternatives pour automobilistes soient réellement intéressantes

Tout le reste me semble également très important

Trop forcer pour vélon/piéton contre l'automobile

UN TRAMWAY

Un tramway dans la ville

Veiller à la qualité des rails et de leur ajustement pour éviter inconfort à l'intérieur et le brait à l'extérieure le pol

Vitesse de déplacement.

Vitesse du tramway

Voir commentaire ci-haut.

Y a-t-il dans ce secteur des bâtiments à valeur patrimoniale?

Commentaires des citoyens Q # 7

Question # 7 : L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés.

Y a-t-il *d'autres* éléments particuliers que vous souhaiteriez dans le secteur de l'avenue Cartier ?

200 réponses

L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans le secteur de l'avenue Cartier (en...
Pas de tramway dans le secteur;
Garder les commerces existants;
N/A;
Éliminer le tramway ;
Ne pas réaliser le tramway.;
No way tramway;
Aucun tramway serait l'idéal;
Pas de tramway;
Arrêtez d'élargir les trottoirs en nous disant que c'est fait pour les piétons. L'hiver, cela ne sert qu'à y entreposer de la neige et les trottoirs ne sont pas plus large qu'une gratte à trottoir. Pourquoi planter arbres et végétaux quand on sacrifie des arbres matures qui ont plus de valeur? Écoutez-vous Découverte et la Semaine verte? Et que dire des minuscules placettes? Vous voulez planter des arbres alors que vous avez envahi ou laissez envahir tous les espaces verts ou anciens stationnements. Devant le IGA, à côté du 200 ch. Ste-Foy et le plus ridicule c'est que la Ville a planté des arbres sous d'autres arbres sur Père-Marquette et certains arbres sont déjà tout secs.;
On n'en veut pas;
Il s'agit déjà d'un quartier très privilégié de Québec.;
Surveillance policiere pour eduquer le respect des règlements exemple: les cyclistes qui circulent partout sans respecter la signalisation;
Enlever les restrictons à la circulation automobile comme promis dans la campagne électorale. On voit bien que le nouveau maire est comme tous les politiciens. Il fait des promesses qu'il ne tient pas. C'est un menteur.;
Pas besoin du tramway pour améliorer la ville ;
Pas de tramway;

Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.;
Que tout demeure ainsi;
non au tramway;
Aucun aménagement requis si le tramway ne circule pas sur le boul. René-Lévesque;
Toutes ces améliorations sauf un tramway ;
Seulement pour avec. Cartier;Élargissement des trottoirs;
Statut quo : je suis contre le projet;
Tout ce qui peut être réalisé dans le cadre de la variante 3;
je continue sur mon propos.. la ville n'a pas besoin d'un tramway ;
pas de tramway;
pu de tramway;
IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.;
Annuler ce projet !!!;
Arrêtez le projet au complet. ;
Voie dauto;
métro souterrains qui élimine tous les problèmes.;
Un référendum sur la construction d'un tramway;
Pas de tramway tout simplement ;
On en veut pas de votre tramway;
Aucun ajout nécessaire ;
Ajout de stationnements et voies réservées de taxi dans les heures de pointe;
Sans importance le tramway ;
Aucun tramway ;
Améliorez le RTC et mettez l'argent dans des trottoirs pratiquables l'hiver;
Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.;
Accès aux commerces;
Ne rien changer. Si tous les villages européens étaient refaits à la moderne, ils n'auraient plus de cachet.;
Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec;
non au tramway;
Renforcement du respect des règles actuelles. À quoi ça sert d'ajouter de nouvelles règles quand celles actuelles ne sont plus ou moins respectées? Aussi, renforcement de l'interdiction du cellulaire lorsque les utilisent les chaussées. Il devrait y avoir des contraventions à ce propos!;
pas de tramway;
Ajout d'oeuvres d'art, peut-être à double fonctions, mobilier et oeuvre d'art? (On est dans le quartier des Arts);
Espace de stationnement pour permettre aux commerçants de recevoir leurs clients ;
Les taxes des gens qui serons le moindrement à l'extérieure du tramway vont payer pour l'aménagement d'un projet inutile;
Sous terre, un métro.;
Aménager le secteur de l'ancienne station service ;

balançoire, vélos cargos électriques à emprunter, potager;
rien;
Maintient de la fluidité de la circulation ;
Maintenir toutes les traverses automobiles et piétonnes.;
plus de stationnements gratuits 24h/7jrs;
Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Moratoire immédiat est exigé!;
Pas de tramway;
Non ça ne veux pas de tramway ;
Une station souterraine à l'abris du froid et des intempéries;
NON AU TRAMWAY ;
feux de circulation synchronisés pour les automobilistes;
Ajout d'un métro au lieu du tramway ;
Diminution de mes taxes;
Pas le bon endroit;
Je ne comprends pas suffisamment bien vos différents scénarios;
Stations de recharge véhicule électrique;
Pas de tramway;
Aucun tramway n'a sa place dans ce secteur;
Densification urbaine;
Réseau de bus électriques dans des espaces réservés;
Aménagement de stationnements pour automobiles;
Penser à l'hiver, la neige et ...;
Onne touche à rien et on fait passer le tramway sur le boulevard Charest;
Rien;
laisser l'accès aux automobiles qui seront toujours la part principale de l'activité économique. Meme les auto électriques ont besoin de voies de circulation;
Contre le tramway ;
Tout ça semble bien;
Passer le tramway en dessous de tout ça règle tout!;
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici;
Le tramway n'a pas sa place;
Éliminer le projet de tramway!;
Densifier l'habitation sur les terrains qui seront rendus disponibles.;
Privilégier la préservation des voies automobiles plutôt qu'un aux options énumerees ci dessus ;
ajout de voie automobiles supplémentaires;
Statu quo;
Aménagement pour la gestion des eaux de pluie par les infrastructures végétalisées comme le fait le réseau Ville Éponge;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de supports à vélos;Élargissement des trottoirs;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);Ajout de traverses piétonnes sécurisées;
Projet inutile ;

Nul;
pas de tramway ;
Ajout d'un tunnel pour que le tramway y circule.;
Annuler le projet de tramway au complet ;
Voie réponse 2;
Aménagement d'une place publique;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);Élargissement des trottoirs;
Je n'ai choisi aucun des éléments parce que la seule préoccupation que vous semblez avoir est pour Cartier et les avenues De Bourlamarque et de Salaberry. Et nous des autres secteurs de René-Lévesque Ouest. Et ma galerie qui sera coupée et rétrécie à cause du tramway...et la station qui sera implantée juste en face de notre demeure unifamiliale que nous habitons depuis 43 ans ???!!! ;
Rien ne justifie le tramway ;
Maintenir l'offre actuelle tel quelle;
Aucun tramway;
Rue piétonne;
Deneigement des trottoirs, les élargir c'est bien mais même si ce n'est pas déneigé alors pas accessible en poussette ou mobilité réduite. Ce qui est le cas actuellement. En poussette nous devons marcher sur la route ! ;
Je ne veux pas être consulté seulement sur les détails concernant un petit bout de tramway. Ma ville, c'est Québec, pas l'avenue Cartier isolée du reste.;
Gardez les autobus !;
au moins 2 voies de circulation pour les autos;
Question tendancieuse. On démolit et on nous demande ensuite comment aimeriez-vous qu'on répare les dommages. On ne subordonne pas l'amenagement au choix d.infrastructure de transport. Revoir l'environnement urbain pour accommoder l.insertion de l'infrastructure est un non sens absolu.;
Question biaisée… tendancieuse… vicieuse!;
Opposé au projet de tramway;
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir;
Tous les éléments ci-dessus sont souhaitables mais sans tramway;
Un tour d'observation pour voir à quel point le boulevard sera magnifique.;
Reparer les trottoirs au lieu de penser à les élargir;
Ajout de stationnement ;
Stationnements;
facilité le transport en voiture;
Garder accès aux automobilistes dans les 2 sens de la circulation et de maintenir le stationnement parallèle le long de René Lévesque ;

Aucun attente ;
Ne rien changer;
ajout d'une véloStation;
pas besoin d'un tramway pour aménager les quartiers...;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;
Éliminer la dalle de béton.;
non;
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy;
pas de tramway;
Conserver le Metrobus sur le boul. René-Lévesque.;
Pas de tramway svp;
Protection des piétons versus les voitures, par exemple, murets protecteurs, bordures d'éloignement, etc.;
C'est déjà assez dense, d'où l'importance d'enfouir le transport collectif sous terre;
Dans ce tronçon, il faut préserver les besoins piétonniers et automobiles. ;
Tout cela est de la poudre aux yeux pour faire passer son projet impopulaire ;
on n`a nullement besoin d`un tramway pour améliorer les facteurs ci-dessus;
Pas de tramway ;
Ne veux pas du tramway.;Élargissement des trottoirs;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;Ajout de supports à vélos;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);
Pas de tramway ;
Le tramway est un mauvais projet.;
Oui, ne pas voir de fils, pas de muret de béton, et conserver tous les arbres existants;
Ce cartier est déjà bien aménagé.;
ajouts de voie automobile ;
Je suis contre ce projet de tramway;
Aucun tramway;
Rejet du tramway dans sa totalité;
rien;
rien c'est parfait comme c'est présentement;
Maintien des stationnement, preservation des voies pour auto et toutes commodités pour les automobilites;
canceller ce projet ridicule;
conserver les arbres existants;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;Ajout de supports à vélos;Plantation d'arbres et de végétaux;
Aucun en lien avec un tramway;
Aucun car je rejette le tramway;
mauvais projet;
Un meilleur projet!;
Pas besoin de tramway ;

Pas de tramway , autobus à batterie seulement ;
Diminuer les taxes;
Optimiser la fluidité de la circulation routière;
Améliorer la fluidité du trafic.;
S'assurer que l'impact du Tramway n'aura pas l'effet inverse que celui visé (diminuer la mobilité globale et augmenter la pollution des voiture en rallongeant les travaux);
Préserver les commodités pour les automobilistes ;
abandon du projet;
annulation du projet;
Pas de tramway;
Une meilleure fluidité de la circulation automobile;Plantation d'arbres et de végétaux;
Non;
pas de tramway;
nom;
Maintenir le quartier existant comme il est.;
Aménagement de l'ancien station-service en espaces urbains pas besoin de tramway pour faire ça;
Simplement laissez ça comme ça.....;
Avoir autant une bonne circulation automobile.;
Aucun élément;
Faire passer le tramway sur charestst;
Pas de tramway à Québec;
pas de tramway;
Rien faire;
Que le tramway reste sous terre là;
Planter des nouveaux arbres ou végétaux là où c'est possible.;
Rien, Dépenses inutiles.;
Pas de tramway;
conserver les stationnements existants;
Contre l'insertion du tramway;
Stationnements & espace débarcadère ;Plantation d'arbres et de végétaux;Élargissement des trottoirs;
Mettez fin au projet de tramway. ;
En total désaccord pour le tramway;
Contre un subway;
Pas de tramway ;
Aucun changement ;
Conservation des arbres existants ;
Le faire sans le tramway;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de supports à vélos;Élargissement des trottoirs;
Un métro ;

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).;
Oui le conserver dans son état actuel;
Toutes ces réponses :);
Ne rien faire de tout ça;
Pas de tramway ;
Lien cyclable balisé;Plantation d'arbres et de végétaux;
espace de stationnement;
Réduction de la vitesse sur de Bougainville;
L'absence de tramway;
Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?;
Bande cyclable;
Conservation des stationnements existants, lesquels favorisent l'achalandage.;
Ne pas voir de fil de tramway;
Valorisation des façades commerciales, petits lampadaires de rue;

Commentaires des citoyens Q # 9

Question # 9 : Y a-t-il d'autres usages ou utilisations qui devraient être prévus sur le site?

662 réponses

Y a-t-il d'autres usages ou utilisations qui devraient être prévus sur le site?
Logements sociaux ou un stationnement de recharge (avec plusieurs bornes) pour la recharge de véhicules électriques, de nombreux résidents n'ont pas de stationnement privés et cela est un frein à l'acquisition d'un véhicule électrique
jeux d'eaux ou jeux enfants vu le nombre d'enfants dans le quartiers (labyrinthe)
Eau potable, borne à vélo, carte de la ville, wi-fi, TOILETTE PUBLIQUE et pour finir de l'économie et de la culture. Pas d'espace pour le social, il y en a déjà un pas très très utilisé quand il n'y pas d'événement devant le chocolat favoris. Cartier est un carrefour économique et artistique, ne faites pas d'erreur sur ça.
non
Non
Un espace pour les food trucks.
No way tramway
Un parc pour enfants.
Non
Toilettes publiques.
Qu'il soit possible de traverser à la même fréquence car présentement les 4 coins de l'intersections se remplissent de piétons entre chaque feu piétonnier. Si c'est plus long, je me demande si on fera la queue jusqu'à Crémazie.
Ne sait pas
Oeuvre d'art !
Dispositif pour informations à propos des activités dans le quartier.
Le site est très bien dans on état actuel. Il y a de la place pour de la nouveauté, certe,ais il ne faut pas trop condenser. L'espace est déjà limité.
Non
Prévoir une station de vélo - partage à moins de 200 mètres de la station.
Toilettes publiques modernes, sécuritaires, autonomes et ouvertes en tout temps.
Une bibliothèque ! On a celle de Saint-Sacrement et celle de Saint-Jean-Baptiste, mais rien pour Montcalm...
On n'est veut pas
Un terminus de recharge pour l'autobus électrique et des toilettes publiques.
non
Toilettes publiques ouvertes en tout temps
Le tramway ne devraipas passer sur René-Lévesque. Il devrait être souterrain, un métro. Passer le tramway en surface va détruire le quartier.
Une plaque informant les citoyens pour il n'y a pas eu de référendum pour le tramway.
Distributrices (Café, boissons) , toilettes, tables et banc, végétaux.

Pas de tramway
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.
Un stationnement gratuit pour aider les commerces du secteurs.
interdire le passage du tramway
Non
Réparation vélo, station àVélo,
Des jeux pour enfants et une section d'équipements sportifs pour adultes.
Aucun.
Toutes vous recommandations mais pas de tramway
Une zone de silence. Pas de satanée "animation".
Non. Je suis contre le projet du Tramway.
Non
Non. Garder la tranquilité
Cuisine de rue
L'ajout de supports sécuritaires pour les vélos et l'ajout d'une pompe pour gonfler les pneus à vélo.
Toilettes publiques
Non : déjà répondu à la question 8
Ajout de jeux d'échecs géants pour créer une interaction entre les personnes et surtout les générations
non
Ne rien faire
Des stationnements
Penser à des aménagements propices à l'adaptation aux changements climatiques (ex. sol perméables, jardin de pluie, verdissement et bonification de la canopée, etc.)
un site qui peut être amélioré sans l'arrivée d'un tramway
non
Station de métro
Murs pour création de murales au gré des saisons.
Installation de panneaux sur l'histoire et le patrimoine du quartier.
non
stationnement automobile
pas de tramway qui va couter 3 A 4 fois le prix annonce
DÉPOLLUER le sous sol
IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.
Tableau expliquant l histoire de la rue cartier
Station À vélo et/ou rac à vélo. Des fontaines ou des diffuseurs à brumes d'eau pour rafraichir les passants l'été.
Annulez le tramway
Non au tramway. Référendum.
Un lieu pour donner notre opinion en toute liberté sans censure.

Stationnement
RAS
station de métro avec commerces spécialisés
Un stationnement multi étage avec un toit vert
Ne pas y faire passer un tramway
Non sauf pour attirer un lieu de repos et une occasion de créer des commerces pour aider la revitalisation du commercial. De toute façon, la Ville a acheté ce terrain pour en faire une sortie du souterrain qui ne verra pas le jour puisque le dit tramway souterrain ne se fera pas. Redonner aux citoyens l'erreur que la Ville a commise par son empressement. Votre bonification de planter des arbres démontre bien une position d'un transport non adéquat pour un transport en commun de ce type. La Ville a déjà la Place Richard Garneau qui ne demande qu'à être plus utilisé alors commencé avec cette Place.
Le sondage le dit, on en veut pas de votre tramway, arrêter de vouloir nous l'imposer, sa vous dit rien la démocratie.
jeux pour adultes genre tables d'échecs
Musiciens de rue.
Jeux pour enfants. Jeux d'eau.
On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent
Parc de recharges électriques pour VE pour encourager les habitants du secteur aux VE. Mini parc à chien Toilette publique adapté pour personne handicapée
Espace de pic nic, jeux d'eau pour enfants, bacs de compostage communautaire, beaucoup de végétation qui procure de l'ombre et un jardin de pluie qui gère le ruissellement
Il faut de l'eau (fontaine ou autre) et combattre les îlots de chaleur. Non au béton ! (Le plus possible)
À l'image des jardins de l'Hôtel de ville, des fontaines d'eau esthétiques, mais appropriables pour le jeu par les jeunes (et les moins jeunes) crée une ambiance agréable et dynamique. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un aménagement d'un coût plus significatif.
Ça serait bien une toilette publique. Quand on va dans ce coin-là avec de jeunes enfants, il n'y pas grand chose ...
Kiosque d'infos du RTC, tramway et infos sur interconnexions avec le reste du réseau urbain et de banlieue
Aucun tramway
Toilettes publiques
Je ne veux pas de tramway qui sera jammé l'hiver à cause des tempêtes comme en Europe et en panne comme Ottawa et qui sera démantelé en 2-3 générations si vous vous entêtez dans cette bêtise. Que s'est-il donc passé pour que le maire Labeaume passe de non au tramway en 2017 à oui ensuite? Poser la question, c'est y répondre.
Revendre le terrain à un entrepreneur qui participera à la vitalité économique du secteur.
Encore là pas de tramway serait préférable.
Un oasis de paix

Non
Supports à vélo
Je ne suis pas intéressé par fe projet de place publique. Je ne vais presque jamais sur Cartier et l'argent prevu pour le projet de tramway et tout ce qui l'entoure pourrait être mieux utilisé.
Une fontaine d'eau agrémenterait l'espace et attirerait les gens.
Jardins communautaires
Une station service avec atelier de réparation mécanique. Il n'y en a pas assez dans le secteur.
Il manque de stationnement dans le quartier...
Du stationnement
prendre l autobus
Une place de rencontre ou on peut entendre les oiseaux chanter, pas juste des petits bas verts ici et là, mais bien un espace ou la nature est dominante, pas de béton au sol, de grands arbres (si possible nourriciers), des murs végétalisés, des bancs (à deux, ou à plusieurs), des jeux de sociétés et croque-livres partagés.
cc
Un marché
non
Kiosque pour offrir des visites guidées du quartier Montcalm incluant les Plaines d'Abraham
Jardins (alimentaires?), Faire un îlot de végétaux?, Envisager de l'herbe plutôt que du béton, en profiter pour debétonner et renaturaliser. Faire une patinoire sentinelles ou des sentiers l'hiver.
?
Toilettes publiques il en manque partout dans la ville.
Supports à vélos
Des supports à vélo. S'il y a une station électrique en dessous, il ne faudrait pas qu'elle une nuisance en terme de bruit.
Jeux pour enfants
Marché public,
Stationnement
Quelques espaces réservés pour l'exposition d'oeuvres d'arts, on pense à des sculptures. Assurer une rotation des oeuvres exposées comme on le fait pour le projet "Lumière sur l'Art de la rue Cartier.
Tous les choix nous dirigent vers un fait accompli, un tramway . Sondage qui confirme se que j'affirme plus haut .
En aucun temps les automobilistes ne devront être affectés par ce projet farfelu du train jouet à Labeaume.
En sous-sol on pourrait y mettre un stationnement souterrain payant $$$$ pour ceux qui sont voiture dépendants. Dans le quartier la majorité des citoyens font leurs commissions à pied… Le moins de voitures le mieux pour notre qualité de vie! (Voiture à l'essence ou électrique c'est du pareil au même les deux polluent!)
Comme il s'agit d'un très petit site, il ne faut pas chercher a vouloir tout y mettre. Qui trop embrasse mal étreint...
Place pour flâner

Un métro.
Un maximum de végétation.
des vélos cargos électrique à emprunter, potager, balançoire, toilette publique
Ajout d'Une Fontaine.
le projet comme tel n'est pas bon et pas nécessaire
Commercial et résidentiel. Faire comme l'édifice Le Georges-Etienne, en face de ce site.
Non
TOD ? Station de métro ? (Un gros et bon investissement est plus intéressant et plus durable qu'un investissement moyen qui ne change pas la situation et dessert les même personnes, empiète sur le sol, retire des arbres, va poser des problèmes en hiver)
Abreuvoir pour chien au bloc sanitaire ; fontaine ; tables à café / bistro
Une fontaine de la même envergure que la Fontaine de Tourny. Toilettes publiques. Centre d'informations touristiques.
Rangement à vélo Location de e-vélo et vélo
Sans que cela ne devienne une «place du marché», il pourrait y avoir ponctuellement des bouquinistes, des étals de divers produits, artisanat, fruits et légumes (ainsi que produits de spécialité) en lien avec les marchands du coin, petite buvette, une zone de jeu pour les très jeunes enfants (manque cruellement dans le quartier).
Stationnement gratuit.
Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Cela va défigurer la ville avec un projet digne du 19e siècle. Moratoire immédiat est exigé! Enquête de l'UPAC exigée immédiatement!
je demeure en désaccord avec le projet du tramway
Probablement !
Surtout n'en faites pas un stationnement!
Non car ne veux pas de tramway
Une fontaine et des toilettes publiques (pensons aux visiteurs / touristes)
Accès direct à la station souterraine de la rue Cartier (Option "Tunnel long" du tableau comparatif) sans avoir à traverser de voies de circulation
NON AU TRAMWAY
Une station de métro
Théâtre urbain, espaces musicales et d'animation de cirque.
Bornes pour vélos en libre-service et pour recharger vélos/quadriporteurs/fauteuils roulants électriques
Station souterraine pour le tramway
Un marché public occasionnel serait très intéressant.
Un stationnement gratuit
Marché public, distribution de paniers de légumes/autres denrées.
Un espace en hauteur (commercial ou pas) pour optimiser l'espace en ayant une belle vue sur ce lieu magnifique.
Encore un e fois projet de fous

Non
La construction d'un stationnement souterrain sur le terrain de l'ancienne station Shell serait une alternative de compensation qui offrirait des espaces de stationnements de courtes et moyennes durées.
Supports à vélo, camions de nourriture de rue
Fontaine publique pour le bruit de l'eau.
Services publics : ex. toilettes, eau potable, urgence (premiers soins), directoire, aide touristique.
Une station souterraine.
Des jets d'eau pour les petits et pour rafraîchir en été. L'espace ne devrait surtout pas devenir un carrefour commercial. Exception cependant pour l'ajout d'une toilette publique.
Non
stationnement
Jardin communautaire
Construire une maison des aînés avec un immense stationnement souterrain en dessous pour augmenter l'offre de stationnement dans le secteur.
En profiter afin de construire un stationnement souterrain, puisque vous aurez à creuser pour enlever les anciens réservoirs. Positif sur l'impact de la clientèle des commerces du secteur. Au niveau de la rue un parc avec des aménagements pour les enfants qui est un manque criant dans le secteur combiné à un aire de repos (bancs)
Aucun tramway
Toilettes publiques.
mini marché public / point de vente de paniers de légumes bio
place jeux enfant (parc)
Le calme dans l espace au elieu de vouloir patenter toutes sortes de choses...
Non
Magasinage car c'est une rue commerciale
Petits modules de jeu pour les enfants.
Stationnements
Vélos : stationnement ou autres besoins, ex: recharge de batterie
Non
En résumé, un lieu de calme, de détente et de rencontre au quotidien, sans animation, musique et autres amusement et surtout sans vente, commerce et autres stimulations consuméristes
L'hiver… Un lieu de rencontre autour d'un feu
Un parc
Marché public
Des jeux pour enfants Des éléments (affiches ou autre) qui parlent de l'histoire du quartier.
Abandon du TRAMWAY
Transformer la rue Cartier en rue piétonne sur toute sa longueur, toute l'année.
Parc à chiens
Non
très moins dans mes priorités et celles de mon entourage

Non
Mauvaise idée! Payé le gros prix pour si peu d'utilité
Marché agricole l'été et l'automne
Comme dans tous les projets on dirait que les toilettes publiques sont négligées alors que tout le monde en cherche partout tout le temps. Faire comme en France; on paie, on utilise et ça se lave tout seul par la suite.
Ne sais pas
Un parc intime
Imaginez revigorer cette ancienne station service en espace d'accès au tramway sous terrain, un lien moderne et unique entre la surface, active et vivante et son sous-sol qui la relie au reste de la ville, efficacement, rapidement et avec un moindre impact sur la circulation locale automobile, cycliste et piétonne. QUE DES AVANTAGES!
Station souterraine et nouveaux logements au dessus.
Une gare pour la clientèle qui veut prendre le tramway.
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici
Je n'en vois pas. Ci-dessus, 4 et 5 sont ex-aequo.
A définir
Toilettes publiques et fontaine d'eau.
Ajouter des supports à vélo et une fontaine publique.
Un simple parc et verdure. Pas de station ou tramway.
coin pour enfants
Faire un parc se serait parfait
On pourrait construire un bâtiment résidentiel avec des services publics au rez de chaussée (toilettes) sur la partie ouest du terrain. Le terrain est assez grand et il y a déjà beaucoup de parcs dans le quartier.
Toilettes.
Les voies automobiles
Jardin communautaire
Place pour manger un lunch
Espace de stationnement à étage, il en manque toujours dans ce secteur.
C'est parfait.
Aucune de ces réponses projet inutile
Cinéma en plein air l'été Marche fruits et légumes extérieur l'été
Un belle aménagement paysager avec quelque bancs.
Prévoir des espaces avec des abris utilisables été comme hiver pour ne pas couper la communauté de leur lieu de rencontres au quotidien
Aucun autre usage.
Un point de transfert vers d'autres moyens de transport
Des toilettes propres.
lieu propice pour les enfants. et pour la mixité sociale: autant des aménagements pour les personnes âgées, que jeunes familles, qu'adolescents. espace de stationnement à vélo
Un espace couvert mais extérieur Un local qui puisse être loué à moindre coût ?

Ou encore un lieu ressource pour les jeunes familles, type salle de motricité (cf Loisirs Saint Sacrement) ou café avec espace conçu pour les enfants :-)
Un marché public pour la vente produits d'alimentation, produit vrac. Un lieu pour organiser des café réparation (repear coffe). Un espace pour promouvoir des initiatives écoresponsables (économie circulaire, réemploi, seconde main, atelier coopératif) Laisser un espace en friche pour laisser émerger une végétation libre - tiers paysage. Un espace qui ne comprend pas d'écran géant lumineux toute la nuit pour préserver la qualité de vie des résident·es du quartier. Aménager la place pour qu'elle soit praticable pour les enfants et animaux et non pas que pour les adultes (hauteur de mobilier, abreuvoir à hauteur pour chien, etc.)
Renforcement des limites de vitesse partout dans et autour du quartier. UN MUST car très peu respectées et même dangereux. Merci !
Stationnement
Toilettes publiques, vélos disponibles, etc.
peut-être quelques kiosques pour permettre à des organismes ou individus de faire la promotion de leurs activités qui pourrait être gérés par un organisme communautaire du quartier/ Faudrait pas que ces espaces nuisent aux terrasses qui ont besoin de faire de bonnes affaires durant la saison estivale
C'est déjà pas mal encombré...c,est suffisant! Une vie de quartier n'est pas un parc d'attraction!
Toilettes bonne idée. Propres, bien entretenues.
Présentations éducatives pour les enfants: sur l'environnement, l'alimentation, la culture, la nature, par des animateurs clowns, guignols, marionnettes,
Module de jeu, Toilettes publiques
Kiosque pour promouvoir le transport en commun et acheter des passages de transport.
Espace de recharge de cellulaire, avec panneaux solaire sur le toit. Toilette publique
Lieu pour pique-niquer
non
cyclisme
Pour moi, cette liste semble complète.
Non
c'est du pur bla bla Ca va couter combien au final
Tant que y'a des arbres
Stationnement pour vélo
> Ajouter une petite station de réparation de velo de "base" comme on trouve sur les parkings velo à l'université laval + un distributeur automatique de chambres à air en cas de crevaison (il pourrait etre mis à disposition par la ville et "alimenté" par un petit magasin local de vélo). Ça manque vraiment de place "libres" pour faire des petites reparations de base, mettons qu'un petit bris survienne en cours de route (et ça prend vraiment peu de budget/place !)

Pourquoi ne pas y prévoir un stationnement sous terrain avec entrée et sortie bien intégrées et surtout discrètes. Prévoir des latrines, un abreuvoir et une cabine téléphonique. Des chaises et des tables amovibles comme celles du parc de l'Hôtel-de-Ville
1. Un marché public l'été 2. Mettre de l'avant l'agriculture urbaine, la végétation
Stationnement
Parking
Stationnement
non, il faut arrêter de gaspiller notre argent. Nous sommes pris à la gorge déjà
Non.
Espace pour les enfants
Un marché public serait génial! Un espace frais (avec beaucoup d'arbres et d'ombres) pour souffler un peu l'été.
Aménagement sécuritaire favorable aux aînés
Rien ne me vient a l'esprit
Marché public, évènements saisonniers (un peu comme le parc durocher).
Une partie de l'espace réservée pour la culture de légumes
- Aire de repos fermée avec tables pour manger - Toilettes
Jeu pour enfants. Toilette publique mieux entretenu que le stationnement de l'Hotel de ville.
Inclure des espaces sécurisés pour stationner les vélos. Inclure un espace avec des bacs potagers.
Des toilettes publiques gratuites. Des poubelles.
Je n'en vois pas d'autre actuellement.
toilettes publiques, abreuvoir, bacs de jardins partagés en saison estivale, espace public avec animation (ex. SPOT Sympathique place ouverte à tous), frigo-partage, abri pour patienter lors de l'attente du tramway avec information en temps réel, carte du quartier et/ou signalisation destinée aux piétons et cyclistes pour identifier les commerces et services à proximité (lisibilité du territoire), art urbain,
Aménagements urbains créatifs, places publiques novatrices, présence d'un frigo communautaire.
Fontaine d'eau de type Tourny ou place des Canotiers, lieux avec bancs et le Wifi, toilette publique, abris en cas de pluie.
Un tout petit comptoir commercial offrant de la crème glacée, des crêpes ou des boissons ou autre chose qui donne une raison de s'y rassembler, mais qui n'envahisse pas l'espace.
Marché aux puces Tai Chi Exchanges de plantes Marché fermier
Vous en citez déjà 6, c'est beaucoup.
Aménagement d'un petit coin pour les familles.
Cette nouvelle place publique ne devrait pas être trop organisée d'avance. Elle devrait être réfléchie pour évoluer dans le temps selon comment les citoyens et résidents du quartier vont se l'approprier. Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir de l'espace pour des

activités éphémères, (scène mobile, foodtruck) qui pourraient s'adapter selon les saisons.
Non, pas d'autres que celles mentionnées
tables a picnics, incorporer un petit terrain de jeux pour enfants, fontains d'eaux pour le monde et les chiens
Terrasse pour les restaurants du coin, marché public, bar (style Tavern on the hill à Ottawa)
Aménagements comestibles, prévoir un support à vélo, prévoir un espace vide pour danser.
Un accès facile au tramway.
Station de vélos en libre-service àVélo. Point de collecte de déchets destinés à l'écocentre pour les résidents n'ayant pas accès à un véhicule pour se rendre aux écocentres. Espace de marché public. Site de compostage communautaire.
Plan d'eau/fontaine, Bâtiment électrique pour le tramway au besoin camouflé avec végétation. Espace pour exposition en plein-air (C'est le quartier des arts!)
Toilettes publiques, fontaine a eau potable, bancs, supports à vélo
Une station de vélopartage (àvélo). Les chiens devraient y être permis.
Fontaine d'eau (pour remplir gourdes), petits jeux d'eau, brumisateurs
Non
Si mon expérience grenobloise vous intéresse, je suis .a votre disposition Michée Prince 1460 rue De CallièresG1S 2wC1 418 683-0527
Projet du tramway inacceptable.
cet espace aurait dû servir à une sortie des usagers d'un tunnel souterrain et éviter toutes les problématiques de ce tronçon
Un marché fermier.
Un lieux d'entrainement pour adultes exterieurs
Mobilier urbain du type Place Garneau pour casse-croûte
De l'information interactive sur les événements dans le quartier Montcalm.
Support a vélo et toilettes publiques inspirées des grandes villes
Arbres +++
Panneau indicateur des prochains tramways visible de l'ensemble de la place publique pour attendre en toute quiétude.
N/A
Arbres/arbustes fruitiers pour les oiseaux.
Un petit marché quotidien marqué d'une spécialisation à chaque jour. Exemple: lundi, boulangerie; mardi, boucherie; mercredi, poissonnerie; jeudi, fromagerie; vendredi, pâtisserie; samedi, ???; dimanche, ???
Food trucks.
Je n'ai pas d'autres demandes.
Non
Surtout PAS de parc à chien, merci!!! Conserver la place Richard Garneau actuelle.
L'ajout de toilettes publiques serait grandement apprécié.

La rue Cartier devrait être piétonne le plus souvent possible et la place Cartier devrait être le centre de l'animation de cette belle rue marchande, toutes les fêtes devraient y être soulignées, animations de rue, marché au puce, amuseurs publics et autres. Les gens ont besoin d'un espace de rencontre et si les gens fréquentent cette rue, les commerces feront leurs affaires. Je trouve que l'on fait trop de place trop d'écoute à ceux qui font commerce pour leurs bénéfices personnel au détriment de la solution de transport qui elle est collectives
Marché public de producteurs locaux
Stationnement souterrain sous la place publique
permettre les activités de la SDC ou les activités commerciales locales temporaires. la place ne doit pas servir d'annexe permanente pour le FEQ, Carnaval ou autres activités de la ville, mais rester à la disposition des citoyens, associations locales (ex : Loisir Montcalm) et commerces du quartier
Il y a sûrement une foule d'usage publics intéressants à cet endroit, mais ce n'est pas un bonbon destiné à gagner l'appui d'un tout petit nombre de citoyens qui me fera trouver acceptable le projet actuel de tramway. Je voudrais qu'on utilise les milliards disponibles pour favoriser vraiment le transport en commun et réduire le plus possible l'usage de l'automobile privée.
Espace couvert pour s'abriter en cas de pluie tout en restant à l'extérieur. Place publique dégagée et accessible aussi l'hiver.
Expos éphémères sur le rappel du fléau que représente l'insertion sauvage de milliers voitures en milieu urbain; rappel de la liberté et du bien-être que représente le "vivre à pied"; rappel de l'importance des commerces de proximité.
jeux pour enfants
Toilettes très important même si déjà prévu avec abreuvoir pour remplir sa gourde.
stationnement pour vélos
Espace pour les contenants consignés. Dépôt petits objets pour dons
statiaonnement
J'exclurais complètement l'aspect commercial. Déjà beaucoup de choses sont faites en fonction des commerces de la rue Cartier au détriment des citoyens. En Europe il y'a beaucoup de villes piétonnes et les marchands ne sont pas à plaindre. Ici, c'est toujours eux qui chialent et ont peur à leurs profits. Le transport en commun devrait rester prioritaire plutôt que toujours plus de places de stationnement ou d'élargissement de routes.
Documentation multimédia pour les touristes: Attractions à proximité comme par exemple le MNBAQ.
Un lieu pour changer de modalité de transport (par exemple un stationnement à vélo sécurisé pour prendre le tramway?)
Cette place a beaucoup de potentiel, en dépit du tramway. Rien ne sert de nous faire croire que le tramway nous permettra d'en faire un lieu convivial au service des résidents du quartier. Lier l'aménagement de la place à la réalisation du tramway est une honte.
Svp, cessez de nous prendre pour des imbéciles en prétendant que les quelques arbres que vous proposer vont se traduire en forêt urbaine. L'aménagement de cette place ne doit pas être lié au tramway!
C'est assez complet
Toilettes publiques, abreuvoirs pour remplir nos bouteilles d'eau et supports à vélos

Commercants saisonniers (légumes, gelato, bière...)
Petit marché public de quartier
S'il s'agit d'un carrefour commercial : il faudrait que ce soit un espace de marché public avec des producteurs locaux, comme cela est le cas au marché public de Sainte-Foy près de la garre d'autobus.
Cartier devrait devenir accessible uniquement au tramway et aux piétons.
Carte du quartier pour orienter les visiteurs vers les points d'intérêts (musées, Plaines, etc).
Non.
Opposé au projet de tramway.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Pour les gens du quartier. Faire ses courses au quotidien
Station àvélo, parc pour enfants
Un petit marché la fin de semaine?
De l'air! Pas obligé de remplir chaque centimètre!
Le secteur de la rue Cartier peut être bonifié de maintes manières sans l'ajout d'un Tramway.
Un axe présentant une multitude de mode de transports disponibles (ex: vélos en libre service pour le déplacement en haute ville)
Toilettes publiques - Aire d'attente identifiée utilisateurs du tramway horaire etc
Des caméras de reconnaissance faciale et la présentation d'un passeport.
Stationnement
Un stationnement pour vélo sécuritaire, une petite fontaine pour se rafraîchir lors des chaleurs d'été
Stationnement
Stationnement de vélos.
Un marché agricole public. Une petite scène pour de l'animation urbaine, de portée locale, notamment dans le cadre du festival d'été et aussi durant l'année pour diverses clientèles. Par exemple, amuseurs publics, spectacle de marionnettes pour enfants.
Un parc pour les enfants.
non c est deja assez
Ne pas nuire au trafic automobiles qui est déjà dense ni obliger les automobilistes à faire plusieurs détours pour aller vers les ponts. Pensez aux travailleurs qui habitent la rive-sud svp et qui sont en désaccord avec le projet tramway. Nous somme plusieurs mais vous ignorez ces gens.
Kiosques d'alimentation, artisans, un mini marché public
Des tables à pique-niques à l'ombre d'arbres pour manger les victuailles achetées sur la rue Cartier (ou son lunch, créant un espace terrasse démocratique). Une haie

d'arbre/de buissons/panneaux d'exposition d'art pour couper le bruit et la circulation entre la place publique et le boulevard René-Lévesque.
Ne pas devenir un îlot de chaleur.
Toilette publiques
N/A
Stationnement vélo à l'abris des intempéries
Stationnement courte durée (3h et moins)
marché fermier
S'inspirer par exemple de la place valois à Montréal dans hochelaga : quelques commerces avec grand espaces de repos, végétation, etc.
Des toilettes publiques
Un petit espace pour le stationnement des vélos, et un espace pour stationner des vélos en libre-service.
stationnements de vélo Abri pour les sans-abris
Stationnement vélos avec pompe à air; Petit marché publique.
Permettre des prestations de musiciens. J'aime entendre de la musique. Cela rend joyeux. Endroit sympathique et convivial à l'image de notre quartier. Accessible aux piétons et cyclistes. Voir à diminuer le bruit des autos. Arbres et plus de bancs pour s'asseoir. Cela manque beaucoup sur la rue Cartier, des lieux vivants pour flâner assis. Pour le repos… il y a les Plaines qui font bien l'affaire.
Non
non
Site de recharge pour véhicule électrique
Place et café à l'européenne
Marché publique temporaire
Quant donné la proximité avec la route, un mur de pierre végétalisé d'une certaine hauteur afin de créer un parc "fermé" serait l'idéal.
Foodtruck? Marché du dimanche?
Des toilettes publiques (même s'il y en a à Lucien-Borne).
Tenter le plus possible d'en faire le pendant de la place Jean Béliveau juste en face.
Prévoir une utilisation/animation autant hivernale qu'estivale
espace ludique
seulement de l'espace
ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
des autobus
Oui tel que proposé à la question suivante (Q10).
Pas de tramway svp
Un lieu, comme en Chine, où, sur un long panneau, on peut lire toutes les activités qu'il y a en ville, ajusté à chaque jour. Pour que ça devienne l'endroit où répondre à la question: qu'est-ce que je peux faire aujourd'hui comme activité à Québec?

Non, la rue Cartier a déjà tout ca: - Aire de repos (juste à regarder votre image à droite, elle est là votre aire de repos) - Carrefour Commercial (les Halls du petit Cartier fait le travail) - Lieu de rencontre au quotidien (ca veut dire quoi, laisser squater le monde ?) LES PLAINES SONT À 5 MINUTES DE LÀ - Une place d'art (on a les grands abats-jour qui répondent bien à ce point) - Lieu d'animation (la rue Cartier en a déjà ses habitués) - Présence d'arbres (bon point, mais sur un terrain contaminé à cause de Shell ? $$$$$$$)
Des condo avec une beaucoup plus petite place publique pour financer votre projet que seulement 40% de la ville de quebec veut.
Abris pour les usager du transport en commun
Espace de stationnements abordable en pensant au futur (LES VOITURES ÉLECTRIQUES). C'est possible d'y faire un endroit "cute" et non simplement visuellement un parking de béton en réfléchissant bien à une entrée et une sortie adéquate pour la circulation.
Il y a déjà la place Richard-Garneau et la placette coin Cartier/Grande-Allée qui ne sont jamais surpeuplées. Et puis les café-terrasses ne cherchent qu'à avoir des clients.
Une station de tramway
Ce secteur est déjà très dynamique et entouré de parcs(Plaines D'Abraham) Il y a des arbres majestueux tout au long de René Levesque alors pourquoi vouloir détruire ce que nous avons déjà pour satisfaire l'obstination de Marchand qui va pourrir la vie des commerçants de la rue Cartier? Il a voulu duper les citoyens lors de l'élection en faisant 10 promesses qu'il s'est empressé de renier Les citoyens se rendent compte qu'il n'a aucun respect pour eux.
"PETITE aire de jeux" pour les 0-5 ans. FOYER opérationnel 4 saisons.
Il faut que ce site soit conviviale pour que les citoyens du secteur puisse l'utiliser été comme hiver pour se rendre au travail, aux études, aux gares de train…. Il faut que ce site soit conviviale pour que les citoyens d'autres secteurs aie le goût de s'y rendre été comme hiver.
Fontaine d'eau fraîche où on peut remplir nos gourdes d'eau, l'été.
Ajouter des poubelles de déchets et de recyclage, ajouter des parasols
balancoire, wifi, toilette publique, pompe à vélo,
Un lieu de rencontre au quotidien pour les gens du quartier.
Station vélo, toilettes, marché public,
Salle de bain Abreuvoir Station à proximité même souterrains.
Prévoir des stations de vélo en libre-service ou des supports à vélo.
Station de métro
Jardin communautaire, stationnement sécurisé pour vélo, cabanes et mangeoires oiseaux, bacs de compostage communautaire, arbres fruitiers, plantes potagères
Promotion de la mobilité active en famille
Pas de tramway.
racks a vélos
Salles de toilettes publiques.

Un marché public
Une station service.
Projections en soirée. Films (en continuité avec la tradition cinéphilique de la rue).
Station de vélo à velo du rtc
Une scène pour de petits concerts
Le tramway est un mauvais projet.
Aires de jeu pour les enfants incluant des modules, des jeux d'eau et des carrés de sable.
Parc pour enfants jeux d'eau
Un lieu où les gens pourront voir des photos qui montrent le boulevard René-Lévesque quand il y avait des arbres matures et l'absence de fils. On pourrait aussi voir des photos d'autobus presque vides. Bref une belle exposition pour montrer comment ce projet est inutile et scandaleux.
Il y a déjà le Parc Lockwell et le Parc Lucien-Borne dans le secteur sans parler des Planes d'Abraham.
Un stationnement
Petit hotel
Sport (terrains de soccer, pétanque, volley-ball de plage, hockey). Cela amènera une autre ambiance. Écran géant pour voir les matchs de sports importants ou les Olympiques. La culture, oui, mais il n'y a pas que ça.
la plus grande station du service À vélo 🚴 avec une aire de repos avec toilettes publique.
bâtir des estrades sur les murs du fond pour favoriser un grand nombre de personnes en peu d'espace
stationnements pour vélos
Pas de tramway à Québec . D'autres solutions existantes au transport en commun doivent être pris en considération pour Québec.
Un stationnement publique
Oui, des toilettes publiques et cela vaut pour l'ensemble des terminus du RTC.
Arts urbains, expositions temporaires, Mini place des Arts (exemple balançoires ou autres activités ludiques pour adultes et enfants) Camions de rue Histoire du quartier ou de George-Étienne Cartier sur des panneaux informatifs
Centre d'hébergement pour sans-abri.
un fresque qui rappel l'importance de la communauté et les dommage crée par le tout à la voiture
Stationnement vélo?
Un immeuble à vocation commercial sur une partie de la parcelle permettrait d'animer la place publique (restaurant, café, vitrine). Environ le tiers du terrain devrait être aménagé en placette.
Stationnement pour vélo/ vélo électriques en libre service.
Un parc avec une thématique « culture » (vu le quartier) pour les enfants! L'objectif étant de rendre les quartiers centraux plus attrayants pour les familles.
Commodités pour les autos tel que des stationnements
non
Oui, l'entrée d'une bouche de métro pour un petit métro léger.

Make sure there are enough bike racks - they're often hard to find on this stretch.
Une cantine mobile type roulotte. Restauration rapide ambulatoire.
Toilettes publiques
Ville Éponge
Un lieu hybride pour la tenue d'événements et d'animations avec des espaces pour s'assoir, manger et se reposer.
Jeux ludiques pour familles, supports à vélo avec toit
support à vélos
Terrasse
NON
En faire une station pour le tramway souterrain à cet endroit, comme c'était prévu en début de projet.
Favoriser une mixité d'usage entre les populations (ex.: espace pour les enfants, espace pour les aînés, etc.)
Bacs d'agriculture urbaine (fines herbes, fleurs comestibles...)
• Jeux ludiques pour familles • Supports à vélo avec toit
Espace pour les vélos partagés et rangement de vélo.
Un point d'eau de type fontaine décorative (style fontaine de Tourny, mais en plus petit) donnerait un effet WOW à ce secteur!
Gestion de eaux de pluie, ilots de biodiversité
services sanitaires
Marché public
Bonne question, un parc au nom de Labeaume
Que ferez vous de similaire dans mon quartier?
Si des stationnements doivent être ajoutés dans le secteur pour les résidents, ce pourrait être en sous-terrain à cet endroit puisque certains stationnements sur rue risquent de disparaître.
Pas de tranway
Un marché public ponctuel?
Non
Toilettes publiques, supports à vélo efficaces et partiellement à l'abri de la pluie.
Des commerces au rdc et des bureaux aux étages. Une aire de repos à l'angle d'un boulevard ne m'apparaît pas vraiment attirante à cause du bruit et des poussières venant de la circulation. De petites places comme les stations chaleureuses, été comme hiver, seraient nettement plus agréables. Placées un peu partout sur la rue Cartier et agrémentée de végétation, ces petites stations deviendraient d'après moi très attractives.
Non
Plus de place pour les cyclistes et les piétons
Aucun
- Espace pour station de vélos électrique partagés. - Espace d'accueil et d'orientation touristique pour essayer d'attirer davantage de touristes dans le coin Cartier/Plaines d'Abraham.
Exposition temporaire d'œuvres d'art extérieures

Différentes vocations, activités extérieures (tables à picnic, pétanque)
Toilettes publiques!
Oui une toilette, bonne idée! Et le commercial, je ne suis pas contre mais c'est plein de ça autour...
non
Marché ouvert les weekend
Stationnement
Commodités pour les voitures
Quelques jeux pour enfants
espace de stationnement pour voiture
Oui des stationnements
Un marché publique
Un marqueur pour les échanges en matière de mobilité et transport. Un pôle visible et accessible, quoi.
Des toilettes publiques
Festival
Vous faîtes quoi là ? C'est un réseau de transport que l'on se paye ... pas une vie de cartier pour les résidents de Montcalm
non
Ajout de tables à pic-nic pour que les travailleurs puissent aller diner dans ce futur parc.
Je ne sais pas
Wifi gratuit, toilettes, fontaines
Non tramway pas utile du tout, juste ok pour gens qui demeure autour
non
L'été ce serait fort agréable d'en faire un lieu pour des projections de films en plein air.
Favoriser des usages compatibles avec les quatre saisons. Il faut rendre cet espace attractif et animé même en hiver.
S'il vous plait plus de vert que de pavé.
un parc pas un e station tramway
Lors de festivals ou la création d'un grand événement de quartier pour les résidents de Cartier. Diffusion de film en plein air en collaboration avec le Cinéma Cartier.
Non
Il faudrait penser aux aînés et faire un espace plus inclusif
Permaculture :) Une petite foret nourricière serait parfaite pour ce secteur et pour satisfaire les gens qui veulent plus d'arbre. S'ispirer de la forêt nourricière de Beauport.
Marché local
Mise en valeur du patrimoine (panneaux explicatifs?)
Lieu pour un marché local en circuit court, Toilettes publiques et espaces de réparation pour les vélos
Endroit qui peut accueillir des kiosques de maraîchers l'été.
Aménagements ludiques (ex : piano urbain, balançoires musicales, etc.) Laissons-nous inspirer par ce qui se fait ailleurs à Montréal (ex : place des arts) et d'autres villes!

Marché public local en été comme à Limoilou.
Pas à ma connaissance.
Éducation à la mixité sociale.
Toilettes Publiques, Kiosque offrant brevages et repas légers.
La tenue d'un marché public estival pourrait être intéressante.
Toilettes publiques
Une halte vélo avec des outils en libre service. Un espace couvert en cas de pluie.
Des installations pour favoriser la connectivité et les déplacements multimodaux
Ton tramway va scrapper la ville et c'est une gaspille d'argent. Met des bus électriques à la place.
Toilettes, abreuvoirs.
Rien ne doit y être avec des buts pour "faire de l'argent". L'immense richesse existe. LE problème est la tiédeur des gouvernements supérieurs à taxer leurs "petits amis", parce que ces leaders sont limités par l'étroitesse de leur vision "brune". L'Économie érigée en dieu.
Supports à vélos avec toit
Agriculture urbaine
des supports à vélos, rediriger les eaux de pluie et les réutiliser :des fausses de rétentions des eaux de pluie, du pavé alvéolaires.
non
Un parc
Un arabesque pour protéger de la pluie et qui peut servir lors d'évènements. Du wifi, des prises USB, et de l'électricité.
Fontaine et supports à vélo. Débarcadère.
Parfait
Toilettes publiques, information touristique
Un stationnement pour les résidents qui doivent avoir une voiture qui perdront leurs espaces sur le boulevard René Lévesque en raison du tramway
Un module de jeux pour les enfants, du côté de la rue Cartier.
Une halte-garderie avec éducatrices pour les parents qui magasinent
De l'agriculture urbaine communautaire
Les usages devraient être non-commerciaux. Il n'existe plus assez d'endroits dans les villes qui ne sont pas à caractère marchand, ou il est possible de faire des activités gratuitement.
Toilettes et espace pour les familles avec de jeunes enfants.
ne sais pas
Non, aucuns.
Développer une infrastructure de diffusion publique (spatialisation sonore, vidéomapping) pour des projets artistiques auprès de la communauté artistique (sans passer par des organismes, mais directement par des appels à projet pour des artistes).
Vous avez ma confiance, la question 8 me semble assez complète.
Un point de rafraîchissement en été (fontaines d'eau, petits jeux d'eau, etc.)
Jouer aux échecs.

Aménagements comestibles en bacs
Jardin publique.
pôle intermodal : lien entre tramway et vélos en libre-service, carte de localisation, interprétation
Un espace pour les enfants (sécuritaire, ludique, etc.) et pas seulement des bancs!
Pas de tramway à Québec
Prioriser un usage communautaire plutôt que commercial
Accès à des voitures en autopartage.
marché pour cultivateur de la région
Du mobilier urbain visant les enfants (blocs en bois, petits murs d'escalade, etc). Tableaux et des craies. Des bacs d'agriculture urbaine ou des arbustes fruitiers. Racks à vélo. Station de réparation de vélo. Fontaine d'eau.
Rien à ajouter.
Marché public?
Je ne pense pas à autre chose.
peut importe ca soit quoi, l'acces ne devrait jamais être limiter a n'importe quelle citadin, et ca peut importe les tendances socio-sanitaire present et future.
Pas de tramway
Marché fermier. Marché éphémère. Food Truck. Soit un volet commercial à vocation communautaire et sporadique. Concevoir une place qui soit adaptable selon diverses situations ou vocations.
Ajouter ce nouveau site dans la liste des endroits désignés pour les amuseurs publics de la Ville de Québec :)
Marché public de fruits et légumes locaux en été.
Marché public en été
Kiosque d'information (e.g: carte des transits, des pistes cyclables, etc.)
La sortie du tunnel du tramway ;)?
Un stationnement intérieur pour des vélos sera fort utile.
Un petit marché public
Espace pour un ou deux Foodtruck
Je ne vois pas.
Des jardins partagés?
Intégration de l'art à l'architecture
Débétonner-désasphalter le PLUS possible les acquisitions, les lieux qui seront changés.
Non
Ne pas oublier que le secteur de Cartier est un pôle le midi et en début de soirée pour tous les travailleurs du secteur également. Il y a aussi beaucoup de coureurs, marcheurs, cyclistes qui y circulent.
Non.

En lien avec la question 10: s'il y a toilette publique et que celle-ci est genrée, merci de mettre des stations pour changer les enfants dans les deux salles de bains, pas seulement celle des femmes.
Des toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite, un atelier communautaire de réparation de vélo.
C'est complet
N/A
mixité d'usage (ex. un kiosque en concession, petit marché satellite, velo partage)
Des poubelles et cendrier. Puisque Cartier est une rue vivante, cela indique également plus de déchets. Le manque de poubelles et cendriers est un manque dans toute la ville de Québec
Toilettes et abreuvoirs publics.
toilettes publiques bien entretenues
Si on y plante des arbres, plantons-y des arbres fruitiers, histoire de faire penser aux gens que des arbres fruitiers en ville, ça se peut et c'est une bonne idée.
Petit marché les we d'été. Espace pour enfants - sécuritaire. Source d'eau. Oeuvre d'art majeure.
Oui abandon du tramway
Musique de rue, toilettes
Le projet de tramway n'est simplement pas le bon pour Quebec.
Jardin communautaire
Cette place publique peut très bien être aménagé sans le projet de tramway! En fait, elle serait encore plus accueillante et agréable sans la présence de ce monstre métallique qui enlaidira le paysage urbain. Ce qui serait bien : la présence d'un petit marché publique accueillant des producteurs maraîchers locaux durant l'été.
Jeux ludiques pour les familles et supports à vélos avec toit
Non
• Jeux ludiques pour familles • Supports à vélo avec toit
S'assurer que ce soit adapté pour les gens à mobilité réduite.
jeux d'eau, fontaines et abreuvoirs pour chien, toilettes publiques,
Food trucks, rangement pour vélo sécurisé
Des jeux d'eau pour enfants
Station hivernale
Mettez fin au projet de tramway.
Parc à chien
Petit marché public occasionnel
Comme dans les parcs de Montréal, c'est-a-dire arbres et végétaux pour que tous puissent se sentir dans une ambiance feutrée, invitante pour s'y installer, lire un livre, rencontrer des amis, faire des pic nic. Un lieu de vie, à l'extérieur.
Que ce soit zen et pas trop familial. Je suis encore un peu jeune, mais je trouve qu'on ne pense pas assez aux personnes un peu plus âgées de 60 ans et plus, qui seront

toujours nombreuses dans le quartier et qui doivent, elles aussi, sortir pour rester en forme et être heureuses. Il y a si peu de parcs à Québec où on peut se reposer calmement. Et allez faire un tour sur Cartier : il y a toujours plein de personnes âgées qui prennent des pauses sur les bancs publics, pour reposer leurs jambes entre deux courses. Imaginez-les dans un parc plus verdoyant... Pour les familles, il y a, après la crème glacée, le parc du musée ! Et tant d'autres options déjà offertes...
Prévoir un aménagement minimal à l'abri des intempéries.
Toilette publique
Place publique familiale pour se rafraîchir l'été. Jeux pour enfants.
Parc à chiens
Non
Non
Ajout de terrasses sur la rue Cartier
Penser à créer de l'ombrage, au moins le temps de de beaux grands arbres poussent. Et peut-être penser à ce que l'espace soit convivial en hiver aussi. Et en été il y a souvent des musiciens de rue sur Cartier, ce serait bien d'avoir un aménagement qui met cela en valeur. Peut-être "couper" la place de René-Lévesque et l'orienter davantage vers Cartier pour couper le son qui provient du boulevard assez bruyant. Jardin communautaire?
Station future de Funiculaire ou autre lien vertical pour descendre la rue Sherbrooke / de l'Aqueduc (ou escalier Victoria) a proximité.
Favoriser natures,arbustes etc
Bien aménager en incluant des arbres
Cuisine urbaine. Bbq publics. Modules de jeu
L'espace végétal peut être jumelé avec des œuvres artistique éphémères. Il manque de végétaux dans ce secteur
Des toilettes publiques
Perfect like this
gym urbain
Une toilette et un station de remplissage d'eau
Un parc. Il faudrait que la question 8 donne le choix de réponse : aucunes réponses ne convient, ici votre question est dirigée
Des toilettes publiques! Une station pour louer des vélos Un totem virtuel avec un guide de la ville
• Jeux ludiques pour familles • Supports à vélo avec toit
Non
Abandonner le projet pour laisser une circulation LIBRE
Un marché de fruits / légumes par des producteurs locaux une journée par semaine?
Une fontaine d'eau.
Banc d'allaitement (voir « route du lait », sur le site du MAQ)
Non
kiosques éphémères.

Un espace dédié aux enfants. Tables à pique-nique.
Simplement réitérer l'importance d'avoir plus d'arbres dans ce coin quartier où il y en a moins (îlot de chaleur). Il y a déjà une aire de repos de l'autre côté de la rue mais moins intéressante en été car pas ombragée et manque de verdure. Les arbres seront essentiels pour rendre ce coin intéressant.
Ne faites pas comme les arrêts d'autobus sur de la Couronne à la hauteur de Saint Hélène. Pas très propre et désagréable. Faites s'en un beau parc plutôt qu'un terminus.
Quelques jeux pour enfants Fontaine pour boire
Achats de tickets
Un espace pour la pétanque avec bancs.
Un lieu d'échange et d'entraide (frigo communautaire, jardinières de fines herbes libre-service, babillard d'entraide?)
Oui ne pas faire le tramway
Jardin communautaire, bacs à compost communautaires
Un marché public
Penser aux personnes âgées, à celles qui ont une mobilité réduite et aux enfants
Un marché de producteur de fruits et légumes frais, et viande poisson, les fins de semaines. Ca permettrait de faire consommer local un peu et pas exporté. Une brocante serait le fun aussi 1 dimanche par mois d'ete
Je serais très réticent à avoir toujours des musiciens ou trop fréquemment de l'animation: besoin de repos, végétation, sentir le pouls du quartier. Pourquoi pas un jardin comme à l'Hôtel du parlement?
Toilettes publiques, abreuvoirs.
non
Aire de réparation vélo, station de velo partage ou de bornes de recharge de voiture électrique
Un marché public de fruits, légumes et aliments.
Des jeux pour enfants; des toilettes pour enfants; des aménagements pour les femmes enceintes et les jeunes familles. Des communications qui sensibilisent aux impacts des changements climatiques et des possibilités d'actions individuelles et collectives.
Jeux pour les enfants (i.e. balançoires et glissade)
Toilettes publiques. Table pour manger. Abri en cas de pluie.
Point d'accès à de l'eau potable.
Non
Air publique de type agora
Aide aux sans-abris
Même si le quartier est assez aisé, prévoir des infrastructures pour accueillir les gens défavorisés au besoin, pour le communautaire et pour les familles. Garder un côté égalitaire et inclusif, en faisant place à la végétation et à l'aménagement durable. Réserver une place aux arts, n'oublions pas la proximité du MNBAQ et de plusieurs espace de diffusion culturelle comme le Grand Théâtre, le FEQ, etc.
Réduite les îlots de chaleur et amener de la biodiversité en ville (permaculture)

Faire de la philosophie.
Commercial, résidentiel, bureaux
événement éphémère
Jeux pour enfants (prendre exemple du carré de sable aménagé devant la bibliothèque sur Maguire)
Espace parc pour enfants, petit module, jeux d'eau ou juste jets d'eau, etc.
6,4,1,3,5,2
since the city bought the land you now have to put it to good use but adding another commercial local would be a mistake and would not help businesses already in the area adding a public washroom would be good
Jardins communautaire
Marché public
Un lieu pour faire de l'agriculture urbaine / de l'éducation à l'agriculture urbaine. Il manque cruellement de jardins collectifs et communautaires en haute-ville.
Un parc avé végétation
Y mettre du mobilier urbain pour que les personnes âgées puissent s'y rencontrer facilement afin de contrer l'isolement. Montcalm est l'un des quartiers où il y a une concentration élevée d'aînés.
NON
Stationnement à vélo, services, eau toilette
Je crois que la présence de végétation est primordiale, notamment pour la réduction d'îlot de chaleur et bonifier la canopée qui est très faible dans le secteur. Il est important selon moi qu'il y ait des arbres, sinon je serait peu tentée d'utiliser le site pour me reposer sur un banc par exemple.
Un espace communautaire (ex. jardinage)
Agriculture urbaine
place de composte
Un marché public horticole.
Pas de stationnement.
Dans une période de l'année, prévoir un marché de fruits et légumes plutôt qu'un carrefour commercial
Un espace vert avec bancs
La toilette, l'accès à l'eau courante et l'électricité sont bon. L'occupation commerciale resterait à vérifier.
une végétation entretenue avec amour
«Une forêt urbaine» ????? Joke ou manque de rigueur?
Bancs avec végétation et arbres.
Style «parc» et style place «Dufferin»
Logement... Dans les dernier terrain qui pourraient être construit dans le coin... dommage de le perdre alors qu'on a besoin de densification au centre-ville!
vélo partage, support a vélo, toit extérieur pour protection contre la pluie et de la neige
petfriendly pour les chiens, attention particulière à l'accessibilité des lieux et installations pour les personnes à mobilité réduite
Stationnement sécurisé pour vélos.
une fontaine c'est toujours cool

Fontaine d'eau
Stationnements souterrains de 2 à 3 étages
Modules de Jeux pour jeunes enfants
Compost communautaire Jardin collectif
Oui, un deck abrité (comme le kiosque Edwin Bélanger) pour activités sportives ou culturelles utilisable toute l'année
Un aménagement comme pour le parc jean paul lallier (parc st-roch) serait intéressant! Un parfait mélange entre activités culturelles, nature et lieu de rencontre.
Aire de repos
Station de location de vélos style Bixi?
Ajouter des toilettes publics et salle d'allaitement
Reconnaissance de la présence autochtone dans la ville de Québec (commémoration par le nom de la place, consultation des Wendats pour planifier la réalisation du projet.

Commentaires des citoyens Q # 11

Question # 11 : Y a-t-il des éléments d'aménagement ou certaines animations que vous aimeriez retrouver dans cette nouvelle place publique?

729 réponses

Y a-t-il des éléments d'aménagement ou certaines animations que vous aimeriez retrouver dans cette nouvelle place publique?
Bornes de recharge pour véhicules électriques
stationnement sécurité pour vélos
jeux d'eau , cinema exterieur
Des activités culturels locales ou de promoteurs extérieurs. Événements de jour et de fin de soirée (avant minuit). Cartier a de la misère à attirer le monde de soir. Pensez à favoriser un milieu lumineux et au goût du jour avec des activités économiques qui peuvent rouler tard le soir qui attirerait le monde après 19h.
non
non
Non
No way tramway
Des activités pour les enfants.
Le stationnement cause tellement de problèmes, que les gens résidants en banlieue, sont découragés de se rendre vers ce quartier. Des endroits réservés pour les automobilistes pourraient davantage créer de l 'économie dans ce quartier.
Des arbres, des arbres, des arbres, + toilette publique mais sirveillée et entretenue
Non.
Non mis à part des arbres. Pas de toilettes à entretenir et qui puent. De plus, il y a pénurie de personnel partout.
Borne de réparation de vélo (il devrait généralement y en avoir beaucoup plus dans la ville)
Recouvrement perméable de la place publique (voir ville éponge: https://eponge.org/boite-a-outils/infrastructures-vertes-pour-la-gestion-des-eaux)
De la musique
Veiller à ce qu'elle soit accessible et utilisable à l'année, en particulier les bancs et tables de pique-nique
Pensez à un accès facile pour les automobilistes et les cyclistes. Ne faite pas un lieu qui sera seulement accessible par le tramway ou à pied.
Non
Petit kiosque commercial pour servir nourriture et boissons (incluant alcool). Ce genre d'aménagement fréquent dans les petits parcs européen génère un achalandage naturel en plus de bâtir un sentiment d'appartenance.
Peut importe l'aménagement, ça serait bien de penser à préserver la tranquilité des gens qui résident derrière, qui est actuellement préservée par le bâtiment du shell. Merci beaucoup de prendre ceci en considération. :)
Pas de tramway

Une station chaleureuse, comme sur la Place Garneau en face.
Babillard électronique
Les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement sont déjà très privilégiés avec les plaines d'Abraham, le Bois de Coulonge, le parc des Braves, etc. Il me semble qu'il manque de place publique dans le nouveau centre-ville de plus en plus dense de Sainte-Foy.
Avec l'espace qui s'y trouve c'est déjà bcp
Non
Non
Des vidéos de Québec si nous avions eu la possibilité de choisir un métro léger automatique.
Une station de AVélo et une station protégée pour les vélos des citoyens. Il faut une place publique végétalisée et dont la perméabilité du sol est réfléchie. Consultez le projet Ville éponge du CRE pour inspiration ou le parc Hydro-Québec à côté de la Maison du développement durable à Mtl (à noter que la plateforme est glissante en hiver. Il faudrait trouver un matériel plus adéquat à l'hiver, mais c'est un bel exemple de parc avec arbres et tables à pique-nique/rencontre)
On en veut pas de tramway
ajouts de supports à vélos
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.
Aucun.
Accessible aux personnes à mobilité réduite et une table à langer dans la salle de bain
Non
Une passivité énergétique, un grand couvert végétal, peut-être des plantes comestibles pouvant être récoltées par les citoyen.ne.s.
Des espaces pour changer les bébés et les jeunes enfants, ainsi que des robinets et toilettes à leur hauteur. Des animations qui sensibilisent aux changements climatiques et au rôle de la Ville de Québec?
Non
Musique instrumentale, numéros de cirque, exposition de peinture, atelier de réparation de vélo
Places ombragées où s'assoir
Des bancs publics et des végétaux en masse.
Je ne sais pas... Chose certaine...Je suis CONTRE LE PROJET DU TRAMWAY
Culturel oui, mais commercial non (question 10).
Des animations visant les jeunes dans la vingtaine et la trentaine afin de rajeunir l'ambiance du quartier.
de l'ombre
Supports a vélos
Non : déjà répondu aux questions 8 et 10
Voir question 8 : ajouts de jeux d'échecs géants (nombreux exemples dans des parcs urbains de grandes villes)
moins de police plus de plaisir
Des racks à vélo, et pourquoi pas un plancher de danse? Ce serait formidable !

Pas besoin d'espace supplémentaire il y en a partout. Utilisé cette argent pour les banlieues les installations tombe en ruine.
Marché publique de petits producteurs de légumes locaux. Marché artisanale.
Station pour remplir les bouteilles d'eau, il y en a peu en ville, surtout depuis la pandémie!
Des toilettes publiques
Des toilettes publiques
non
Végétation, aménagements fleuris, mini-fontaine Petits espace de jeux - par exemple : tables de jeu d'échec ou autres jeux à damiers. Brumatisateurs près des aires de repos (lors des canicules ou grandes chaleurs) Aménagement modulaire - aire de repos le jour, animation en soirée
Le design proposé me semble peu intéressant et assez commun. Il serait intéressant de s'inspirer du patrimoine du quartier (matériaux des maisons, trame urbaine, ornementation sur les maisons) pour créer le design de ce nouveau parc.
non
Arbres pour le dépolluer
IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.
Des arbres permettant d'avoir des zones d'ombres dans l'espace.
Annulez le tramway
Référendum sur le tramway. Non au projet.
Une tribune où chacun devrait critiquer certains comportements des élus qui n'en font qu'à leur tête. Et qui vont scinder la ville en deux.
marché public pour achat local avec terrasse et service de bar
Non
Un café
Galerie d'art
La Ville devrait commencer par bonifier la Place Richard Garneau avant de penser plus loin avec l'espace Shell. Vous allez trop vite encore une fois. Prenez le temps de réfléchir. L'achat de ce terrain en est une belle preuve .
Non
Pas trop gros, juste bloc sanitaire. Privilégier l'espace pour arbres
Accès à l'eau potable pour boire et se rafraîchir
Arbres et arbustes.
Supports à vélo
Animations et spectacles pour les enfants. Des espaces éphémères d'été comme le spot qui considéraient des espaces pour les enfants
On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent
Marché public de fruits et légumes locaux, jardin communautaire
Fontaine
Wifi

En fait, de manière générale, je préfère les lieux publics SANS animation évènementielle / artistique. N'ayez crainte, les gens seront comment utiliser les lieux. Il n'est pas toutefois requis d'avoir de l'animation.

En termes d'aménagement, il serait opportun que le lieu soit adaptable. Qu'il soit réfléchi comme un parc végétal (et non minéral) pouvant s'utiliser dans la durée et non seulement comme une halte temporaire. À cet effet, il serait opportun que le lieu n'ait pas que des bancs fixes et des aménagements monofonctionnnels.

?

Aucun tramway

Des aires plus chaudes pour la saison hivernale

Laissez la ville tranquille ainsi. Ça va faire les idées de grandeur post 400e. Soyons réalistes. svp.

Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.

Pas vraiment

Scène publique extérieure.

La question 10 est mal posée. Favorable à une toilette publique et un accès à l'eau courante et à l'électricité pour tous, évidemment! Mais favorable à une occupation commerciale? Pas nécessairement.

Dépanneur

Bacs de fleurs

Come mentionné précédemment, les gens ont encore des voitures, et il y a encore un besoin pour avoir un endroit local pour les faire réparer et faire le plein.

Concerts

poste d essence

Atelier de jardinage en ville, de réparation de vélos, des jeux de société pour inciter de nouvelles rencontres, projection de films québécois pendant une courte période le soir.

cccc

Les artistes de la rue on t été quasi évacués depuis longtemps. Il faudrait leur rendre un espace.

Un aménagement simple, aéré, utilisable été comme hiver, qui puisse accueillir divers événements éphémères. Facile d'entretien (été comme hiver)

Tables style table à pique-nique

En fait, Québec est déjà une ville bruyante. À titre d'exemple, outre les grandes artères, j'ai trouvé Tokyo moins bruyante et moins stressante (et plus propre) que Québec. Outre une exposition silencieuse sur affiches, comme à la Place d'Youville, je ne désire pas d'autres activités. Si on veut échanger avec nos voisins, nous avons besoin de calme. En plus, l'ouie devient moins bonne en vieillissant. Cela isole davantage les gens plus âgés, que l'on veut garder actifs dans la société.

Arbres, bancs, etc. Ne pas oublier les jeunes (il y a plusieurs écoles secondaires tout près).

J'aimerais retrouver des plantes, des arbres, des jardins partagés.

Théâtre pour enfants, style guignol. Animations musique trad, jazz.

La tranquilité.

Mini- jardins à papillons (par ex. asclépiades pour les papillons Monarches et autres). Jardin de démonstration de plantes et arbustes indigènes pouvant attirer insectes (abeilles, bourdons) et oiseaux avec panneaux explicatifs. Marché de plantes au

printemps. Pas d'animation sonore. Réduire la pollution sonore. Svp préserver un peu de quiétude dans le quartier.
Animations pour la jeunesse. Ramener les familles dans ce secteur.
Charger les piles, internet (accès limité), toilettes très importantes.
Une cantine mobile.
Seulement pas de commerce
Parc, jeu d'eau, skatepark
Pensez à l'utilisation hivernale aussi
Non
Plutôt des animations culturelles que commerciales
Ajout d'oeuvres d'art
Marché public
Quelle stationnement pour famille
Non aucun.
Une fontaine
Pas d'occupation commerciale s.v.p. … rue Cartier est déjà une artère commerciale! Par contre des soirées cinéma sous les étoiles, des journées musicales pas seulement du boum boum ou chansonnette mais de la musique classique des collaborations avec : l'OSQ ou les Violons du Roi, des ensembles de notre musique traditionnelle avec des soirées et /ou matinées de danses, invitation de peintres qui peignent en direct, animation avec des conteurs, matinées pour les tout-petits avec initiation à la musique contes maquillage etc.
Une rue commerciale locale si courte n'a pas besoin d'animation. La Ville devrait concentrer ses efforts sur la vitalisation de la rue St Jean et de l'esplanade du Grand Marche qui est misérablement sous utilisée.
Un métro.
Un îlot de végétation est toujours intéressant en milieu urbain.
Surtout des arbres et de la végétation.
pompe à vélo, potager, hamac
Une fontaine. 😷☺
Végétation, mobilier urbain art. Bonifier l'identité du quartier, favoriser la sécurité piétonne, proposer un îlot de fraîcheur ombragé mais également un secteur assez ouvert pour des événements
Les toilettes publiques suffisent. Un espace commercial n'est pas souhaité
Une autre Fontaine de Tourny. Des tables et chaises pour consommer les produits locaux. De la musique.
Îlot de fraicheur +++ Eau potable Toilette publique (quelques-unes seulement) : Le bâtiment doit être le plus possible minimaliste et laisser place à la végétation.
L'été dernier il y a eu souvent de la musique de divers types et des concerts. Par contre la circulation est bruyante (surtout quand les camions accélèrent lorsque le feu de circulation passe au vert). La musique apaiserait ces lieux particulièrement bruyants (c'est pour cette raison aussi que je proposais une fontaine, pour créer un «white noise».

Non!
Non.
Rien, pas de tramway dans la ville point.
Scène pour les artistes. Des endroits où on peut s'asseoir. Un espace sécurisé (en partie clos) pour les parents avec de jeunes enfants. Une fontaine avec de l'eau (potable) du réseau pour remplir les gourdes en été. Un feu pour se rassembler en hiver. Un très bon éclairage, y compris dans les rues alentours, ce qui favorise la sécurité. Suffisamment de poubelles pour y mettre les déchets (p.ex. emballage si on s'achète des glaces, etc.).
Rien car ne veux pas de tramway
arbres
Ce que je ne souhaite pas y retrouver: des activités bruyantes. Je tiens beaucoup à ce que la tranquillité du secteur soit préservée.
Prévoir des arbres pour l'ombre, des tables avec parasols pour se protéger du soleil l'été SVP, accorder de l'importance à l'aspect esthétique! La place aménagée à l'été 2021 était malheureusement affreuse (avec des blocs de bétons et plantes desséchées...)
L'espace multifonctionnel de la nouvelle place publique devrait être fusionné à la station souterraine de la rue Cartier décrite dans l'option "Tunnel long" dans le tableau comparatif auquel vous faites référence.
NON AU TRAMWAY
Aucune
Présentation de théâtre public, de musique et d'autres activités culturelles.
Mangeoire des oiseaux.
Des petites tables ombragées où les gens pourraient converser, luncher, jouer aux échecs, comme on voit en Europe
Accès souterrain au tramway
Une borne de réparation vélo en libre service (Biciborne)
Espaces ombragés.
Un espace en hauteur (commercial ou pas) pour optimiser l'espace en ayant une belle vue sur ce lieu magnifique.
Sans objet
L'idée d'une toilette publique me semble intéressante. Pour le reste, ce devrait être surtout une aire de repos avec jeux d'eau ou fontaine. Observer les petits fait la joie de tous. Ce pourrait être un bel endroit pour concert, animation, etc. Bien sûr, des arbres, des fleurs. De la beauté.
pas de publicités sur le trajet
Non
Si c'est pour détruire notre patrimoine c'est non
Les jeunes (ou nouveaux) talents dans tout le domaine des Arts… Journées hebdomadaires thématiques: Chant, danse, théâtre, cirque, peinture, dessin, écrivain…
Aucune animation serait la bienvenue pas plus que votre proposition au point 10. Nous ne voulons pas d'un autre Parc Jean-Paul L'Allier. Notre tranquillité et sécurité nous tiennent à coeur.
Un coin tranquille sans tramway qui roulerait paisiblement sur Charest.

Je ne sais pas, mais aucun tramway ne doit passer dans ce secteur
Transformer cet endroit moche en parc me semble une bonne idée. Donner un espace pour des spectacles éphemeres.
Bancs.
chapiteau cirque
Non Espace de Paix
Est-ce un projet de transport en commun ou c'est n'importe quoi à n'importe quel prix.
Seulement géré par le privé, pas besoin d'investissement publique.
Site d'information sur les activités en cours dans la ville
Foyer pour l'hiver.
Rien d'autres que la présence spontanée des habitants du quartier, venus jaser, faire une halte ou lire...
Un feu l'hiver.
Des arbres de dimensions conséquentes et des bancs
Des jeux pour enfants Des bancs et des tables Un potager urbain
Cesser les dépenses inutiles
Spectacles de tout genre, animateurs de rue
De la végétation autochtone qui favorise les pollinisateurs
non
Toilettes publiques
Les toilettes sont une idée de génie!!
Stationnements vélos, toujours insuffisants rue Cartier
Non
Pas pour l'instant
Écrans interactifs pour tous les services. Autant un plan des quartiers de la ville, des voies cyclables... que restos, spectacles, parcs... Horaire des bus et tramways... Travailleurs sociaux à proximité pour les gens seuls, âgés... Des ressources pour les jeunes...
Ne sais pas
Axées sur la famille
musicien
Comme spécifié ci-dessus, un espace transitif original et bien pensé entre la surface et le couloir sous-terrain de transport en commun serait non seulement unique, utilitaire et à l'avantage de tous et toutes.
Espace commercial essentiellement
Fontaines
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici
Dépanneur
Espace zen et aéré.
Des informations historiques sur le quartier.
Un simple parc, des bancs et toilettes publiques sans tramway ni station.
Food trucks

Ce devrait être un lieu public plein-air sans mur, mais peut-être une toiture ou grande pergolas avec verdures, fleurs et art ou on peut se rassembler
Une Fontaine d'eau Musique douce
Tables pour manger.
non
Profitez en pour enlever les hideux abat-jours de la rue Cartier.
Fontaine illuminée, jardins et bancs.
Arbres de grande envergure à maturité, mobilier urbain, exposition d'oeuvres d'art extérieures, concerts intimes de musique
Banc, table, support à velo.
Verdure, bancs, détente, donc convivialité.
Cinéma extérieur Cours de danse
Banc, paysagement fontaine
Exposition d'art d'artiste immergent, d'artiste non connu qui veux percer et se faire connaitre.
Statu quo
Espérons que l'entretien de ces lieux suivra!
Comme à Londres , j'aimerais un lieu où tout citoyen pourrait critiquer les travers grotesques des élus. Et ce sans aucune censure.
La possibilité d'y mettre une ambiance agréable où il serait possible de se rejoindre pour profité des activités dans les alentours
Beaucoup de verdure.
maison du vélo
Il faudrait créer un lien avec la place déjà présente de l'autre côté de la rue.
Une salle d'expo et/ou espace de vente des produits artistiques, culturels et artisanaux des résidents de Québec ? Des spectacles de courte durée pour les enfants Des rendez-vous musicaux ou théatraux
Ne pas devoir payer pour l'accès au toilette publique, à l'abri. Espace qui inclus tout le monde. Un espace pour des food truck.
Je suis favorable à cette place avec tous les services sauf celui commercial. Merci.
non , tout est OK
Des arbres, des bancs pour assister à des événements culturels en plein air, et des toilettes publiques, La simplicité a meilleur goût.
prévoir places et équipements pour amuseurs publics, musiciens, acteurs etc et ce, selon un horaire pour respecter la quiétude des résidents
Une activité au temps des fêtes, Carnaval, fêtes nationales et de la ville et peut-être une activité saisonnière mais là encore, ce n'est pas un parc d'attractions.
Jeux d'eau
Artistes locaux
Présentations éducatives pour les enfants: sur l'environnement, l'alimentation, la culture, la nature, par des animateurs clowns, guignols, marionnettes,

Module de jeu
Installer des supports à vélo ainsi qu'une borne de réparation de vélos en libre-service (ex: biciborne). Installation d'une fontaine pour permettre aux cyclistes et piétons de se réhydrater. Présence de jeux d'eau (ou de brumisateurs) pour tempérer la température lors des canicules.
Spectacle de rue, Magie, jongleur etc
Des tables
non
Spectacles et animations du Carnaval de Québec Piano public
des performances pour les enfants lors des congés scolaires. de la musique telle celle du saxo Pibato qui joue sur la place publique (Vieux Québec) et a habitude de jouer en public pour tout âge...
Oui pour une toilette publlque avec les services nécessaires, mais privilégier la quiétude près d'une Avenue déjà animée et bruyante.
Des arbres
Pour le commerce je ne sais pas, mais l'idée des toilettes publiques est VRAIMENT une bonne idée
Penser à l'hiver; prévoir la plantation de conifères qui remplaceront l'installation de sapins de Noël
Stationnement
Un style pigeonnier
Kiosques lors d'une activité particulière. Satellite du grand marché : vente de produits frais. Animation et spectacles.
non
kiosque d'échange de livre , film , etc.....
Annuler le projet du tramway au complet
Plus de végétation
Aire de socialisation calme...les commerces doivent s'établir autour de l'aire et non pas sur l'aire
Expositions d'oeuvre d'art, concert, animation... mais pas de commerces. Il y suffisamment de place pour cela sur Cartier et René-Lévesque.
Petits ateliers sur la culture de légumes
Aucune animation (trop près des habitations) des emplacements d'animation suffisant à proximité (plaines, Edwine....)
Espaces sécurisés pour stationner les vélos Bornes de recharge pour vélos électriques Port usb pour recharger son cellulaire.
Éviter un espace bétonné - aménagement d'un espace culturel et spectacle qui intègre un espace de végétation (arbre, arbuste, pots à fleurs, etc.) - un petit café/bistro avec une terrasse extérieure.
Petits concerts de musique classique
voir réponse question 9
Spectacles extérieurs.
Prévoir que cette place permette des activités formelles et informelles pendant les quatre saisons!
Amuseurs publiques

Une fontaine comme en Europe
Fontaines d'eau du type pour "remplir les bouteilles d'eau" Boîte échange de livres Boîtes de recyclage (bouteilles de verre, plastique, papier et carton…)
Stationnements à vélo sécuritaires et 4 saisons
À Québec nous manquons de toilettes extérieures, de poubelles pour jeter des déchets et de bancs pour s'assoir!
Théâtre pour enfants, mini concert de musique classique, expositions
Je n'ai pas fréquenté la place éphémère actuelle, c'est très laid actuellement, un îlot de chaleur sur le terrain d'une ancienne station service. J'aimerais qu'il y ait des aménagements qui peuvent se modifier selon les saisons avec différents espèces d'arbres qui pourrait refléter la canopée urbaine de Québec (orme, érable, peuplier, épinette, etc.). Des endroits où l'on peut se poser quelques minutes entre deux courses ou en attente du tramway. Un endroit où on peut manger sur le pouce, à l'ombre l'été et protégé du vent l'hiver. Bref, un endroit qui prendrait vie par la présence des citoyens et non pas un endroit en attente d'événements ou de spectacle pour l'animer.
Non
Il serait bénéfique d'avoir une place publique plus grande, qui englobe également la place Richard-Garneau et interdire l'accès aux voitures sur l'Avenue Cartier afin d'éviter les distractions lors d'événements et la sécurité pour tous, incluant les enfants.
De l'animation avec des musiciens, des magiciens, des danseurs, des acteurs, des artistes d«,arts visuels... et même du cinéma en plein air l'été.
Verdissement, arbres fruitiers et autres plantes comestibles (légumes, fines herbres, etc.), tables à pique-nique, bancs, supports à vélo.
Plan d'eau/Fontaine ?
De la végétation Diminution de la surface imperméable au sol
Amuseurs publics, théâtre de rue, spectacles acoustiques, etc.
Il faut éviter les événements bruyants qui pourraient déranger le voisinage.
Une scène couverte
Espace de repos avec des tables
non
Pas de tramway
Une place sans circulation où il y a des cafés et des restos
Parc avec table arbres et arbustes
Un marché hebdomadaire.
Un maximum de quiétude, une sculpture/bassin (art public) du genre de celle devant la Gare du Palais
Petite scène pour des spectacles d'artistes locaux
Ne pas installer de tramway.
Voir réponse 9
Arbres pour créer des zones d'ombre
Je ne sais pas d'où vient cette habitude de mettre systmématiquement de l'animation à chaque place que la Ville crée. Un lieu est capable de vivre par lui-même. Le secteur Cartier est déjà un secteur animé en soi et à proximté d'autres lieux animés. Pourquoi

en ajouter ? Je crois que de créer une sorte d'oasis de verdure pourrait être suffisant. La simplicité a ses vertus.
L'histoire du Québec non modifier
Bâtiment écologique (toit vert, géothermie,etc)
Marché public ponctuel
Que le mobilier soit beau et que ce soit propre
N/A
Toilettes seulement. C'est suffisant.
Pas de scène traditionnelle pour y présenter des spectacles, mais une place publique favorisant les petits rassemblements et qui pourrait favoriser la présentations de petits spectacles intimistes.
Habitant l'immeuble mitoyen, cet été les petits concert/bac à sable et chaise c'était vraiment bien mais à contre parti, des gens fumaient de l'herbe à côté des enfants, il y avait des déchets partout, les bouteilles d'alcool, du verre par terre. Ce qui était très dangereux et au final les parents allaient au parc car plus sécuritaire. Le parc étant à même pas 5 minutes à pied ! L'aménager c'est super mais surveiller ou mettre des limites c'est la clé, sinon ça fera comme cet été et les familles déserteront la place. Il ne restera que les fumeurs et les itinérants malheureusement.
Contrôle serré de la sonorisation et interdiction d'animation bruyante dépassée 23h00
Nature et arbres.
spectacles de musique
Des bancs à l'ombre et au soleil, des amuseurs publiques, des prestations musicales, de la verdure.
Abreuvoirs
Support à vélos Borne de vélos en location
Je pense que la ville devrait se dépêcher de faire le projet de tramway et de créer cette place Cartier. L'usage progressif amènera son lot de projets et de services en demande, lorsque les gens se l'approprieront.
Marché (fleurs, bio, légumes, artisans, camions de rues. etc) à raison de un par jour.
présence d'une oeuvre d'art
- pas d'animation nécessaire ni requise. - aucun bloc de béton tel que ceux présent actuellement. Les barrières ou plots anti stationnements doivent être en harmonie avec le mobilier urbain de la rue Cartier - pas de containers en bois/plastique tel que ceux utilisés actuellement pour l'essai raté de jardin publique - permettre les stands de nourriture temporaire selon les saisons
Faire des groupes de discussion. Favoriser les rencontres. Intergénérationnel.
Une fontaine
fontaine
Supports à vélos
De l'éclairage spécial qui s'harmonise avec les lampes et qui ne nuit pas au ciel étoilé.
Non
Que l'espace multifonctionnel couvert à même la place publique ait une fonction culturelle (et non commerciale).

Fontaine, tables et chaises
plusieurs bancs publics
Activités sans amplification du son.
Art interactif / multi-sensoriel.
Fleurs,
L'idée d'installer des toilettes est très bien car les commerçants ne tolèrent pas qu'on utilise les leurs. Je suggère d'installer les autonettoyantes ainsi ce serait propre en tout temps. Même si elles sont payantes, c'est toujours un plus.
Ne pas favoriser les activités trop bruyantes
Une personne ressource ou un gardien de sécurité.
Tables à picnic (pour du take out de la rue).
Animation variée: enfant, adulte, ainé
Je ne souhaite as répondre.
Je crois que la grande scène du Festival d'été devrait être aménagée sur cette place!
Des présentations de musiciens, artistes des arts du cirque, spectacles de danse etc
Musique via hauts parleurs svp.
Je ne vois pas la pertinence d'un tel site puisque le Parc de l'Amérique française n'est pas si loin et est déjà un espace assez grand pour certaines animations. Étant donné que l'espace visé par la présente question est plus petit, je prioriserais plutôt les idées qui font de cet endroit un espace vert pour minimiser les îlots de chaleurs dans cet espace de la ville.
Tables et chaises afin de profiter du lieu. Possibilité d'y rencontrer des amis et prendre un verre, un snack.
des estrades pour que beaucoup de monde puisse s'y retrouver
Une succursale SQDC
Jeu d'échec public Piano public Exposition d'art
Non
Dépôt pour batteries , ampoules , petits électroniques
Jeux d'eau bloc moteur pour enfants
Un jeu d'eau ou une fontaine, des fleurs et des arbres
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Événements pour les familles
Animation pour les enfants

Demander de nous prononcer sur de l'animation pouvant avoir lieu à un endroit spécifique autour de ce projet est complètement déraisonnable. Vous auriez du vous concentrer sur la réelle nécessité de ce tramway et même sur le long terme...
Expositions artistiques temporaires
Artistes de rue mais il faudrait prévoir un espace petite scène ou autre
Une télévision avec LCN en continu.
Piano publique, amuseur publique, station pour vélo
Culturel : expositions oeuvres d'art,
Non
cirque urbain, animation musicale.
Stationnements
Que l'espace demeure à des fins publiques afin d'assurer la revitalisation et l'attrait du quartier à long terme. Une petite scène pour des évènements de portée locale, un espace pour un marché agricole locale (par ex le samedi matin). Bref ce qui favorise la vie et l'animation de quartier en y attirant aussi du monde de l'extérieur.
Tout sauf un tramway.
Expositions d'art
de l'animations gratuite pour permette au personnes à faible revenue d'en profiter
Que l'aménagement tienne compte du climat.Que les aménagements soient de qualités et permanents, en d'autres mots, durables par opposition à jetables ou à éphémères.
non
Exercice en plein air: yoga etc.
Une pergola pour l'été
un espace food-truck
Tables à pique-niques, musique, soirée de contes, foyers l'hiver...
Spectacles de musique
Aménagements adaptés aux personnes aînées et à mobilité réduite Espaces de jeux pour enfants Dans les salles de bain (Femmes ET hommes) des stations pour changement de couches
Présence du FEQ - Carnaval de Québec
Non
Station recharge de cellulaires
marché fermier
Animation et événements ne seraient pas ma priorité
l'espace est pas si grand, je vois + le danger de sécurité par le débordement sur la rue René Lévesque qui sera assez réduite par 2 voies de tramway, 2 voies de circulation, trottoir pour piétons, handicapés, livraisons.
des tables de pique-niques (endroit pour manger)
Lieu d'expression populaire (artistique, réflexif) et gymnase avec éléments mobiles extérieurs
Commémoration d'une personnalité largement connue dans le quartier et la ville.

Spectacle de musique à aire ouverte. Abreuvoirs. Terrasse couverte.
arbres, arbustes et bancs.
Musique genre violon, accordéon. Des ateliers interactifs. Dans la prochaine question, vous parlez de la place éphémère qui est belle mais trop dans le passage de traverse piétonne, et associée à un commerce Startbucks et maintenant Chocolat favori. Bref c'est trop coincé dans cet espace mais j'aime ce genre de concept. Organiser cette espace bien éclairé le soir, avec une belle ambiance pour éviter les regroupements liés à la consommation après 21h.
Kiosque à journaux, revues et passe de tramway comme à Paris.
Non
L'ajout de toilettes publiques serait une très bonne idée. Prestation d'artistes de Québec. Il serait intéressant de rassembler divers éléments de diffusion culturelle, tel que la boîte à livre. Enfin, comme il y a plusieurs personnes âgées dans le secteur, il serait bien d'offrir des endroits de repos à l'abri du soleil et de la pluie.
Stationement pour voiture électrique
Place et café à l'européenne
Stationnnement public courte durée
Des tables pour manger
Enceinte de pierre végétalisée
Des arbres.
Un monument ou plaque qui rend hommage à François Duchesne, mort l'an dernier.
Café, pas une chaîne.
Bancs, tables, chaises, oeuvres décos ou d'art.
espace ludique, jeux géants
Des performances en direct d'artistes
Artiste à l'œuvre dans un milieu avec le plus de végétation possible.
Arbres, végétation, bancs PRIVILEGIER L'ENVIRONNEMENT, LA VIE COMMUNAUTAIRE.
des arbres
Tout simplement un espace vert sur la rue .
ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
pas de tramway
Ne sait pas
Bancs publics.
Rien qui implique le mise en place d'un tramway
Pas de tramway svp
Des sièges adaptables aux activités pour que les passants puissent s'asseoir et se reposer, se rencontrer et manger ou boire vu la proximité des commerces, écouter un spectacle.

Il y a le Grand Théâtre qui a été conçu justement pour des événements d'animation qui fait le travail à 200 mètres de là. Pour les toilettes publiques, on s'entend qu'elles seraient utiles uniquement en temps de Festival d'été. Serait peu achalandé en hiver.
Vous savez que les plaines sont tout juste a 300 metres et il y a deja tout ca haha
Marché agricole
Rien à voir avec le tramway et mon mécontentement
La question no 10 ratisse large dans sa description. Oui une toilette publique, oui à des possibilités d'espace commercial et culturel.
Le commercial est suffisamment représenté sur Cartier à mon avis
Aucune. Ce n'est pas en essayant d'amadouer les gens qu'il réussira à faire passer SON projet
Aménagement sobre ..... PAS de murales .....
Il faut que l'aménagement tienne comptes des possibles intempéries(vent, pluie, neige, froid…) C'est un lieu de transit.
Verdure fournissant de petits espaces ombragés pour les chaudes journée.
Stationnement couvert pour vélos.
Musiciens de rue, cinéma en plein air
balancoire
On pourrait prévoir la projection d'animation lumineuse sur les murs des bâtiments à proximité. J'aime aussi les aménagements urbains de types balançoires ou des bancs pour s'alonger.
Les dessins montrent BEAUCOUP d'espace minéralisé. Si c'est comme ça ça sera un îlot de chaleur. Il faut laisser plus de place à la végétation et sols ouverts, sinon on fera le même erreur que la rue Maguire (BEAUCOUP de béton, il va faire très chaud dans quelques années et la végétation risque de mourir).
Skatepark
Aire protéger en cas de pluie/ l'hiver les vents ..
Station de recharge de cellulaire gratuite
Un vrai referendum sur la realisation du tramway.
Non
Acces a une fontaine d'eau potable pour emplir les gourdes.
Ne veux pas du tramway.
aménagements: végétation, abris pour couvrir du soleil comme de la pluie. animations: musique, mini-concerts de rue, théâtre...
Le tramway est un mauvais projet.
Aires de jeu pour les enfants incluant des modules, des jeux d'eau et des carrés de sable.
Un marché
Borne de recharge velo et autos électriques!
Un lieu où les gens pourront voir des photos qui montrent le boulevard René-Lévesque quand il y avait des arbres matures et l'absence de fil. On pourrait aussi voir des

photos d'autobus presque vides. Bref une belle exposition pour montrer comment ce projet est inutile et scandaleux.
Non
Match de sports, spectacles de groupes de musique «connus», cabane à sucre, match d'improvisation, spectacles d'humour, expositions (arts, horticulture, sciences), etc.
une vrai place publiques.. pas juste une carré avec des bancs
Des prises pour les appareils électroniques
Pas de tramway
Laisser en place ou mettre en valeur le reste de la station essence Faire un lien avec la place publique côté cinéma Cartier Faire un lien inclusif avec les différentes communautés qui vivent dans le quartier Fontaine historique (pas de jeux d'eau)
Un parc
Le moins de surface possible qui absorbe la chaleur l'été (pour atténuer les effets des canicules)
Des jeux pour enfants! Voir cette excellente vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=ybFG-GyS_38
Oui, animation, musique
Formations écocitoyennes
On est un quartier résidentiel et d'avoir encore un scène d'animation à côté des résidences, même collé sur les résidences est un manque de considération. On vit le festival d'été, le carnaval, la francophone, les fêtes de cartier, c'est suffisant.
Un peu comme la place limouloise, c'est une bonne idée :)
Quelques mots: accessibilité pour tous.tes, quelque chose que même les gens en situation de pauvreté peuvent utiliser et profiter, pas de commerce svp. Promotion de la culture par exemple. Quelque chose d'innovant, progressiste qui clash avec Québec "la ville des radios poubelles".
De (futurs) grands arbres permettraient d'ombrager la place publique en été.
Musique fleurs
artistes de rue
Des arbres, plein d'arbres! On a tellement besoin de verdure en ville! Aussi, des stationnements pour les vélos.
Un partenariat avec la communauté de Wendake pour souligner l'importance des autochtones à notre identité québécoise.
Stationnements pour auto
non
Stationnements additionnels pour voitures
Artistique
Fontaine d'eau potable, trop peu de fontaines dans la ville.
Children- and family-oriented entertainment.
Le moins d'imperméabilisation possible
Une cantine mobile type roulotte. Restauration rapide ambulatoire.
Infrastructures vertes
Des conférences sur les sujets de la justice sociale et environnementale

Atelier de réparation de vélos autonomes
Une petite scène pour accueillir des artistes (un peu la place Limoilou à l'angle de la 3e avenue et la 6e rue)
Ajouts d'éléments ludiques sans l'aménagement. Exemples: jeu d'échec intégré dans le mobilier, etc.
Voir réponse numéro 9.
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
Marché public, spectacles pour la famille, musique
Cabane à sucre, spectacle d'acrobates, atelier de bricolages, cours de Yoga, spectacle musical extérieur gratuit, etc.
Mini marché, arts visuels, artistes de la rue
Musique de rue, animation pour enfants, arts vivants et expositions temporaires.
Infrastructures vertes de rétention d'eau.
Signal Wi-Fi pour le branchement Internet
Aménagements estivaux et hivernaux destinés à une multiplicité de populations
C'est le quartier des arts, donc de l'information sur les expositions en cours au MNBAQ.
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
oui! Une fontaine pour une effet WOW qui va attirer les gens et contribuer au dynamisme de ce secteur.
Table à pique-nique
Favoriser espace serein et apaisant
Disposer d'un espace pour un ou deux camion-bouffe.
des pièces de théâtre.
Du stationnement pour accueillir les gens des arrondissements non desservis par le tramway.
Food trucks
Pas besoin de tramway.
Information touristique
Je ne sais pas
Maximiser la végétation.
Non
Des pistes cyclabes et des stationnements pour vélo
danse et cirque
On veut baisser les taxes! Arrêtez les dépenses inutiles
Aménagements : - Supports pour attacher les vélos. - Fontaine à eau (été) Animations : - Spectacles (Été) - Village de Noël (Hiver) - Marché local (Été)
les arts de la rue, amuseurs..
Un piano public svp.

Des espaces pour de l'agriculture urbaine. Une installation pour des expositions publiques, un peu comme celle de la place d'Youville.
Terrains de pétanques, bbq?, espaces à feux?
Stationnement vélos adéquats. Borne de recharge vélo, borne avec outils... Ce serait vraiment apprécié d'avoir un stand du RTC, que ce soit un distributeur automatique ou autre...
des chaises, des arbres...
Un petit point d'eau type fontaine pourrait rafraichir un peu l'endroit durant l'été.
Nourriture de rue
Espace pour la musique
J'aime bien les installations temporaire à la place Jean-Béliveau (comme les oeuvres d'arts lumineuses) - si possible des concepts de cette nature en rotation.
Commodités pour les voitures
Un petit coin enfant... jeux de sable, balançoire, tape-cul
plus d'espace de stationnement pour les voitures et abandon du projet
Oui des stationnements
N/A
Une animation en lien avec l'histoire et la culture urbaine du quartier. Des infos, de la documentation, des ressources.
Potager urbain
Un foyer et des chaises en hiver
Musique
On veut un réseau de transport qui offrira des toilettes aux usagers.
Infrastructures vertes notamment pour la gestion pluviale
Pas de chaines commerciales (ex stabucks). Possibilité de consommer sa propre nourriture.
Occupation culturelle --> d'accord Occupation commerciale --> d'accord pour un petit marché saisonnier de produits agricoles locaux.
Couverture vegetale qui fait de l'ombre
Kiosque d'information police de Québec et Ville de Québec
Non ont a assez de clown et de vedettes comme c'est la
Un éclairage d'ambiance avec une installation artistique permanente et 4 saisons à la hauteur du génie québécois de Moment Factory.
Un espace vert. Plus de végétation.
Il faut prévoir des aménagements légers et flexibles.
parc
Pour les enfants l'été, des groupes de musique locaux qui pourraient performer durant l'été, des expositions extérieurs d'artistes de Québec.
Non
Aménagement pour la biodiversité! Nichoirs, maisons pour les insectes, etc.
Une fontaine pour masquer le bruit et créer un oasis de fraîcheur
Permaculture, foret nourricière. Espace éducative pour l'agriculture urbaine. Espace se sensibilisation sur les changements climatiques. Ville éponge.

Espace foyer pour l'hiver
Y aurait-il moyen d'aménager les lieux fans une architecture qui fasse référence au riche patrimoine de Montcalm (briques, présences de détails architecturaux rappelant ceux des bâtiments du quartier, etc.) ?
Une fontaine d'eau
Espace adapté aux familles.
Peut-être quelques fontaines/jeux d'eau pour les enfants s'ils souhaitent se rafraîchir lors des canicules de plus en plus fréquentes. Je crois qu'il y a peu de ces infrastructures au centre-ville.
Surtout de la végétation/jardins urbains comme au bassin Louise avec les Urbainculteurs.
Exposition permanente, peut-être. Jardin d'autocueillette (Les Incroyables Comestibles)?
Prévoir des mesures ou des mobiliers permettant la tenu d'événements en hiver et lors d'averses.
Animation, musiciens de belle musique
Des espaces réservés aux stationnements vélo, des aménagements inclusifs (accessibilité universelle des lieux), des aménagements sécuritaires, entres autres pour les femmes qui s'y promèneront la nuit, un marché public, et des animations culturelles.
Théâtre
Des bacs en culture partagée pour s'approvisionner de quelques comestibles, pourquoi pas !
Ton tramway va scrapper la ville et c'est une gaspille d'argent. Met des bus électriques à la place.
camion restaurant, mais pas d'un restaurant connu et cher, un vrai food truck d'un petit commerce
Je ne peux être favorable à la question précédente parce qu'il est prévue un espace commercial.
De l'espace pour les vélos. De l'art urbain. Priorisation des familles.
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales
Gestion des eaux pluviales avec infrastructures vertes. Des végétaux!
Il y a déjà des toilettes aux halles du petit cartier.
en été un marché de producteur locaux comme en europe (fruits, légumes, fromage, ect)
non
Beaucoup de verdure
Tout excepté un tramway.
Oeuvres d'art
Musique
Oui à la toilette publique, mais la majorité du site en d'espace vert.
Aménagement inclusifs de TOUS (NON au design de mobilier "anti-itinérants" qui empêche de se coucher sur un banc etc.) .
Ne sais pas.
La possibilité de spectacle en tout genre.

Un espace numérique pour montrer les horreurs urbaines des dictateurs de ce monde
Du mobilier confortable et original.
Jeux d'échecs géants permanent.
Musiciens de rue
Jardin publique ou achat d'aliments locals
expositions de photo, cabane à sucre, marché de Noël
Pas de tramway à Québec
un marché de producteurs locaux par exemple. Je me fierai aux recommandations de Vivre en ville ou d'autres organismes qui placent la revitalisation des centre ville au coeur de leurs preoccupations, ainsi que l'environnement
cinéma extérieur
Y prévoir une petite scène permanente et surélevée pour des spectacles impromptues
Un espace pour soirée dansante (ex. swing)
un marché de produit maraicher frais et local l'été
des arts de rue
Arbres, espaces verts, arbres fruitiers, sans béton et sans asphalte
Expositions. Théâtre pour enfant. Musique émergente avec des organismes locaux comme Pantoum. Ted talks. Montcalm attire beaucoup de productions grand public, ce serait intéressant d'y amener une scène plus alternative.
Nichoirs et mangeoires pour oiseaux
Des bacs à jardins en Incroyables comestibles (à récolter par les citoyens)
Espace pour musiciens et artistes ambulants. Comme le busking à Halifax, un endroit pédestre qui attire beaucoup d'artistes. Intéressant en période de festival d'été ou carnaval d'hiver.
Petit évènement du genre "Pop-Up FEQ" mais autant musicale qu'artistique ou même qui traite de l'histoire d enotre Ville !
Un café
bancs si repos, végétation pour être îlot de fraîcheur
Des modules en bois qui sont des bancs-jardinières, on peut manger et jaser là de façon spontanée (modèle Rosemont Petite-Patrie, stationnement converti sur Beaubien)
Manque d'information sur la vision du projet.
Station vélo (pompe à air, etc)
Chapiteau comme au Parc Berthelot dans Saint-Jean-Baptiste?
aucunes animations, LESS NOISE est tres important.
Oui plus d'espace vert…
Prestation musicales
Ajouter ce nouveau site dans la liste des endroits désignés pour les amuseurs publics de la Ville de Québec :)
Amuseur de rue. Musicien. Marché public.
Une fontaine ou des oeuvres d'arts. Peut-être des mangeoires pour favoriser un retour de la faune urbaine.
Pas particulièrement
Marché public

Des bancs et des arbres
Un marché public
musique, danse, théâtre, projection de films et courts métrage
La plantation d'arbres ayant potentiellement une canopée importante.
Des jeux pour enfants
vélo
Espace pour un ou deux Foodtruck
Non
Station reparation avec pompe pour vélo
Des arbres, des bancs pour se rafraîchir, de la musique.
Un marché d'été et de producteur.trices!
Comme le jardin st-roch
Rave extérieur une fois par année
Des arbres, des bancs, de la musique classique
Non
Beaucoup de verdure, incluant un ou plusieurs arbres appelés à devenir très grands.
Arbre, verdure, forêt nourricière (référence : projet de l'IUCPQ), il y a trop de béton dans ce secteur
non.
Il faudrait que cet espace multifonctionnel soit le plu sur enduit possible afin de laisser l'espace pour une place publique extérieure, un aire de repos, une petite scène, un espace à kiosque? De la végétation?
N/A
Potagers urbains
Arbres et scènes
Voir plus de végétation et d'espace piéton et cycliste.
- Ajout d'une toilette publique confortable et autonettoyante et gratuite (comme il existe en Europe). - Ajout d'abreuvoirs publics. - Que les bancs et les supports à vélo soient disponibles l'hiver. - Prévoir du mobilier pour enfants (pas des modules de jeux comme dans les parcs, mais peut-être des structures de jeux libres?)... En tout cas, penser cette place publique pour que ce ne soit pas uniquement un lieu de rencontre de la population adulte mais pour la population au complet. - J'aimerais bien qu'il y ait un espace pour célébrer une facette quelconque des Premières-Nations (aménagement horticole, fresque murale, lieu d'exposition d'artistes émergents, etc).
L'ajout d'un espace commerciale me semble inutile. Déjà plusieurs commerces avec qui il ne faudrait pas competionner. Par contre, le reste de l'aménagement me plaît beaucoup. Donc j'aurais aimé ajouter un commentaire à 10 afin de me dire favorable.
N/A
Aménagement permettant de luncher, espaces sanitaires.'
musiciens de rue à l'occasion.
De la végétation pour reduire l'effet d'ilot de chaleur
zone d'ombre suffisante pour se rafraichir lors des journées plus chaudes

J'aimerais y voir une fontaine d'eau potable. Quelque chose de joli, une fontaine d'allure antique, pas un truc qui a l'air d'une machine distributrice.
Espace pour les familles mobilier et espace ludiques.
Parce qu'il y a déjà bcp bcp d'animation, laissez les gens organiser eux-mêmes. Chanteurs, musiciens. Les mêmes sont toujours là et c'est très bien ainsi. Arrêtez de vouloir organiser. La rue Cartier est une rue vivant qui s'anime d'elle-même.
un piano!
Fontaine publique, supports à vélo
Le projet de tramway n'est simplement pas le bon pour Quebec.
Jardin communautaire ou serres 4 saison
Présence d'eau
Un petit marché publique offrant fruits, légumes et fleurs de producteurs locaux. Ça compenserait la perte du Marché du Vieux-Port!
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
Non
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
arbres fruitiers, artisans, spectacles animations,
Créer un petit parc avec de la végétation
Spectacle à petit déploiement avant 22h. Arbres feuillus.
Mettez fin au projet de tramway.
Theatre de rue
De l'espace gazonné, des arbres, des végétaux, un petit chemin pour circuler.
Du théâtre!!
Regardez les parcs de Stockholm ! Faites ça simple et zen. On veut de la verdure, un beau parc plein de neige et chaleureux en hiver. Animation ? Mettez des humains créatifs dans tout ça et ils occuperont l'espace, sous la pluie et la neige, à ciel ouvert.
Un espace prévu pour urbainculteurs (potager)
Des éléments pouvant divertir et amuser les enfants. Il faut ramener les familles au centre-ville.
Toilettes. Aires de repos. végétal arbre Rack à vélo
Non, c'est très bien actuellement.
Éléments d'aménagement: * Faire des choix de plantes indigènes afin de réduire au maximum l'utilisation de la classique pelouse verte. * Créer une canoppée avec des arbres de différentes espèces afin de prévenir la coupe massive de ceux-ci comme avec les frênes.
Un aménagement ludique, intéressant pour les enfants.
Pas besoin de place publique sur cartier, on a déjà les plaines d'Abraham.
Peut-être quelques choses de ludique, multifonctionnel
Je ne sais pas
Il faut tenir compte de l'hiver, offrir du mobilier urbain et des aménagements pour pouvoir profiter de l'espace en toute saison.

Stationnement pour vélos sous-terrain chauffé et surveillé avec douches (vélo=transpiration). Incitatif $ au déplacement pour le travail à vélo.
Non, la Ville de Québec dispose d'assez d'endroits pour l'«animation»! La société de loisir à gogo a ses limites! On doit songer aussi à offrir des endroits juste un peu tranquille. À nouveau, j'en veux pour exemple ces villes où j'ai séjourné (parfois plusieurs années), Vienne et Bordeaux que je mentionnais plus haut, mais également Paris et Athènes: ici et là, au détour d'une rue, on tombe sur un square où il n'y a rien d'autre que de la végétation, des bancs et des enfants qui jouent dans un carré de sable. On peut se poser, lire son journal (tant que ça existe encore...).
Fontaines d'eau
Bancs , aire de jeux enfants
Non
Non
Il manque d'espace de repos, le boulevard cause beaucoup de nuisance sonore
Non
Un parc. On a un grand besoin d'espaces verts
Des espaces passibles d'être fréquentés pendant les 4 saisons, couverts et à l'abri du froid, de la pluie et de la neige et que au même temps puissent favoriser l'illumination naturelle.
Infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
Parc a chien
Aucun
Espace aménagé avec des tables, des balançoires et des zones d'ombre.
+++pour l'art et la culture
Fontaines pour remplir des bouteilles d'eau réutilisables
Un espace pour des performances artistiques (théâtre, poésie, art visuel, musique)
De très nombreux arbres!
Un espace dédié aux enfants. Tables à pique-nique.
Non, le moin possible s'il vous plait. L'installation d'un espace multifonctionnel et de toilette semble un plan pour que cet espace deviennent salle et désagréable. Un accès à l'eau et à l'électricité OK, comme ca, les musiciens de rue pourront s'y installer. Rendez cet endroit le plus naturel possible SVP
Ombre
Pièces et spectacles par des étudiants et écoliers
Un rappel historique
Présence d'artistes de rue.
Arts de la rue (Street Art).
L'intégrer avec le musée, le théâtre du Périscope pour la diffusion de la culture
Fontaines d'eau. Salles de bain. Espaces à l'ombre.
Espace communautaire autogéré et non juste un lieu commercial ou un autre endroit de propagation de l'industrie culturelle. On doit redonner les espaces publiques aux gens qui l'habitent. Un lieu de rencontre et culturel autogéré.
Un piano public ou un espace pour les musiciens de rue.
Ne l'as faire de tramway
Jardin d'enfants, espace de jeux

Un frigo collectif
Éviter SVP de l'animation à tout heure du jour. Ex.: J'aime les musiciens, mais de l'animation musicale en tout temps, non. Une aire de repos est importante avec arbres et végétation comestible, amenez-y les urbainculteurs! ;)
Un air de jeu pour enfant
atelier réparation vélo, supports a vélos, etc
non
Végétation (arbres, fleurs, potagers), bancs et tables, jeux pour enfants, station remplissage d'eau
Espace accueillant pour les enfants.
Des stationnements sécurisés pour vélos électriques ou dispendieux. De l'ombrage pour les journées de fortes chaleur et des abris pour les bourrasques de neige et les grands froids.
Des balançoires s'il vous plait.
Vie urbaine. Buvette urbaine.
Un marché extérieur de produits locaux en période estivale
Arbres
Je trouve l'idée de la toilette publique très pertinente!
point d'eau potable
Non
Piano en libre service, concerts pour les chaudes nuits d'été, cirque, etc.
Un jardin, des arbres, des fleurs. Oui pour des toilettes et un ravitaillement en eau. Pour le commercial, le stricte minimum ou rien du tout, afin de ne pas nuire aux autres commerce de l'avenue Cartier.
Éducation relative à l'environnement. Même en ville, on peut être connecté à la nature
bureau touristique
Augmentation de la surface végétalisée (si infrastructure: sur les toitures)
Spectacle de rue
Piano publique
ok as long as it doesn't disturb the area
Marché fermier en été
Il est loin d'être nécessaire d'ajouter de l'espace commercial.
Parc
Musiciens animateurs de rues
Des évènements gratuits qui ne dérange pas trop le vie quotidienne des résidents
Des bancs.
non
Table de pique-nique
Marché fermier (maraîcher) la fin de semaine
Beaucoup, beaucoup d,arbres, de verdure, de bancs et peu de béton.
Ajouter des abreuvoir pour remplir les bouteilles d'eau, des toilettes. Ainsi que des supports à vélo.

C'est une bonne idée, si cela est intégré avec des aménagements floristiques ou arbustifs afin de compenser l'achalandage. Un espace de détente ou de rencontre au quotidien devrait également être possible.
Agriculture urbaine
De la végéttation
la tenue d'événement rassembleur fréquent et diversifiés pour les résidents du quartier
Plus de verdure
Pompe à vélo
Non
Un espace culturel avec une offre variée qui comprend des activités récurrentes(mensuelles et annuelles) et des activités « de passage » (espace loué/prêter par/à des artistes)
Une borne Wi-Fi Zap pour travailler à l'extérieur
Des arbres, des bancs et des toilettes, mais pas d'activités commerciales. Il y en a déjà sur toute la rue.
Des espaces pour pique-niquer
Non, je suis contre les animations dans cet espace.
Du mobilier qui favorise les rencontres et les échanges entre les gens
Oui, des spectacles gratuits et des marchés locaux de jardinage ou de noël.
Non... pas de place publique
Piano public / performances musicales et artistiques
Ouvert a la rue. Couvert, mais pas fermé. Acceuillant
Mixité et inclusion sociale particulièrement pour les personnes en situation d'itinérance qui fréquentent déjà les lieux
Jeux d'enfants
Des abreuvoirs.
terrain de pétancle
Des spectacles de musique spontanés, une installation pour se rafraîchir l'été (petit jeu d'eau, fontaine pour les pieds, etc.)
Modules de jeux oué enfants.
Jardin collectif Compost communautaire Marché public extérieur
Zone isolé de la rue par des arbres
Prestations de groupes de musique (dixie, swing, musique du monde). Expositions de photos, de peintures, de citations, d'extraits de livres, etc. Des stations/panneaux racontant l'histoire du quartier.
Musiciens. Théâtre de marionnettes pour l'été. Intervention éphémère. Activités artistiques médiation culturelle. Bibliothèque a roulettes de la joujoutheque basse-ville.
Des effets de lumière la nuit
Musique
Un nom autochtone pour la place publique
Arbres et végétation

Commentaires des citoyens Q # 13

Question # 13 : Quels aspects de l'espace éphémère avez-vous aimés?

534 réponses

Quels aspects de l'espace éphémère avez-vous aimés?
Le côté coloré et artistique
Paa grand chose honnêtement. Que du béton et peu esthétique
La possibilité de s'asseoir et d'avoir de l'ombre
cirque
son authenticité
Le bac à sable pour les enfants.
Le moins de véhicules motorisés dans le mesure du possible autour des espaces éphémères.
La convivialité
Convivialité Multiplicité des activités dans cet espace ingrat et restreint
Très peu fréquenté, mais de pouvoir prendre un café à l'extérieur en profitant du mobilier urbain était apprécié.
facilité d'accès et proximité de l'artère commerciale pour combiner flânage et emplettes dans la même sortie.
La murale était magnifique.
La possibilité de s'assoir, manger une crème glacée, papoter avec des amis.
la déco du garage.
Tranquillité, agréable de ne pas avoir les voitures qui s'installent là, espace dégagé, etc.
Les chaises Adirondacks !
Les chaises, être protégée de la pluie
Accès pour remplir une gourde
La convivialité
le carré de sable pour les enfants.
Espace pour s'asseoir. Peux de place sur Cartier
l'aire de repos et la possibilité de s'assoir
Les couleurs
Les endroits pour s'assoir à plusieurs à distance
L'ambiance visuelle.
Espace pour s'asseoir
Convivialité
Activités palliant une « dent creuse «. Des kits de places éphémères devraient être développés pour pallier à ces espaces en cours de redéveloppement (entente pour utilisation du domaine privé à formaliser). Une approche qui peut être jugée audacieuse mais à haute valeur ajoutée pour la communauté
Bon, disons que cet espace était assez bâclé l'été dernier, c'était plus agréable de s'asseoir en face. Aspect le plus intéressant : il y avait de l'espace.

L'espace couvert pour se rencontrer à l'extérieur, mais protégés de la pluie.
Avec la COVID c'était pratique pour passer du temps entre amis. Je ne sais pas à quel point j'aurai la même utilisation lorsque les commerces commes les cafés seront 100% de retour. C'est un point de rendez-vous pour s'attendre intéressant lorsqu'on est à pied (facile à identifier).
les graminées qui forment un écran
Les Plaines constituent un lieu infiniment plus favorable
Il ne faut tout de même pas en faire une scène, les locaux aiment leur rue avec une certaine tranquilité. La place éphémère a donné l'occasion à des gens mal avisés de fréquenter l'espace parfois le soir.
La beauté
Convivialité Bel aménagement
L'espace pour faire une pause, flâner en prenant un café ou une crème glacée.
Les couleurs et les chaises.
Voir du monde qui sont aussi contre le projet du tramway.
Un espace de repos et d'échanges cordiaux et à mon avis c'est comme ça que sa devrait rester. Nous en avons trois sur Cartier. alors c'est bien assez.
Les auvents, le carré sable
Pas très joli. Béton.
Son existance
bancs
Proximité de la rue Cartier qui permet de fréquenter la rue mais en même temps avoir un espace pour déguster une bonne crème glacée
L'intention était bonne, mais ce n'était pas un lieu particulièrement intéressant. Cela dit, je ne critique pas, c'était un grand défi considérant la nature actuelle du lieu. Le mobilier était confortable.
Aire de repos
La décoration et l'ameublement.
Non au tramway. Créez un amigo express version intraurbain à Québec.
L'installation artistique, le vélo pour charger les téléphones
Les musiciens de rue
Spectacles de musique.
Les concerts
Bac avec comestibles
rdtdtrd
repos
Pouvoir s'asseoir.
Spectacles de musique
Son existence. La COVID nous a empêché de bine en profiter (distance, etc). À suivre…
Les couleurs vibrantes et l'emplacement stratégique
Lieu de rencontre. Il pourrait y avoir un piano Public.
Pour moi c'était essentiellement un lieu de passage.

La proximité avecl'artere de la rue Cartier.
Pouvoir s'asseoir et passer le temps
Spectacle et jeux pour enfants
Murale et mobilier urbain
Le vélo pour recharger les cells. Les bancs.
Aire de détente, place de rencontre entre résidents. Aspect d'espace non-commercialisé dans le contexte de l'artère commerciale.
À cause de la l'endémie ce furent des moments de belles retrouvailles et/ou rencontres très agréables!!
Oeuvres d'art/sculptures
Le décor
L'ambiance
J'ai détesté les blocs de béton et les bouts de gazon.
Présence de bancs et d'espaces prorogés
Des places pour s'asseoir puisque les tables et chaises près du chocolat favoris sont toujours occupées, inauffisantes
L'aspect rassembleur.
Aire de repos, art visuel
L'endroit est hyper lumineux (attention de ne pas mettre trop d'arbres; les logements du secteur sont souvent sombres et on est tellement contents de trouver de la LUMIÈRE. J'ai aimé les aménagements pas trop rigides, relax. Par contre les graminées sont rapidement mortes dans leurs pots (aspect Arizona à la fin de l'été).
Rien
Le fait qu'il y avait du monde... ça m'a fait un moment oublier l'année atroce de la covid...
ensoleillé mais bruyant
Éphémère
La quiétude et la possibilité de s'assoir (expérience malheureuse pour les plantations !)
Les bancs, l'ombre
Ajout de végétation
Bancs, lieux de rassemblement.
Le fait qu'il soit en hommage à François Duchesne.
Coin repos
La couleur, la présence de mobilier, l'ajout de végétation
L'espace est grand.
La possibilité de s'assoir et se détendre.
les spectacles de musique en fin d'après-midi
l'ombre, les sièges.
repos et espace pour discuter entre amis
Le repos qui en ai l'élément primordial et surtout enfin les enfants ont eu droit au chapitre eux que la Ville ignore constamment. Des jeux, carré de sable ect ect sans en faire un parc à proprement dit mais un endroit oû les petites familles se retrouvent en tranquillité.
Les spectacles musicaux

Les bancs.
cirque
La convivialité
La présence du monde
Je n'ai pas aimé l'aspect "éphémère". On peut par contre apprécier une certaine créativité.
peu
Chaises et feu l'hiver.
Le fait qu'il y avait moins de voitures stationnées.
La convivialité, y croiser des amis et connaissances du quartier. Les spectacles de musiques
proximité
Que les gens puissent se rencontrer et échanger entre eux
Les chaises/banc pour s'y asseoir, la possibilité d'y rencontrer des amis, ou de se reposer après une marche dans le quartier.
Les trottoirs sur Cartier sont étroits par rapport au potentiel de marcheurs et les véhicules (de plus en plus gros) encombrent la rue et la vue sur la rue commerciale. La place donne un dégagement, une vue d'ensemble, un espace de "respireration" où s'arrêter, discuter.
Repos, rencontres
La murale colorée
Ombre
Le côté éphémère. Devrait y avoir un roulement d'activité / exposition d'artistes locaux.
Que cet endroit soit devenu un espace positif de repos, de détente et de regroupements spontanés sympatiques.
Espaces pour s'assoir à l'ombre (parfois insuffisants)
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici
La mémoire de M. Duchesne, les bancs, et la murale sur le bâtiment actuel.
L'originalité
Bancs
Lieu pour se reposer
La végétalisation
Convivialité
Toilettes
L'atmosphère
concerts, mobilier, oeuvre d'art
Je n'ai pas particulièrement aimé ce site à cause de la présence des bloc de béton.
En fait peu, pcq cet espace était trop minéralisé
Art urbain, aire de repos
Son emplacement, son ensoleillement, sa proximité des commerces, les chaises pour se retrouver/se reposer, la présence de poubelles, le côté "invitation" - familial/amical
La possibilité de s'arrêter. de s'asseoir et d'assister à des mini-spectacles.
-possibilité de s'asseoir sans consommer ou consommer des aliments -maison -aire de jeux pour enfants (ex carré de sable)

Le fait que ce soit éphémère et non un centre d'activité surchargée.
Repos à l'ombre.
Proximité
Possibilité de se reposer
Tranquille
le calme, la possibilité de rencontres
Les plantes et les places assises
Les œuvres des artistes
C'était un super lieu de repos.
aucunes
Les couleurs
Aire de repos.
La réappropriation du site. Les chaises et la végétation
Très coloré, c'était beau et accueillant.
Spectacle, grandeur de l'espace et accessibilité.
La végétation (correct dans le contexte d'un stationnement)
Le fait qu'elle permette une certaine convivialité
Bancs pour attendre ma conjointe quand elle magasine!!!
Bancs, espaces pour enfants, ombrages.
Les arbres et les tables-chaises
L'aspect simple et sans prétention de l'espace
Les bancs pour se reposer ainsi que la protection contre le soleil et les intempéries. Merci!
Les bancs publics, les spectacles avec différents artistes, l'exposition de certaines oeuvres. Cet espace a vraiment contribué à rendre la promenade sur la rue Cartier beaucoup plus intéressante et agréable tout en permettant de profiter d'un lieu de rencontre et de rassemblement extérieur. Cet espace brisait aussi l'enfilade de commerces typique de ces rues commerçantes.
Pour le moment, c'était beaucoup trop bruyant
au coeur du quartier Montcalm, lieu de rencontre lorsque je donne rdv à des amis-es, lecture, contact avec le voisinage, etc.
L'ambiance créée par l'espace éphémère.
Le fait qu'il y ait de l'animation et autre chose qu'une station service.
La présence de musiciens
L'espace ouvert et ensoleillé, présence d'autrui tout en faisant ses propres affaires (lecture…)
Végétation, espace familial (bac à sable, craies)
Les endroits pour s'asseoir et échanger.
J'ai apprécié la tenue d'événements culturels, notamment les spectacles de musique et la bibliothèque partagée
Les stations chaleureuses l'hiver, entre autres.
Les « grands foins » rendaient le tout intime. Il y avait des grandes chaises. Les blocs de béton délimitaient très bien l'espace et on se sentait à l'écart de « l'action » de la rue.

Mobilier urbain
fresque
Le fait que l'aménagement tentait d'embellir le quartier (sans trop réussir, malheureusement).
Aire de repos
La présence de personnes dans un esprit convivial,
Chaises pouvant être déplacées
Espace de relaxation
Je ne sais pas
La créativité de ceux qui l'ont conçu; `le calme et la vue sur le fleuve
musique
La possibilité de s'assoir
Les plantes
les ajouts artistiques
Convivialité, aménagement léger, mobilier sympa, rien de bétonné
Musiciens, bancs pour rencontre
L'espace détente d
La verdure et la tranquillité malgré le fait que c'était au coin d'une rue passante
Simplement que ce soit un endroit de rassemblement et le carré de sable pour les enfants.
Contraste avec la rue Cartier qui est fort achalandée.
N/A
Espace tranquille.
L'espace lui-même qui est très propice aux petits rassemblements. L'accès facile de tous côtés. Pas de surcharge d'aménagement.
Concert Bac à sable Chaise Sculpture
ensoleillement et tranquilité
Le miroir et les poèmes au bas ainsi que les endroits pour relaxer.
Les bancs
Mobilier urbain pour s'asseoir et ombrage
L'aménagement pour les enfants
Juste la préoccupation de la ville de créer cet espace communautaire en remplacement d'une station service, vestige d'une énergie qui est appelée à disparaitre. Bravo à ceux qui ont penser cette expropriation, pour moi la place Cartier est déjà créée, on voie déjà un embryon de ce que cela peut devenir, autre choses que des stationnements, du commercial et plus de communautaire
aire ouverte avec sièges
La fresque murale
lieu pour détente
Bancs et espaces à l'ombre. Lieux de repos
lieu de repos

Permet les rencontres
Possibilités de s'asseoir, à l'ombre, suffisamment espacé pour la discrétion et l'aspect propreté respectée.
Bancs et chaises, plantes
Curiosités…
Les oeuvres d'art murales.
L'aspect es pathétique. Les couleurs!!
fleurs
Accès facile.
Un point de rencontre où l'on se croit en vacances. Un endroit coloré où le temps s'arrête, où l'on regarde les gens et le temps passer.
Les lieux de repos pour y déguster un bon chocolat favori ou une glace avec des amis!
Plutot décevant. Béton, bruyant et mobilier cheap
honnêtement rien
Place où s'assoir, relaxer, fleurie, verdure svp!
Mal aménagé, manque de végétaux,
De l'espace pour s'asseoir, permettait d'utiliser l'espace, de se l'approprier et de l'habiter, d'y flâner (prendre une crème glacée). Avoir ce genre d'espaces non payants est important pour la qualité de vie dans un quartier comme Montcalm.
Convivialite
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Les installations artistiques
Végétation
Les endroits pour s'asseoir entre amis.
Le bruit du boulevard, les blocs de béton et le doux sentiment de pollution urbaine. Il faut dire aussi que l'endroit est d'une grande beauté.
Emplacement
La détente
peu je ne le trouvais pas accueillant
Lieu de rencontre. Vie de quartier. Animation de quartier
toute l'ensemble mais il manque d'ameublements
La murale colorée !
Les places assises, les espaces pour se retrouver et relaxer.
Que cela existe...

La proximité
Mobilier urbain et végétation
la découverte de nouveautés
L'espace a redonné vie à un espace sous-utilisé.
L'exposition et les chaises
Son potentiel d'en verdir le décor.
C'était bien animé
La diversité des expositions
lieu de rencontre pour s'assoir et jaser
convivialité, aire de repos, ajout de végétation.
La surprise qui ouvre l'esprit et brise la monotonie ambiante...
J'ai seulement traversé le site.
L'aspect visuel (coloré).
Les espaces pour s'assoir, attendre des amis, lire un livre. Les installations artistiques éphémères étaient un plus très apprécié.
Trop petit.
Utile pour une pose.
L'espace et la relative quiétude au milieu du monde
La localisation et les espaces de repos
L'espace de détente, banc en bois
Côté convivial, permettant de petits rassemblements.
L'œuvre était très intéressante. J'ai aussi consulté la boîte à livres.
Les petits potagers.
Végétation
La possibilité de s'assoir
Superficie, végétalisation.
L'hommage à François Duchesne
verdissement
Plus de végétation pour éliminer les îlots de chaleur .
La facilité et la beauté des espaces éphémères
De pouvoir m'asseoir, lire et prendre un café.
c'est un endroit apaisant , lumineux , éloigné des autos .
Fresque
Une nouveauté.
Ce n'est pas très joli.
La vue sur les arbres matures
DES BANCS (AIRE DE REPOS)
La rue cartier est un endroit très convivial avec ses bons restaurants et l'ambiance qui y règne .
Et l'hiver dans tout ca ?
J'ai apprécié que l'espace était redonné aux citoyens. La possibilité de s'asseoir et la présence de grand bac vert réduisait l'impression d'être entouré de béton

fleurs, arbustes et sièges pour se rencontrer et discuter
Présence de zones ombragées
banc confortables pour s'asseoir à l'ombre
Les chaises Adirondaks et le petit peu de plantes qu'il y avait.
Peu de chose, assez laid
L'espace était plutôt inintéressant. Pas d'arbre, pas de beauté.
Je ne les trouve pas pertinente... le feu n'est pas assez chaud en hier... La musique l'été, ça anime le secteur
l'aspect artistique et vegetal combiné (sauf que la vegetetion n'a pas verdie!)
L'aménagement qui s'adapte aux saisons et aux événements du quartier.
Mural et végétaux
Pouvoir prendre une pause tout en faisant les courses
Originalité artistique
L'utilisation d'un espace autrement en désuétude.
présence de bancs et végétation.
À côté de la chocolatrie
L aspect epheme. Etre en plein milieu de la rue haha
J'ai aimé un espace animé avec peu de moyens alors que vous devrez mettre des millions pour camoufler votre horreur de projet inutile.
Qu'il soit éphemere
Les spectacles de musique.
Les bancs pour se reposer
Lieu disponible pour s'asseoir l'été
aucun
Pas grand chose
animation musicale; lieux pour s'asseoir (mais j'ai passé presque tout l'été à ma maison de campagne; c'est pourquoi je l'ai près peu fréquenté)
plus d'espace pour marcher
Œuvre d'art (passage insolite), végétaux
Chaleur, animation
La présence des gens qui avait pris le temps d'échanger entre eux.
le sourire des gens qui en profitait
Dynamisme du quartier
spectacles présentés
Endroits pour s'asseoir
les aires de repos. L'installation artistique
Végétation
Un espace de rassemblement, un lieu de rencontre.
Les couleurs du lieu! c'était invitant!
Le côté festif un peu désorganisé et éphémère.
La végétation, espace pour diner

Rien de particulier.
spectacles chaises
Banc
Les représentations culturelles, les animations publiques, chaises à l'ombre
Rassembleur
Jeux pour enfants
aire de repos
La présence d'espace pour s'asseoir et discuter, remplacement de la station service par un espace plus vivant et animée davantage en accord avec une rue commerciale animée
Les représentations musicales et artistiques. Chaises à l'ombre.
Aire de repos et de rassemblement pour les passants.
La fresque.
Espace pour prendre une crème glacée. Carré de sable. Espace pour que les enfants courent et jouent. Aménagements ludiques (miroirs, etc.).
Les bancs et autres sièges bien délimités en petites zones. La boîte à livres qui est toujours là. Les plantes.
banc, aire de repos.
Cet espace gagne effectivement à être aménagé. Cependant, je ne trouvais pas l'espace invitant.
• Les représentations culturelles • Les animations publiques • Chaises à l'ombre
Les bancs et la végétation.
Convivialité. Simplicité.
Banc, ombre, a l'écart des voiture.
Chaises de repos
Créativité de l'aménagement, possibilité de s'asseoir
La convivialité entre les mini groupes présents
Flâner et profiter!
Que cette espace soit "public" tout simplement.
L'originalité du contenu
François Duchesne. Pouvoir se reposer dans un espace artistique et inspirant
C'est plus acueilliant que la station-service qui y était avant.
Les spectacles qui y ont été présentés mettaient de la vie dans le quartier. C'était agréable de voir les gens se regrouper, souriant, pour écouter les artistes.
l'espace disponible pour s'asseoir, les interventions artistiques
Lieu de rencontre et de memerage pour les gens du quartier
Animation, rassemblements
Proximité de l'action.
chaises à l'ombre
Trop de circulation de véhicules autour de la zone

La végétation (bacs) et les airs de repos où manger son snack acheté sur Cartier.
Le cote artistique
Plus beau qu'une vieille station d'essence ;)
Les miroirs 🤣
L'ajout de verdure dans la ville
Son ouverture : il était visible, accessible, perméable.
Accessibilité et diversité sociale
La décoration, la murale
Terrasse
Les animations
avoir un endroit pour s'asseoir et discuter ou simplement prendre une pause
Vegetation
De pouvoir s'assoir pour jaser ou lire
Je passe par là presque tous les jours et je n'ai jamais été attirée par ce lieu...
Un espace commun.
L'espace était coloré et joyeux. Il y avait une ambiance festive.
La musique!
Le fait de pouvoir s'y rassembler entre amis, voir des spectacles impromptus.
Les animations avec des comédiens. Ça créait un effet surprise en arrivant sur les lieux. C'était humoristique et rafraîchissant.
Les nombreux espaces pour s'asseoir entre amis et profiter de l'ambiance et de la belle température.
La possibilité de se reposer et de pouvoir assister à des activités musicales.
Relaxer en pleine ville.
Les espaces à l'ombre, les tables et le mobilier pour prendre une pause. Étant donné la circulation actuelle sur René-Lévesque le site est peu utilisé comme lieu de détente. Les gens vont se déplacer sur les plaines à proximité. Pour le moment il s'agit plus d'un lieu de passage ou un lieu de socialisation du quotidien. Le réaménagement proposé permettra de désenclaver la place qui est en ce moment un peu prisonnière des blocs de bétons qui entoure le site en ce moment et qui bloquent ses accès naturels.
Lieu de détente, végétation, mobilier urbain éphémère.
Spectacles de musique.
Réutilisation de l'existant
La présence de banc, de livres, le décor coloré
Proximité de commerces et services, accessibilité en transports en communs
Chanteurs
repos
espace de détente, mais trop de bus et voitures (bruits, odeur)
Représentations culturelles, animations publiques, chaises à l'ombre
les bancs
Qu'il n'y a pas de tramway.
Arts

Lieu de rencontre et de repos. Feu
Les oeuvres d'art, la végétation, les animations, le mobilier
l'ombre, mais assez bruillant
J'aime les feu d'hiver et les bancs avec jardinage l'été
L'ambiance générale était très plaisante.
La chaleur humaine et le calme habituel
L'ajout de végétaux
Les bancs pour prendre une pause.
Présence d'art urbain
Chaise, ombre et rencontres entre amis
la murale
Pas de tramway à Québec
Présence de végétation et de mobilier urbain
Les couleurs, les bancs !
L'animation
L'aspect de cette espace et l'effet d'attirance.
lieu de repos
Aire de repos Verdure
Esthétisme, emplacement
On voit plus d'interaction, c'est plus vivant.
Tout
Familiale et dynamique
Espace convivial, vivant, passant avec un beau décor invitant. Nous avons envie de passer du temps dans un endroit vivant et dynamique qui attire les habitants de la ville. Permets une sensation de communauté.
J'ai peu d'opinion
Une petite pause dans le stress de la ville.
convivial et ouvert à tous
Un peu de tranquillité!
Aucun
Convivial, invitant, facile d'accès et coupé un peu du trafic
C'était coloré!
Pas de choix en particulier…
J'adorais l'effervescence des SPOT d'autrefois (spot : sympathique place ouverte à tous). Le calendrier des activités était très varié et on répondait à merveille à se réapproprier notre ville, nos espaces verts et nos quartiers. C'était animé ! Les places éphémères limités aux bancs et aux pancartes manquent d'animation et d'activités.
Espace ouvert à tous.
Le côté ludique.
Les musiciens
C'était un endroit agréable où manger un picnic à l'abris du soleil.
L'ambiance

L'animation
Ça fait dure un peu (blocs de béton) pour les fois où j'ai été mais c'est un début...
L'originalité
les places assises, mais c'était très 'SEC' comme endroit.. blocs de béton sur béton ... un ilot de chaleur poussiéreux.
banc et feu
Les couleurs. L'ambiance de détente. Les gros bancs étaient chouettes et invitants.
Accessibilité et pertinence.
Les animations, musiciens, les tables et bancs, le foyer au gaz.
Difficile à expliquer. Je dirais juste son existence. En fait, puisque je me déplace en autobus, j'adore toutes les places éphèmères de chaque quartier. Je me sens à ma place comme piétonne, comparativement à quand je dois marcher dans un power center.
Les plantes, la possibilité de se reposer.
La nature et proximité avec les gens
informel
Les prestations artistiques. L'ambiance.
possibilité de s'asseoir pour se reposer ou jaser avec quelqu'un.
J'ai apprécié que l'espace ne soit plus à l'abandon, peu importe ce qu'il y avait.
J'ai aimé l'ambiance qu'il y avait
Tous
L'art
• Les représentations culturelles • Les animations publiques • Chaises à l'ombre
• Les représentations culturelles • Les animations publiques • Chaises à l'ombre
Musique
Lieu de rencontre. Présence de musiciens.
C'est agréable d'avoir un espace pour profiter de l'extérieur pendant qu'on se trouve dans le quartier. Tout est à proximité.
Caractère public et ouvert
Mettez fin au projet de tramway.
Musique live, bancs, couleurs
L'effort de la ville, même minimal. J'ai aimé voir les gens profiter de cet espace, j'ai aimé les voir se reposer en faisant mes courses. La douceur sociale est importante pour moi et ce genre de projet l'entretient.
Couleurs
Végétation. Espace musique
Mobilier urbain, verdure
Ombrage. action
Embellissement de l'endroit, places assises
Le soleil

Ludicité
Les couleurs vives, la végétation, les bancs
Tres utile dans ce quartier
La verdure, de voir les gens l'utiliser comme endroit de rencontre
Les bancs
Le fait que cela ne soit pas permanent et que ça laisse l'espace de création pour des étudiants en architecture d'exprimer leurs visions d'un espace publique. D'ailleurs ce programme devrait toujours revenir les sympathiques place ouvertes à toustes on adore!
• Les représentations culturelles • Les animations publiques • Chaises à l'ombre
Banc et verdure
Les espaces de rencontres
Mémoire honorée. Mobilier urbain. Nature et arts.
la spontanéité de l'aménagement éphémère. La reprise de l'espace dédiée à la voiture par les citoyens, c'est aussi un excellent ajout à l'offre de la rue Cartier et permet de profiter des commerces.
Les couleurs!
Aucun, j'ai trouver l'espace mal organiser et très peu attrayant (sachant que je vie dans le quartier et passe devant cet espace presque qu'à tout le jours).
Pouvoir s'asseoir et se reposer c'est très important pour les aîné.e.s qui fréquentent Cartier. Aussi pouvoir laisser son vélo.
Les gros blocs de béton ne facilitaient pas la convivialité.
Musique et visuel (espace décoré de verdure, ce qui signifie l'été pour moi).
Les bancs et la muraille colorée !
les chaises et bancs
Le fait de s'asseoir et de se reposer en rencontrant des personnes
Musique, réduction des îlots de chaleurs. « Placemaking »
Aussi pendant l'hiver (temps des fêtes), joli lieu de rencontres autour de la musique
J'aimé le mur peint: très beau et la végétation. Malheureusement, l'aménagement pour s'asseoir était minimaliste et n'était pas très joli. Comme il y a quand même plusieurs personnes âgées dans le quartier, des bancs confortables avec petites tables seraient les bienvenus.
L'atmosphère
Favorise les contacts entre résidents, permet de s'assoir pour profiter des produits des commerces alentours
Le fait que les gens puissent se réapproprier l'espace urbain pour se retrouver entre eux.
l'art et culture
La rencontre de gens
Fresque colorée
Tranquillité et repos. Espace de jeu pour les enfants.
Le feu en hiver, la convivialité de l'espace avec ses tables et même les jeux que les enfants ont adoré.

Art
La qualité du béton pour le rouli-roulant.
Bonne ambiance de Cartier / decouvertes artistiques
Les murales, un oasis de tranquillité, la musique parfois
La murale
Ouverture, tables et chaises
Chaises
L'aspect central de l'endroit! La possibilité de s'assoir confortablement pour discuter avec des amis.
détente
Ambiance générale
L'utilisation différente du quartier
Les bancs, l'aspect convivial, je ne me souviens plus trop.
Pouvoir d assoir en extérieur proche des commerces
Tables et chaises
Musique
Bac à sablele Zones ombragées
Une place pour se reposer.
L'animation de la place
Son nom
Bancs pour s'assoir et jaser entre amis
La musique, le feu.
Un peu de distraction durant la pandémie
S'asseoir à l'ombre
Végétation
Place de rencontres surtout en pandémie
Les quelques bancs qui brisait le vide de l'espace éphémère.
son accessibilité
la reprise d'un espace anciennement dédier aux voiture par les résidents du quartier, pour en faire un lieu de relaxation et de rencontre.
Animation Lieu de diffusion d'arts et de culture dans l'espace public (dont concerts)
Les espaces accordés à l'art, le mobilier urbain
Originalité
Endroit pour s'asseoir
Les bancs publiques
Le mobilier et les spectacles
La végétation et les bancs
Les plantes n'étaient pas entrerenue, des blocs de béton!!! Peu d'animations, des déchets trop souvent, peu d'art public, vraiment décevant!!! Du béton trop présent
Il y avait de la vie et de l'animation
Le lieu était peu invitant, végétation manquante et mourante

Les chaises, l'animation
NA
Animation, presence d'aménagement urbain, couleur, vie culturelle
J'ai bien aimé l'emplacement et la proximité avec les commerces avoisinants.
musique, bancs, conçu pour les familles, couvert (canicule), proxmité des commerces (crème glacée, croissants, etc.)
Un espace extérieur convivial ou plusieurs personnes se côtoient pour manger mon lunch!
plantes
Original
L'emplacement
Les bancs et l'oeuvre d'art
Calme.
Oasis publique au coeur d'une rue commerçante
Animation
Rassemblements Présence d'artistes Feu durant l'hiver
prendre une pause, boire un café, manger de la creme glacée assis et a l'ombre ;) me réunir avec ma famille et amis sans avoir nécessairement a consommer ou acheter quelque chose...
Le fait de pouvoir s'assoir et avoir de l'espace pour profiter, parler avec des amis en soirée.
On y voyait un effort pour combler le vide de la station service mais ce n'était vraiment pas très beau, on peut faire mieux!
Couleurs
Décors coloré et agréable
Les concerts
Grand espace

Commentaires des citoyens Q # 14

Question # 14 : Y a-t-il des éléments d'aménagement supplémentaires que vous auriez souhaités?

354 réponses

Y a-t-il des éléments d'aménagement supplémentaires que vous auriez souhaités?
Plus de verdure
Fontaine
abri contre la pluie
pas réellement
Des arbres et des fleurs.
Pas pour le moment.
En faire un îlot de fraîcheur, un parc. Même petit, les parcs sont tellement agréables.
Plus de bancs et de tables. Plus d'espacés pour se protéger du soleil ou de la pluie
Des arbres fruitiers.
non
Des bancs confortables !
Plus de verdure et un plus bel aménagement
Ombre !
Arbres et bancs
Plus d'ombre
Non.
Plus d'ombre
Et bien que ça ne ressemble pas à un stationnement abandonné. Ça prendrait des bancs, un espace pour un chansonnier, de la verdure pour faire un endroit chaleureux et agréable où on a le goût de s'arrêter.
Je ne sais pas.
Des arbres et espaces d'ombre
Un aménagement avec des toilettes publiques
Plus de végétation -
Des espaces à l'ombre.
Un référendum pour voter contre le tramway.
Je vais y réfléchir, mais actuellement c'est bien ainsi.
Plus des barriers pour bloquer les autos à circuler sur le lot stationnement.
C'était peu chaleureux, principalement à cause de la station encore existante
Jeux pour enfants
Non
Des toilettes.

Que le RTC diminue le nombre d'arrêts et de détours idiots sur les parcours hors-métrobus, qu'il y ait des bus express de 5h am à 1h am reliant les terminus sans autre arrêt.

Plus d'ombre

Ce nouveau lieu ne devrait faire plus qu'une seule entité avec la place Richard Garneau afin de pouvoir accueillir plus de monde et de la rendre conviviale.
Un espace d'accueil du RTC peut-être.

Beaucoup plus de verdure (couvre-sol, etc), des arbres pour créer de l'ombrage et cacher un peu le son des automobiles, des paliers, peut-être un espace discret ou les enfants peuvent s'amuser. En ce sens, l'espace éphémère dans St-Sauveur dans le passé était un bel exemple.

ftdtrdtrd

peu

Arbres.

J'y reviens: pas de plateforme réservée au tram.

Plus de végétation

L'espace est trop petit pour y faire un parc à chien.

Je ne suis pas certaine de voir l'utilité que ça soit couvert. Il manque tellement de végétation... Ça serait très apprécié.

Abreuvoir

Plus de verdure.
Un marché de produits locaux?

La place éphémère n'était pas très accueillante. C'était plutôt laid et ressemblait plutôt à ce que c'était, une station service abandonnée. J'aurais aimé voir beaucoup plus de végétation et un mobilier urbain confortable.

1-Pour les malvoyants, installer des bornes d'achat de billet avec option sonore comme à Bordeaux pour en faciliter l'utilisation ou tout simplement rendre les transports en commun gratuits pour les personnes handicapées.
2-Profiter du réaménagement de la rue Cartier pour en faire une rue piétonne ou partagée, du moins l'été et les fins de semaine l'hiver, car il y a souvent beaucoup plus de piétons qui s'entassent sur les trottoirs que d'automobilistes qui se occupes plus de 80% de la surface avec 2 voies de circulation et 2 voies de stationnement. On peut aussi réduire d'au moins 1 voie de circulation en faisant un sens unique sur Cartier. On peut aussi enlever une ou 2 voies de stationnement en profitant des travaux pour faire un stationnement souterrain (comme celui des halles du Petit Quartier) sous l'ancienne station-service dont le terrain doit de toute manière creuser pour décontaminer.
3-Pour les stationnements à vélo, SVP mettre un petit toit pour protéger de la pluie ou de la neige
4-Pour votre prochain sondage sur l'intérêt pour le tramway, il serait intéressant de savoir comboem dans les personnes contre, utilise les transports en commun? Très peu à mon avis. Si la grande majorité des usagers du RTC sont pour le tramway, pourquoi tant se soucier de l'auto-solo qui ne veut pas avoir aucun dérangement dans ses habitudes. Je ne crois pas que l'on consulte beaucoup les piétons et les cyclistes quand on construit une autoroute!
4-Pour le mobilier urbain, ne pas seulement mettre des bancs publics classiques mais plutôt un design quu permet de réunir plus de deux personnes, par exemple en demi-lune.
5-Vous devez aller de l'avant avec ce projet. Les villes qui se sont déjà dotées d'une

première ligne de tramway, en ajoute d'autres, se sera pareil à Québec, une fois avoir goûté aux bienfaits de présent projet. Merci de l'attention portée à mes commentaires.
Des arbres, des fleurs, des expositions d'art etc.
Plus de verdure
Plus de bornes pour mettre le vélo. Merveilleux quand la rue Cartier est totalement piétonne!! Tout est plus calme, les gens ont le sourire plus facile, les clients des petites terrasses n'ont pas les tuyaux d'échappement dans leurs assiettes.
Tables et chaises comme sur le coin de rue en face.
Eclairage le soir et la nuit. Mobilier urbain au lie de planches sur les blocs de béton.
Plus de végétation, moins de béton
Végétation, plus de mobilier urbain confortable, fontaine à eau
Végétation et eau potable
Peut-être un peu de verticalité: arbres ou végétaux plus gros dans des pots, oeuvres d'arts ou aménagements en hauteur, un méga quadrant solaire, une horloge qui sonne les heures, des balançoires.
Pas de tramway dans la ville!
Plus de place pour s'asseoir.
Non car ne veux pas de tramway
Verdure
Une meilleure intégration avec le mobilier existant, cette place éphémère manquait de connexion et d'attrait
Je le répète: station souterraine pour le tramway
Verdure, moins de béton, peut-être une vraie scène.
Enlever le toit qui recouvrait les pompes à essence et repeindre le bâtiment comne si c'était la mer et peindre l'asphalte couleur sable. C'est beau ce que l'artiste a fait mais un peu agressant pour les yeux, par contre le sentiment de voir la plage avec la mer serait vraiment plus relax pour les gens qui vivent dans le tourbillon de la ville.
Stationnement souterrain.
Supports à vélo
Plus de verdure.
Sous le terrain construire un stationnement souterrain un manque dans le secteur et maintes fois suggéré par les citoyens qui n'ont jamais été écouté. Un aire de repos pour les enfants, les adultes et un sérieux coup coup de pouce aux commerçants et la SDC .
Non
Bus pour la basse-ville
Élargir au maximum l'espace aux pieds des arbres, pour la culture de fleurs, arbustes et autres champignons. Pour les services, bécosses, bancs et wi-fi, c'est bien assez.
Retirer les blocs de béton
Arbres pour l'ombre l'été.
Beaucoup d'arbres matures et de verdure
Plus de verdure !

Toilettes
Arbre, aménagement à vélo bonifié.
Plus de végétation!
La rue Cartier est un monument culturel, économique et social. Préserver son accessibilité, sa simplicité d'accès et de navigation sont des points primordiaux. La scinder en deux avec un tramway de surface serait indécent et suicidaire envers sa position stratégique au sein du quartier Montcalm. Il faut que le tramway SERVE et les résidents du secteur, et non pas qu'il les divise. Investissez VRAIMENT en l'avenir et revenez à une formule qui conservera l'intégralité des rues Cartier et Salaberry, en faisant transiter le tramway en mode métro depuis Bourlamaque. Ça simplifie TOUT!
Plus d'endroits pour s'assoir, un meilleur design général (je comprends que c'était un test).
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici
Exposition publique de photos ou de tableaux, comme certains "Musées dans la rue" que j'ai vus ailleurs. Mais c'est difficile d'en imaginer concrètement, vu que l'espace était ceint par des chaînes en interdisant l'accès.
Dès parasols
Verdure
Aménager une toiture ou une grande pergolas protégeant du soleil pourrait être construite
Banc, support à velo
Toilettes
Prévoir un espace pour les vélos
plus d'ombre, fontaine d'eau potable
Verdure, arbres
Beaucoup de verdure.
Je vois cette place comme l'extension de celle déjà présente de l'autre côté de la rue, où il y a des concerts l'été et l'hiver.
Des parasols ? Davantage de chaises peut-être ?
La rue Cartier devrait être piétonne à longueur d'année.
- peut-être quelque jeu qui permette aux gens de communiquer et ne pas rester dans leurs bulles
Respecter les gens qui habitent le quartier et qui vont subir tout le parcours des camions et autos détournés. Et aussi l'ensemble des citoyens pour qui cette belle ville va devenir un véritable labyrinthe.
Comptoir lunch?
Plus de végétation, moins de béton
De petits arbres et plus d'ombre
Des tables
non stop a ces dépenses
Plus de plantes, moins de béton ! Et des racks à velo plus fonctionnels... Ils sont beaux ein, mais pas pratiques pantoute.
De vrais arbres
Non

Bancs, toilettes, abris
Une déminéralisation
accès à de l'eau potable...sacs à caca de pitou
J'en ne trouvais pas cela très beau. Esthétique à améliorer. (Ce qui serait fait avec l'aménagement proposé avec le tramway)
Jardins de ville
Verdure, animation (e.g. concerts) expositions artistiques.
Plus d'arbres, plus d'arbustres, une fontaine à eau
Non
Pourquoi ne demandez vous pas ce que nous n'avons pas aimé? Ceci est clairement un sondage biaisé par la formulation des questions. Cela parait que ce n'est pas un expert en sondage qui l'a rédigé. Les tables sont trop petites et les chaises non confortables. Ce n'est pas attirant pour avoir un bon moment à long terme et s'approprier les espaces de nos villes. Il faut quelque chose de bien pensé, là, quatre ou cinq tables bistro «cheap» ont été installées et c'est tout.
De la verdure et des bancs
Ce je n'aimais pas : les gros blocs de béton Mais probablement cela était temporaire…
Penser à la cohabitation et prévoir les défis que cela peut apporter. L'été dernier le lieu attirait des gens qui venaient consommer de l'alcool/drogues de manière importante le jour, à côté des jeux des enfants.
Non
Moins de voitures à proximité
Plus de verdure et d'arbres et pas de circulation automobile sur l'avenue Cartier afin d'assurer une plus grande jouissance des lieux en toute sécurité.
Prolonger le thème des lampadaires de l'Avenue Cartier dans les décors de la place publique.
Toilettes publiques
Non
Plus de places assises, plus de végétation (mais c'était déjà très bien pour quelque chose de temporaire!)
Zone d'ombre pour manger un repas minute acheté dans les commerces avoisinants
Je préfère un endroit accessible à tous en tout temps. Un endroit que les résidents du quartier pourraient s'approprier
Non
Des arbres et des bancs plus nombreux et confortables
Moins de blocs de béton!
Colonne Morrice à jour, kiosque à journaux
Toilettes publiques
Davantage de végétation
Plus de verdure et d'endroits où s'asseoir. Moins de béton.
Arbres, végétation
N/A

Bancs pour les personnes âgées et citoyens qui ne souhaitent pas se rendre dans un café ou restaurant. Fontaine pour créer un espace sonore de repos.
Des îlots de rassemblements avec sièges individuels comme si on était sur notre propre terrasse ou balcon.
Plus de verdure Interdire l'alcool et l'herbe !
Que l'endroit soit fleuri.
Plus de tables à pique-nique
Moins de blocs de ciment et plus de chaises et tables
Ceux déjà prévus me conviennent
C'est un peu difficile de répondre au questionnaire de façon modulaire. On doit réfléchir à la Place Cartier dans son ensemble avec la rue et ses alentours. On doit avoir une vision d'ensemble de type urbanisme. Je n'ai pas vu ça dans la présentation. J'imagine que les services d'urbanistes de la ville et sa vision globale est arrimée au projet de tramway !!
Meilleur aménagement des végétaux (pas terrible actuell) et changer les bloc de béton.
plus de bancs
Toiles vinyle transparent, du côté Est ou N-E, pour protéger du vent plus frais.
Place publique moins asphaltée, mieux aménagée (végétation, bancs...)
Arbres
Une toilette publique.
encore des bancs publics
Pas particulièrement!
Plus d'arbres et de fleurs!
J'ai détesté les blocs de béton
Attractions pour enfants (un petit carré de sable?)
Plus de végétaux, plus de mobilier urbain, plus d'ombre
Des arbes, des arbres, des arbres. Il y en a très peu sur Cartier. Si des espaces commerciaux sont prévus dans cet espace : SVP penser à la possibilité d'un marché public.
Service publique
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Un jardin japonais avec une fontaine et des poissons.
Plus d'espace assis
oui des bancs vers le fond pour permettre un auditoire quand des amuseurs viennent

En résumé, il y a assez de commerces dans le coin. Que l'espace dans ce secteur appuie le commerce existant et soit destiné à 100 % à l'animation et à la vie de quartier. Indirectement tout cela favorisera le commerce existant. Au mieux un ou deux food-truck stationné sur la rue Cartier près du coin de rue.
tables des arbres pour faire de l'ombre
Je l'ai peu fréquenté parce que je le trouvais peu invitant et plutôt artificiel. Je souhaiterais quelque chose qui ressemblerait davantage à un jardin avec ameublement urbain invitant au repos et aux échanges, avec animation discrète et pas trop bruyante.
Plus d'animation
La verdure
une fontaine, une bibliothèque de rue
Table à pique-niques, fontaine d'eau, toilette publique.
Plus de places où s'assoir, comme l'espace y faisant face (à la sortie du Chocolat Favoris)
nous aurions aimé plus d'espaces verts (moins de béton) mais nous comprenons les contraintes qu'il y avait avec l'espaces éphémère de l'été passé.
Babillard public: petites annonces, besoin ou offre de services, clubs, etc.
Non, pas nécessaire.
Retrait des blocs de béton très laids et massifs.
Pas spécialement
Définitivement un manque de verdure et pas suffisamment d'endroits ombragés, c'était plutôt un îlot de chaleur au milieu du béton
Plus de verdure et un mur végétal autour d'arbustes pour donner un sentiment d'intimité au gens prenant un petit repos
Il y faisait très chaud. Plus de verdure, moins de béton.
Plus d'ombre
Plus de végétaux
Moins de trafic à proximité; séparation de la route moins "sévère" (les blocs de béton sont peu invitants).
verdissement, infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
non
La végétation a été rapidement négligée et a donc perdue de sa beauté.
ce qui est mentionné en 8
Plus de végétation, des bancs/chaises
Ne sait pas
Végétaux de grande envergure s.v.p.
Arbres matures
Un centre Multisports
Surtout le pas bloqué l'accès avec une dalles de béton et d' autres fils
Parking à vélos électriques louables avec abonnement
Encore une fois, plus de verdure.
Manque d'incitatif pour aller profiter de cet espaces. Pourrait être bonifiés par des jeux pour les enfants, des food truck, de la musique, etc.
Enlever le béton

De la verdure, du beau mobilier urbain.
Non
Ne veux pas du tramway.
Des arbres
Montrer par photos comment les 800 et 801 étaient très souvent vides avant d'entreprendre ce projet inutile
C'est laid.
Fontaine, végétation (arbustes, fleurs), terrain pour la pratique multisport ou pour spectacle. Style néo-jardin anglais.
retirer les blocs de béton même si on comprend pourquoi. Trouvons une solution plus élégante de grâce
Jeux pour enfants
Quelque chose d'un peu moins brutalise ...
------
plus de verdissement
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
Art visuel, parasols, lumières le soir
Végétaux
Toilette et eau potable
Un atelier de design urbain participatif serait intéressant en ce sens!
Plus de verdure. Des petites tables.
Plus de fleurs, de la couleur. Je trouvais l'espace "drab" mais c'est un bon début
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
La circulation intense sur le boulevard René-Lévesque rend difficile de relaxer à cet endroit. Si la quantité de véhicules est réduite se serait une amélioration.
Plus de verdures.
Verdure, moins de béton
Services sanitaires
Pas vraiment
Des aménagements pour être à l'ombre car le site est assez exposé au soleil donc peut devenir chaud en plein été.
Nsp
Mobilier, verdure
Mentionné plus haut
Plus de végétation!
De la végétation
Coin enfants
Non
Par la force des choses, l'espace était très minéral et "dur"... on devine qu'il sera moins brut dans le futur. Cela n'empêchait pas son caractère accessible et accueillant.
Potager urbain
Moins de béton et de bois, et plus d'arbres. Plus de végétation en pleine terre et d'aménagement naturel et moins de plantes en pots. Plus d'ouverture et d'intégration

avec la rue Cartier. Concevoir un aménagement paysagé naturel et accueillant avec moins de structure en bois ou autre. Prévoir un éclairage chaleureux et agréable pour le soir.
plus d'ombage / abri pour la pluie
mobiliers urbains recyclés
Voir les réponses précédentes...actuellement il n'y a rien d'attirant.
Moins de bitume. Plus de vert. Plus d'espace pour s'étendre (gazon, banc, etc.).
Une végétation plus généreuse pour créer des îlots de fraîcheur.
Rapidement, non.
non
Non
Verdures ! toujours plus de verdures :)
Il faut ouvrir la place sur la rue Cartier faire un lien sécurisé et convivial avec la place Richard-Garneau et piétonniser le plus possible la rue Cartier
Plus de verdure, moins de bloc de béton
Toilettes publiques
Que ça ressemble moins à une station-service : j'ai confiance pour l'avenir ! :)
entrevues radio communautaire
de la place pour les vélos. Des aires d'ombre.
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
Des Métrobus à batterie. En Chine ils en ont bientôt 500 000 le reste de l'humanité moins de 10 000.
Moins de circulation en voiture
Avoir plus de végétation (arbres-arbustes) et des aménagements permanents
Des tables, plus de poubelles, meilleur éclairage en soirée
Ne sais pas
Non
De la végétation, des toilettes publiques et un accès à l'eau courante pour se rafraîchir.
Plus de fraîcheur (îlot de chaleur asphalté)
les aménagements étaient très sommaires, une bonification sur tous les plans est souhaitée!
Pas de tramway à Québec
Plus de végétations, du bois à la place du bitume, et des concerts et autres animations, mais je suis consciente que compte tenu de la covid c'était compliqué,
des arbres
Plus de végétation
Rien à ajouter.
Plus d'ombre
Enlever les structures existantes pour aménagements de végétaux
Peut-être une œuvre d'art ou quelque chose qui comme une reproduction géante de la chaise des futures générations, reçue par M. Marchand? Quelque chose de rassembleur et de porteur d'espoir, qui casse un peu le côté bourgeois de Montcalm
Végétation et moins de circulation, ce qui serait possible avec une rue partagée.
Toujours plus d'espace vert…

Votre proposition semble excellente. Mes points sont déjà inscrits dans les cases ci-haut. Merci :)
Accès à de l'eau en été.
Non
Plus d'ombre
Plus de mobilier urbain et de végétation
Retrait de l'asphalte et de l'abris d'essence...
Non
Des hamacs
c'était temporaire, on vous fait confiance pour la suite, mais du vert et pas de béton/asphalte
Je ne me rappelle pas qu'il y avait une source d'ombrage, sous laquelle s'installer par grande chaleur. Un ou plusieurs arbres appelés à devenir très grands seraient fantastiques. Sans en faire un méga centre aquatique, un ou quelques petits jeux d'eaux pourraient aider petits et grands à se rafraichir en toute simplicité.
Non.
Plus de végétation et Une marquise ou quelque chose pour s'abriter.
Non
C'était peu attirant en raison du béton, pas joli mais l'idée en soi est bonne!
Non
Trouver une façon de réduire le bruit du boulevard.
en hiver les feux et adirondack, guinguette et services de terrasse
De l'ombre.
Des fontaines d'eau potable. Des arbres fruitiers qui font de l'ombre.
Non
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
Mettez fin au projet de tramway.
Nous voulons un référendum sur le projet de tramway
Lieu pour exposer l'art au public, à l'extérieur. Éphémère ou non.
Verdure
Plus de verdure ! Et maintenir le parc en vie 365 jours par année, même si c'est de l'ouvrage par bouts. Il faut apprendre à aimer notre ville l'hiver. À Paris, les restos sortent trois tables et 12 chaises sur le trottoir au moindre rayon de soleil, même si le soleil ne reste pas longtemps... J'ai, il y a longtemps, écrit à la ville pour parler de ça et depuis, les stations chaleureuses sont apparues. Celle de Cartier est fort populaire. L'espace éphémère pourrait maintenir la tradition.
Végétation et jeux pour enfants.
Mini scène pour prestation spontanée
Les plantes
Plus de vert

Retirer l'asphalte et mettre de la verdure, fleurs.
Une vision plus sobre de l'aspect spectacle. On veut un espace conviviale sans devoir avoir de la beuverie ou des shows à grosse musiques.
Augmenter les aménagements végétalisés, abreuvoirs pour animaux et enfants
Non
Plus de végétation
Zones d'ombre. Table pour manger.
stationnements pour vélos pendant les festivals.
Plus de verdure! L'idée d'y mettre un complexe m'apparaît peut pertinent puisqu'à qq pas de là il y a déjà les Halles du petit Quartier qui répondent déjà à ce besoin. Ajouter des toilettes publiques peut-être mais pas une offre commerciale. Je privilégierais réellement un parc à tout autre chose, le terrain n'est pas immense non plus.
Non. le moins possible s'il vout plait : arbres, banc, arbustes, fleurs, fontaine d'eau, poubelle, petit espace pour les musiciens de rues et autres artistes. Garder cet endroit fidèle à Montcalm et la rue Cartier. Nous aimons notre quartier comme il est.
Espace pour la pétanque.
Le retour des bancs à recharger son cellulaire qu'il y avait sur Cartier. Les jeux comme ça ajoutent du plaisir et de la modernité.
De la végétation, des espaces ombragés
Zero tramway
Moins de bitume
Espace conçu pour les enfants
Plus d'arbres à cet endroit, plus de végétation et du matériel urbain confortable.
Plus de bancs, meilleure gestion de la végétation (qui faisait pitié en fin d'été), point d'eau.
parc à chien
Toilettes, bancs, buvette, plus d'arbres,
Une offre commerciale éphémère (marché public, commerce ambulant, camion gastronomique, etc.).
Pour le Tramway en général, prévoir un arrêt entre le grand theâtre et a rue cartier pour faciliter l'accès aux résidents de SJB.
Questionnaire biaisé pour avoir l'adhésion sur ce tronçon du choix de la ville
Les installations non permanentes qui n'étaient pas du tout invitantes.
Plus de végétation!
Arbres et végétaux
Moins d'espace pour les voitures
Plus de végétations
Un espace dédié à l'art autochtone et aux communautés moins souvent représentées (ex: noires, asiatiques, arabes, hispaniques).
Cinéma
Jeux d'eau
Plus de végétation.
Roulottes à patates
Déminéraliser la surface

J'aurais aimé qu'il y ait des bac à plantes, afin d'avoir un peut de végétation dans ce secteur.
Non
Des arbres / plus de bancs confortables
de la végétation
eau/toilettes
Non
Une sonorisation (Musique légère ou chansonnettes francophone que l'on aime fredonner
Une scène
Des fleurs, des arbres arrosés!!!!
Plus de verdure.
Un certain potentiel mais la forme actuelle n'étais pas concluante
NA
Point d'eau pour humains et animaux.
Par contre, à mon avis le lieu n'était pas à la hauteur en ce qui concerne le mobilier, l'aménagement floraux, le plancher, les poubelles, le recyclage et le compostage. Il y a place à l'amélioration.
Arbres
Moins de blocs de béton, ce serait plus chaleureux. Plus de verdure.
ombre, bancs
Plus de végétation
Davantage de végétation
Des aspects pour enfants (petits modules ou balançoires par exemples)
Apaisement du bruit.
fontaine d'eau
Plus de lumière et plus d'espace pour s'installer (gazon, chaises, tables) un peu comme en face à côté du chocolat favoris mais préférablement avec de la verdure!
Les végétaux étaient mal en point. Support a vélo
Plus de verdissement
Les aménagements étaient vraiment cheap

Commentaires des citoyens Q # 15

Question # 15 : Identifiez critères « autres » qui ont pour vous **le plus d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste). 138

améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus
sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population

abandon du projet

against the project should be added to questionnaire
Ajouter à mon choix maintient de la capacité routière etprotection des batiments patrimoniaux

Ajouter des rues nord-sud où la circulation automobile pourra passer.

amélioration de la mobilité sur les autres axes (en particulier le chemin Sainte-Foy)

Améliorer la fluidité du trafic

Aménagement d'espace piéton et cyclable intelligent. Pas forcément une bonification

Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.

Aucun

aucun , je suis contre ce projet oui au référendum

Aucun critère : je suis contre le projet

Aucun je ne suiJe ne suis pas favorable au tramway dans la ville de Québec

Aucun tramway

Aucun tramway dans ce secteur

Aucune

Aucune introduction
Aucune pollution aérienne comme des fils électriques. Il faut être cohérent: on demande l'enfouissement des fils dans les quartiers et la venue du tramway en ajoutera. ,Ca ne marche pas!

Aucune raison d'avoir cette configuration

Autobus électriques

Baisser la vitesse et le transit automobile

beaucoup de lubrifiant
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
Ça pourrait aller jusqu'à 15 minutes de marche, mettons. Côté cycliste, avec Père-Marquette, on est plutôt bien. Il faut juste limiter l'augmentation du trafic par là.
Ce projet coupera le quartier Montcalm en deux. Il augmentera la circulation automobile de transit. Les personnes à mobilité réduite devront se livrer à un parcoure de combattant pour atteindre les stations. Nous avons des ajustions de sécurité et d'accès auxquelles personne n.à encore répondu. Le boulevard deviendra un îlot de

chaleur parce qu'on coupera de nombreux arbres matures dans l.un des seuls quartiers de Québec où la canopée est un tant soit peu significative. Et vous nous parlez de bonifications?

Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Moratoire immédiat est exigé!

Cette partie doit être sous-terre

changer le mode tramway pour un métro

Conserver uniquement les éléments qui vont favoriser la mobilité.

Contre le projet

Contre le subway

Contre le tramway

Coût et délais des travaux

Diminution du trafic automobile et du stationnement sur rue

Distance de marche entre les stations semblable à ce qui est offert avec les Métrobus

Doit être approuvé par tous les résidents

Dynamisme local (commerces)

En sous-terrain jusqu'à Des Érables Ouest

En total désaccord pour le tramway

Encore une fois, ce projet n'est aucunement utile pour moi.

Escalier roulant sous-terrain pour rejoindre St-Jean (e.g. resto Tokyo) à R-Lévesque (station tramway).

Favoriser les piétons et non les automobiles.

Garder des espaces de stationnement

Garder le nombre d'arrêt actuel pour le transport en commun. On a beacoup de personnes âgées qui se déplacent et prennent le bus, chargés avec des paquets souvent, donc de les obliger de marcher encore plus loin sera une manque de considération.

Garder sous terre jusqu'à Ste-Foy

Harmonie visuelle (contrario REM Montreal)

IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.

Il manque une station de tramway pour les résidents du quartier St-Jean-Baptiste, c'est vraiment dommage que pour des questions budgétaires la Ville a décidé de l'éliminer. Ça va à l'encontre de l'objectif du transport collectif. C'est un quartier qui se marche, s'il y avait une station à Claire-Fontaine, cela desservirait toute la section sud du quartier St-Jean-Baptiste, tous les résidents en haut de la rue St-Jean et aussi la clientèle du Grand Théâtre. C'est comme s'il n'y avait pas de station de métro pour desservir la Place des Arts. Je pense que dans le futur on verra ce choix comme une grave erreur, une économie de bout de chandelle. S'il y avait une station à Claire-Fontaine, cela permettrait d'éliminer la ligne du 807 qui passe sur d'Aiguillon, une rue trop étroite pour avec un circuit de métrobus.

Il y a une erreur majeure: la distance entre Cartier et la Colline parlementaire est de plus d'un kilomètre, plus de 10 minutes de marche pour quelqu'un qui marche sans courir.. Considérant que la population des personnes âgées sera de plus en plus nombreuse, et que le Grand Théâtre est un pôle culturel majeur dans le ville, c'est inacceptable que l'ARGENT prive la population d'une accessibilité par le tramway. En

effet, la majorité ne pourra utiliser le tramway alors que c'est le contraire qui est véhiculé, c'eist-à-dire faciliter les déplacements autrement qu'en auto.t

Insérer le Tramway plus loin que l'avenue Cartier

je connais plusieurs personnes, qui ne peuvent marcher 10minutes.

Je ne suis pas en faveur.

je ne veux pas de tramway

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

Je répète, LA PROTECTION DES ARBRES!!!

Je suis contre la construction d'un tramway

Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.

Je suis contre le projet de tramway.

Je suis contre le projet du Tramway

Je suis contre le tramway.

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec

J'habite loin

La sécurité

La tenue d'un référendum sur l'existence d'un tramway à Québec

le concept de rue partagée qui me semble tout à fait insensé. Les automobilistes qui circulent dans le coin ont de la misère à faire leur arrêt obligatoire et brûlent régulièrement les feux rouges. Et par un coup de baguette magique, ils vont rouler à 29 km/h et partager poliment la voie avec piétons et cyclistes.

Le facteur de la Sécurité Publique prime en tout temps peu importe l'endroit de ce parcours. Actuellement vous scindé les quartiers rendant l'accès policière, incendie et ambulancière en position de faiblesse et réduisant ainsi la sécurité des citoyens.

Le service d'autobus réponds extrêmement bien aux besoins du secteur augmenter la fréquence et électrifier la flotte

Le tramway est intrusif et inadapté au quartier Montcalm. La Ville doit revoir ce projet de transport en commun. Le rapport était clair le tramway n'est pas optimal.

Le tramway est un mauvais projet.

Le tramway n'a pas sa place dans Montcalm c'est plus qu'évident

Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?

Le tramway n'est pas une bonne idée

Le tunnel et la dalle de béton est un mauvais choix

Les taxes

limitation à 20km/hre sur toute la longueur

Limiter les coûts

Maintenir accessibilité pour les résidents du secteur

Maintien de la capacité routière transversale, pas seulement sur 4 rues

Maintien de stationnements pour auto

Maintien du nombre de carrefours pour les automobilistes.

maintien du nombre de stationnement

Mais ceal serait mieux que le tramway sorte à Des Érables.

mauvais projet
même commentaire que précédemment, aucun tramway et surtout pas sur cette artère.

Mettez fin au projet de tramway.

Modifier ce projet pour un METRO
Ne pas entraver la circulation dans les rues transversales. Il ne doit donc pas y avoir de terre-plein central.

Ne pas insérer le tramway sauf si c'est dans une dechiquetteuse

Ne pas Montréaliser notre ville

Ne pas passer en surface!

Ne sais pas

Ne veux pas du tramway.

No way tramway

non au tramway

On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens.
Pas besoin d'espace cycliste, il y a une piste aménagée quelques mètres plus au nord…

Pas besoin de tramway.

Pas d insertion et préserver la beauté du cartier

Pas de fils dans le ciel.

Pas de tramway

Pas de tramway à Québec . Référendum demandé

pas de tramway du tout

Pas de tramway J'habite turnbull et les bus roulent vides Referendum svp

Pas de tramway s.v.p.

Pas de tramway.

Pas de tramway. Non merci.

Pas d'insertion en surface. C'est un mauvais projet.

Pas pour moé, le tramway
Pour les piétons ça ne devrait pas être juste une question de traverses signalisés, il faut penser de l'environnement piéton au complet
Pour que je prenne le tramway pour me rendre au travail (je travaille au CCQ, dans la zone industrielle qui se trouve au nord-Ouest de l'intersection Côte St Sacrément/Charest, il serait primordial d'ajouter un transport en commun nord-sud qui descend et monte la côte St Sacrément (lié avec le tramway sur René-Lévesque et St Sacrément. Cela serait ce qui me convaincrait de prendre le transport en commun pour me rendre au travail (j'ai 60 ans), surtout en hiver!!

Pourquoi continuer avec le projet du tramway qui ne bénéficiera à peu de gens alors que l'on peut utiliser les autobus électriques. Pourquoi détruire la beauté de la ville par du béton

Projet inutile

Protection des piétons versus les voitures.
Quel que soit le secteur, la proposition de la ville est tout à fait inacceptable depuis le début et la grande majorité de la population ne veut pas de ce gaspillage de fonds publics.

Réduction de la capacité routière actuelle

réduction de la vitesse et du nombre de voies automobiles

RÉDUIRE les temps d'attente des traverses pour les piétons

Retrait du passage d'un tramway

Rien

Sécurité

sécurité des espaces piétons et vélos

Seulement 20 ou 30km/h avec les arrêts ca va aller plus vite en vélo

stationnements additionnels pour voitures

Stationnements pour automobile

Svp. Pas de tramway
Synchronisation des feux de circulation pour permettre plus de voies de traverse nord-sud. Éviter engorger avenue Belvedere qui est une rue RÉSIDENTIELLE à avec PASSAGE ÉCOLIERS. De nombreuses familles, piétons et cyclistes y circulent en plus des habitants de la rue.

Tous ces critères

tout est important

Tunnel long jusqu'à l'avenue des Érables

Un référendum. Je veux voter contre le tramway.
un tramway va détruire notre ville et nos arbres majestueux. Faire de la plantation de chicots ne remplacera jamais nos arbres centenaires
Une rue ou les piétons et les cyclistes ne seront empêtrés dans des rails. Donc pas de tramway.
VOIR quelles sont les structures d'électrification du tramway... ceci semble écarté mais sera un enjeu majeur pour le maintien de la qualité de toute la ville. A noter qu'il existe des systèmes à batteries. Et oui, ca fonctionne en hiver. Ottawa utilisera dans certains secteurs.

Commentaires des citoyens Q # 16

Question # 16 : Identifiez les critères « autres » qui ont pour vous **le moins d'importance** pour guider l'insertion de surface du tramway entre les avenues Belvédère et Turnbull (quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste).

vos questions sont sans intérets

Voir réponse 2

Un référendum. Je veux voter contre le tramway.

Trottoirs plus larges pour les piétons.

Tout est important dans la mesure du possible

Tous sauf le tramway

tous importants

Toujours aussi biaisée

Svp pas de tramway

Stimulation commerciale

Stationnements à retirer de René-Lévesque

Stationnement pour les camions de déménagement

Stationnement

RIEN

Retrait de stationnement

René-Lévesque devrait rester une voie pour les automobiles et le tramway. Les piétons ne marche t pas dans ce couloir de vent.

Remarque à propos du point 17: Il ne faut pas se leurrer, réduire la circulation sur René-Lévesque augmenterait celle sur le Chemin Ste-Foy. La tranquillité sera réduite partout, malheureusement. Or, il s'agit de quartiers appréciés, où il fait bon marcher en raison de leur tranquilité.

référendum sur le sujet

Protéger les arbres existants est important, mais un arbre a, comme nous, une durée de vie, il faut parfois en sacrifier…

Projet inutile

Préservation du stationnement sur rue.

Préservation des stationnements

Préservation des espaces de stationnement sur rue

Préservation de la capacité automobile

Pistes cyclables: trop de ralentissement de la circulation automobile et renvoi de celle-ci sur Grande-Allée, déjà trop étroite avec les cyclistes qui ne voyagent pas par la piste qui leur est assignée sur Père-Marquette... nous obligeant à les suivre et difficile à contourner car rue trop étroite... et avec beaucoup de nouveaaux résidents des nouvelles constructions des Jardins-Mérici s'ajoutant à la circulation quotidienne !!

Pas d'insertion en surface.

Pas de tramway à Québec . Référendum demandé

Pas de tramway

Pas besoin se tramway.

Pas besoin de tramway a quebec

Opposé au projet de tramway.

On tourne en rond

On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire

On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent

NSP

Non pertinent puisque je ne suis pas en faveur du tramway cependant, rien n'empêche un réaménagement urbain.

non au tramway

No way tramway

Ne veux pas du tramway.

ne sais pas

Mon compte de taxe

Modifier ce projet pour un METRO

Mettez fin au projet de tramway.

Même réponse qu'au numéro 14

Maximiser le bonheur des résidents, commerçants,touristes

mauvais projet

Maintient d'une ville ou il fait bon vivre. Donc pas de destruction (construction selon certains) pendant des années. Pas de rails et pas de fils et pas de tramway.

Maintien des stationnements sur rue

Maintenir les stationnements

limite basse vitesse automobile

Les taxes

Le tramway n'est pas utile pour moi.

Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?

Le tramway n'a pas sa place dans le quartier Montcalm

Le tramway n'est pas le projet optimal… la Ville doit refaire ses devoirs.

Le tramway lui même

Le tramway est un mauvais projet.

Le tramway en soit

Le tramway

Le temps de parcours des automobiles

le stationnement auto

Le reste me semble important

le projet du tramway lui-même

le projet de tramway

Le moins important: Introduction d'un tramway

Le maintient d'un budget déjà dépassé, au détriment d'un avenir hypothéqué par une voie de surface.

La surcapacité de transport.

La réalisation d'un projet qui se veut autoritaire
La préservation de la vie urbaine à échelle humaine du quartier Montcalm devrait être une priorité. La zone tampon de 30kmh est une excellente idée, elle devrait être prolongée autant vers l'ouest que vers la colline parlementaire. Si on veut rentabiliser le tramway et changer le paradigme de l'auto solo, il faut diminuer le trafic de transit sur le circuit du tramway.

la plantation de chicots pour remplacer les arbres centenaires
L'opinion des bien penseurs et des lobbyistes qui n'ont rien à foutre de l'opinion des gens de Québec

L'examen d'autres options de transport en commun.

L enrichissement du consortium

Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec
Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Je suis contre le tramway.

Je suis contre le projet du Tramway

Je suis contre le projet de tramway.
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.

Je suis contre la construction d'un tramway

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

Je ne suis pas favorable au tramway dans la ville de Québec

Je ne sais pas ce que signifie limitation des acquisitions requises?

impact du tramway en tant que tel

il y a une piste cyclable tout près donc ce n'est pas nécessaire

Il n'y a pas d'autre choix possible
IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.
Idem question similaire précédente : chaque critère est important. Le tout est de faire un projet cohérent et qui soit pense à plus large échelle avec les effets cumulatifs considérés et résolus

Faire passer un tramway dans ce secteur

faire absolument passer le tramway sur René Levesque

Espaces de stationnement

En total désaccord pour le tramway
En fait, je maintiendrais le service d'autobus actuel, sauf que j'irais vers l'électrification et une plus meilleure coordination des feux de circulation.

Diminution des Places de stationnement

Cyclistes : il y a déjà un vélo boulevard sur Père-Marquette

Contre un Subway

Contre le tramway

Contre le projet

Contenter le gouvernement de la CAQ

confort des wagons du tramway

Comme je ne suis pas pour le tramway, une distance de marche de 10 min., c'est presque la même chose qu'un Métro Bus. Si c'est plus, c'est que c'est pire. Ville amie des aînées?

Ce secteur est parfait actuellement
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy

Avoir un tramway

Aucune raison d'avoir cette configuration

Aucun tramway dans ce secteur

Aucun tramway

Aucun de ces facteurs
Aucun de ces critères n'a moins d'importance, ils sont tous favorisés par l'option Tunnel long décrite dans le tableau comparatif auquel vous faites référence

Aucun critère : je suis contre le projet

Aucun

Arrêter les subventions cachées à l'auto-solo

Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.

amélioration de la mobilité sur les autres axes (en particulier le chemin Sainte-Foy)

again there are other solutions

800/801 pimpé inutile
sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population
ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus

améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir

Commentaires des citoyens Q # 19

Question # 19 : L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés.

Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?

150 réponses

L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. **Y a-t-il des éléments particuliers que vous souhaiteriez dans les quartiers Montcalm et Saint-Je...**
Pas de tramway dans la haute-ville;
Pas de tramway;
Ne pas avoir de tramway.;
No way tramway;
Pas de piste cyclables supplémentaires. Ils ont un boulevard urbain sur Père Marquette et ne l'utilisent pas. ;
C'est parfait tel quel. Et surtout pas de coupe d'arbres. Aucun.;
Toutes ces mesures pour le quartier St Jean Baptiste;
Pas de tramway;
Éliminer la phase piétonnière exclusive des feux de circulation.;
Maintenir les troittoirs actuels mais empêcher leur invasions: poubelles,velo stationne,cyclistes;
Enlever les restrictions pour la circulation automobile. Permettre les virages à gauche partout. Enlever le caractère exclusif de la plate-forme et la ramener au niveau du sol.;
Abandon du tramway;
Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.;
interdire le tramway;
Retrait des fils électrique dans St-Jean Baptiste;Plantation d'arbres et de végétaux;
Plus de voie pour voiture;
Aucune pas tramway;
Vous pouvez faire des aménagements sans construire le tramway, je suis contre ce projet au coût exorbitant;
Aucun : je suis contre le projet du tramway;
Stationnement ;
plus d'espace de stationnement ;
pas de tramway;
VOS questions se répètent, si vous n'aimé pas nos réponses Faites une élection.;
IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.;

Retirer le tramway;
Un référendum pour voter contre le tramway. ;
Ajout de voie circulation ;
Pas de tramway;
Tramway 4 milliards qui va se terminé au min. 6 milliards;
On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent;
Aucun tramway ;
Aménagez-vous une fin de projet de tramway dont 59% du monde ne veut pas;
Arrêter ce projet démesuré dont personne ne veut.;
Pas de tramway;
Je suis contre le projet de tramway.;
Ne pas défigurer le quartier avec un tramway.;
Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec;
non au tramway;
Tramway ?;
Un métro.;
Aménagement de la station Shell en forêt urbaine. ;
vélos cargos électriques à emprunter, maintenir le nombre de stations métrobus actuellement présentes ;
pas nécessaire;
ajout de stationnements gratuits;
Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ. Tout au contraire. Moratoire immédiat est exigé!;
Pas de tramway ;
Ne veux pas de tramway ;
NON AU TRAMWAY ;
abolition du péage;
Enlever la dalle de béton ;
Escalier roulant sous-terrain pour rejoindre St-Jean (e.g. resto Tokyo) à R-Lévesque (station tramway).;
Options toutes intéressantes si l'on accepte que René Lévesque ne devienne plus qu'une voie de service pour les résidents et commerçants du coin.;
Pas de tramway serait encore l'idéal ;
Station de charge véhicule électrique;
Pas de tramway;
Aucun tramway dans ce secteur tranquille;
Ajouter des bus électrique et oublier le tramway;
Ajouter des voies de circulation pour entrer en ville.;
Espace stationnement pour les autos;
Le tramway n'a pas sa place dans le quartier Montcalm et les arbres centenaires doivent y rester;
Contre le tramway;
je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici;

Aucun tramway ;
Abandon du projet de tramway au complet!;
Favoriser les voies pour automobiles pour ces espaces ;
Ajout d'espaces de stationnement;
Statu quo;
l'intégration d'infrastructures végétalisées de gestion des eaux de pluie dans les aménagements. Utilisation du sol Structutal pour les nouvelles plantations. ;Ajout de supports à vélos;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;Élargissement des trottoirs;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);
OUI , tous;Élargissement des trottoirs;
pourquoi avoir des trottoirs plus larges si on est pas en mesure de les nettoyer en hiver pour assurer la sécurité des piétons... ;
Projet inutile ;
Nul;
Un tunnel pour que le tramway y circule.;
laisser comme c'est, pas de tramway;
Aucune, annulez le projet;
Espace cyclable utilitaire familiale efficace et sécuritaire ;
J'habite loin;
Voir réponse 2;
Réduction de la largeur des voies routières (3 m suffisent amplement en milieu urbain!);
Pas de tramway ;
Rien qui ne porte atteinte à l'harmonie du quartier;
Aucun tramway;Ajout de supports à vélos;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;
Aucun tramway ;
conserver deux voies pour les véhicules dans les deux sens;
Le tramway détruit notre quartier et notre environnement et vous nous parlez d'opportunités d'aménagement. C'est d'un cynisme qui me laisse sans voix.;
Est une seule opportunité doit être envisagée… c'est d'abonner ce projet. Non à la coupe des arbres et la création d'un corridor bétonné. ;
Sauver les arbres existants;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens.;
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir;
Je suis contre le tramway.;
Stationnements;

facilité la circulation automobile;
Je ne suis pas favorable au tramway dans la ville de Québec;
Garder les stationnement parallèles sur René Lévessque et avoir accès aux automobilistes dans les 2 sens de la circulation est - ouest ;
Pas de tramway;
Opportunités ? Non. Entraves? Oui;
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy;
pas de tramway;
Pas d'insertion en surface. ;Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);
Pas de tramway s.v.p.;
Juste des bus électriques pas de tramway ;
Augmenter le couvert végétal pour avoir plus d'ombre l'été. Éloigner les piétons des voitures étourdissantes et souvent incivilisées.;
Stationnement ;
Ne pas construire le tramway le plus chere de la planete;
Pas de tramway;
Le tramway est un mauvais projet.;
Pas de tramway;
Votre gâchis sera très difficile à camoufler. ;
Rien;
Je suis contre la construction d'un tramway;
aucun tramway;
La majorité des citoyens ne veux pas de tramway;
rien;
Stationnements ;
ne pas faire l insertion du tramway;
Enlever la dalle de béton ;
Toutes ces possibilités;Ajout de mobilier urbain (ex. : bancs);Plantation d'arbres et de végétaux;Ajout de supports à vélos;Ajout de traverses piétonnes sécurisées;Élargissement des trottoirs;
Espace pour rouler à vélo de façon sécuritaire ;Élargissement des trottoirs;Plantation d'arbres et de végétaux;
mauvais projet;
Pas besoin de tramway.;
Stationnement;
Optimiser la circulation routière;
Améliorer la fluidité du trafic;
Commodités pour les voitures;
espace de stationnement pour véhicule;
Plus de stationnements;

pas de tramway;
C'est parfait comme ces la;
aucun et pas de tramway;
Optimiser les espaces pour l'agriculture urbaine;
conserver le quartier existant comme il est.;
Laisser la circulation automobile fonctionnelle et non réduire.;
Pas de tramway à Québec;
je ne veux pas de tramway;Plantation d'arbres et de végétaux;
Rien;
Ne pas Montréaliser notre ville;
Rien d'autres;
Pas de tramway;
Métro au lieu de tramway;
Le projet de tramway n'est simplement pas le bon pour Quebec. ;
Mettez fin au projet de tramway. ;
En total désaccord pour le tramway;
Contre un Subway ;
Entretien minimum des rues vu les hausses de taxes exagérées ;
Un métro ;
Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).;
La meilleure décision est zéro tramway ;
Lien cyclable balisé;
créer le moins de modifications possibles;
Pas de plateforme ni de fils;

Commentaires des citoyens Q # 20

Question # 20 : Avez-vous des préoccupations particulières quant à l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?

765 réponses

Avez-vous des préoccupations particulières quant à l'insertion de surface du tramway dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste?
Non, je suis enjoué à l'idée de voir se développer dans le quartier!
Qu'on ne profite pas de l'occasion pour installer une piste cyclable sur René-Lévesque. Ce serait dommage, puisque Père-Marquette est très peu confortable pour Colline-Université
Le tunnel a cout faramineux, invasion sur la qualité de vie et l'accessibilité au secteur, Limitation de la capacité automobile. Bref le tramway devrait passer sur Charest.
Durée des travaux qui seront très dérangeants pour tous, résidents et non résidents de ces quartiers. Coûts énormes des travaux (implantation, tunnel, etc.) et de l'entretien (l'hiver l'entretien des rues et trottoirs est déjà difficiles) de ce transport en commun dans une ville comme Québec, ville patrimoniale.
oui , la deviation de la circulation sur les voies secondaires en zone de transition, augmentation du traffic, bruit, congestion, beaucoup d'enfant a pieds et vélo, enlever la circulation au complet sur René lesvesque dans les zones de transitions et cartier sauf livraisons et résidents ou laisser les 2 voies jusqu'au parlement comme actuellement. ca n'a aucun sens de se dire on va laisser les voitures tourner partout dans les quartiers.
La plus grande inquiétude est l'approvisionnement, c'est le seul facteur sacré. Tout le reste est discutable. Mais protéger la facilité d'approvisionnement est capital pour les commerçants et ceux du futur qui sont le coeur de ce qui fait le charme d'une ville. Notez que si vous protégez ceci, vous protégez par le fait même les pompiers, les déménageurs, les ambulance, Hydro-Québec, les compagnies de télécommunication, etc et etc. Les routes d'une ville ont besoin de protéger un minimum leur artères principales et René-Lévesque est indiscutablement l'une d'elle.
Se référé à la question 2. Je crois vraiment que l'implantation du Tramway diminuera à moyen-long terme l'achalandage de la haute ville par la majorité de la population de la ville. Il n'y a pas que l'industrie touristique qui permet aux commerce d'être rentable ou de survivre.
Enlever la polyvalence d'un boulevard
Tranquilité, pas un bon projet....
La réalisation d'un tramway qui n'est pas nécessaire est très préoccupante; j'envisgae de plus fréquenter les quartiers affectés.
No way tramway
St-Jean-Baptiste sera très mal desservi et perd son arrêt de Métrobus. Le nombre très réduit d'arrêt pour des raisons financières me questionne: à quoi bon être confortable pour attendre le tramway si on a dû marcher 10 minutes à la pluie et la neige pour se rendre à l'arrêt? Comment les gens plus âgés avec leurs paquets/courses pourront fonctionner?

C'est inutile. Ça va ajouter des transferts aux gens du quartier qui prennent les métrobus vers la banlieue si les 800 et 801 ne passent plus sur René-Lévesque. Si vous les laissez, ça rend le projet encore plus caduque. Ça va nuire à la qualité de vie des gens du quartier pendant des années avec la construction. J'ai subi le calvaire des travaux sur Cartier à l'été 2020 et c'était désagréable. Ils travaillaient jusqu'à 21h30 et arrivaient à 6h30. Les détours de 1km pour aller à l'épicerie. Ce sera quoi les détours avec ce projet????? D'ailleurs, ce projet devait entrainer la coupe de nos arbres matures sur Cartier. Lorsque les citoyens se sont plaint, soudainement il était possible de ne pas les couper. Il y a certainement une solution pour le tramway aussi. Ce n'est juste pas le bon moyen de transport. Des autobus électriques avec des abribus chauffés avec écran pour connaitre l'horaire des autobus seraient 10000 fois plus pertinent. Mais non, vous avez décidé qu'un moyen de transport sur rail était la solution. Les gens ne prendront pas plus le tramway s'ils doivent attendre dehors aux intempéries et au froid. Prendre le budget pour faire des terminus protégés, des arrêts chauffés avec wifi seraient une meilleure idée. N'importe quoi serait plus intelligent et répondrait aux demandes des citoyens et non des élus et hommes d'affaires ayant des intérêts monétaires dans ce projet. Je prends l'autobus quelques fois par mois. Plus d'une fois par mois le trajet est détourné parce qu'il y a une fuite de gaz, un accident, des travaux urgents. Ce sera quoi avec un transport sur rail? Vous voulez ajouter des pistes cyclables. La rue Père-Marquette est un boulevard urbain. Je ne peux pas partir de chez moi et aller porter ma fille en voiture en le prenant parce qu'il y a des détours. Pourtant, comme je dois prendre le chemin Ste-Foy, je crois des cyclistes sur cette voie. Ils n'utilisent pas le boulevard urbain et ils vont avoir droit à un autre sur René-Lévesque. Enlevez celui sur Père-Marquette alors.

Oui, beaucoup d'inquiétude.

Voir mes commentsires

Le tramway peut améliorer la résilience de la Ville de Québec face à la crise climatique. Il contribue au décarbonisation des transports, et il peut accélérer le verdissement du milieu urbain. Par son allure supérieure, il encourage un virement vers le transport collectif, ce qui réduit le nombre de véhicules qui circulent dans les quartiers centraux. Ainsi des espaces minéralisés qui contribuent tellement au réchauffement de ces quartiers, stationnements de surface et voies de circulation trop larges et trop nombreuses, peuvent être remplacés par la verdure. En Europe même l'espace autour des rails est engazonné par endroits, et les rues par lesquelles le tramway passe jouissent d'habitude d'un embellissement général.
Malheureusement ce n'est pas le cas à Québec. Le projet tel que proposé jusqu'à maintenant, préconise la coupe massive des arbres tout le long du parcours, et même la démolition de plusieurs structures. C'est ce qui arrive lorsque le modèle de construction, et les dimensions de toute la nouvelle infrastructure, sont démesurées par rapport à l'espace qui est disponible à l'intérieur de la trame urbaine existante. Les vieux quartiers ont déjà subi assez de démolitions et d'autres dégâts pour accommoder l'auto en ville; ne recommençons pas avec le tramway. Aujourd'hui les tramways peuvent être faits sur mesure pour chaque ville, dans le respect de sa géométrie et de ses accidents de terrain. À cause de son âge et son histoire, Québec n'est pas une ville comme les autres en Amérique du Nord. Les villes européennes offrent un modèle de l'échelle de l'infrastructure appropriée dans une ville historique. Une plateforme pour les rails, surélevée par rapport au reste de la rue, peut être appropriée sur de grands boulevards de banlieue, mais n'est plus réaliste dans les rues des quartiers centraux. Pour réduire au minimum les dégâts causés par sa construction, surtout la destruction d'une grande partie de la canopée d'arbres matures le long du boulevard

René-Lévesque, il faut revoir et repenser l'espace alloué aux autos sur les artères de tramway.

Il faut qu'il y ai une diminution globale du nombre de véhicules sinon, c'est la circulation de transit qui devindra insupportable.

Oui...je considère que ce projet est insensé

Oui. Je ne vois pas pourquoi il faut enlever près de la moitié du terrain en façade de certains terrains. Comme pour les arbres, on a besoin de voir de la verdure, de la terre et d'entrevoir du patrimoine paysager. On a peine à apercevoir les Laurentides en marchant dans Québec. La Ville est devenue sans âme. Dommage qu'on n'ait pas su la protéger comme ils le font dans l'émission "Les plus beaux villages de France".

Difficulté d'accès en voiture au centre ville. Diminution d'achalandage dans les commerces et institutions. Création d'un enclave au sud de R.L.

Impacts sur partie au nord du quartier SJB qui risque d'être enclavé
Accès aux stations Cartier et Place d'Youville par des rues qui sont déjà peu conviviales, surtout en hiver

Encore une fois la circulation automobile deviendra impossible. Les fils électriques dénatureront notre belle ville.

Minimiser la plateforme pour ne pas couper les quartiers en 2.

Je ne veux pas que le trafic de transit se retrouve sur la rue Saint-Jean qui est déjà désavantagée comme artère commerciale à cause d'un trop grand volume de trafic de transit.

La durée des travaux et le complications que cela va engendrer avant l'arrivée du tramway pour les transports en commum. :(

Pas de tramway

Pourquoi remettre brutalement la vitesse à 50km/h après Claire-Fontaine? Cette partie de René-Lévesque est dangereuse, c'est le moment de faire quelque chose. Pourquoi ne pas y aller jusqu'à Honoré-Mercier? Si on n'empêche pas les gens de rouler sur cette partie-là, la circulation finira par déborder dans les rues résidentielles de Saint-Jean-Baptiste. C'est également le moment de faire quelque chose pour ne pas enclaver un peu plus Saint-Jean-Baptiste et faire en sorte que René-Lévesque soit un lien, et plus une séparation.

Deux éléments me préoccupent :
- insertion de la station Brown : quels impacts sur les propriétés, les arbres et les bâtiments existants ?
- la nature et l'efficacité des aménagements destinés à détourner la circulation de transit est-ouest et de la canaliser sur les voies principales plutôt que sur les rues locales.

Oui, le Tramway devrait s'insérer plus loin que l'avenue Cartier. À la hauteur de l'avenue Cartier, il devrait être souterrain.

Le tramway est un mauvais mode de transport. Il est inflexible et non adapté à Québec. L'autobus électrique articulée résoudrait tous ces questionnements.

le trafic sur les rues transversales

La voie du tramway surélevée qui coupe le quartier en deux et le plaisir du deneigement.Pour le deneigement,on installera des wagons a neige.

L'insertion du tramway en surface est stupide et farfelu. La circulation automobile va être trop perturbée. Il faut annuler le projet de tramway ou le faire en limitant le moins possible la circulation automobile. La majorité des gens ne prendront jamais le tramway car circulant en automibile. Scrapper un centre-ville pour un tramway est complètement stupide. Les représentants du bureau de projet prétendent qu'il va y

avoir un transfert modal, prétendant que les gens vont cesser d'utiliser leur voirture. Ce qui va arriver c'est plutôt que les gens vont fuir le centre-ville et déménager en banlieue.

La circulation sur Grande-Allée et la rue St-Jean; ces artères ne sont pas conçues pour recevoir le trafic routier qui sera détourné de René-Lévesques.

Le bruit et les explosions durant le dynamitage. Les fissures dans le béton.

Il y a encore trop de place à l'automobile.
Pourquoi ne pas en profiter pour prolonger la rue partagée et créer un véritable corridor cycliste utilitaire?!?

Pas de tramway

Oui on en veut pas

Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.

Des coûts finaux pharaoniques
Faillite des commerces du secteur
Circulation automobile impossible

le projet au complet date des annee 1900

Non

C'est vraiment la préservation des arbres actuels, mon appui au tramway dépend partiellement de la quantité d'arbres abattus dans ce secteur.

Plus circulable en voiture

Le mise en place du tramway, selon la proposition, démontre une guerre à l'automobile. Où les véhicules s'ils ne peuvent circuler sur le boul. René-Lévesque? Vous savez que les rues adjacentes devront absorber ces véhicules et que cela entraînera des inconvénients aux résidents de ces rues. Mais cela ne vous préoccupe pas!

Non

Vous allez briser notre belle ville .

Non!
Ce projet a coût surréaliste...

Non

Diminution de la pollution sonore

Préoccupation générale: que celleux venant en auto au centre ville lâche cette habitude. Que celleux vivant au centre ville montrent l'exemple! Donc que vous ÉDUQUIEZ la population à d'autres habitudes

Vous allez diviser les quartiers et les rendre inaccessibles facilement au quotidien et sa va être quoi pour le Deneigement

Il faut éviter de faire dévier le trafic automobile sur la rue Père-Marquette. L'axe Père-Marquette doit demeurer une piste cyclable.

particulièrement préoccupée du fait que la surface du Tram ne soit pas au niveau de la chaussée ce qui vient couper des quartiers en deux et sera "irréversible" pour une longue période de temps. Encore traumatisée du souvenir de St-Cyrille et de son mur... Cela a aussi le désavantage de concentrer la circulation dans certaines rues perpendiculaires actuellement résidentielles et qui souffrent déjà des derniers aménagements de la circulation. P. ex. Bougainville autrefois une rue tranquille (sens unique Brown; Gilmour ouverte à l'année et Père-Marquette sectionnée en partage) ...est maintenant, un semi bld urbain à l'heure de pointe où bien peu de conducteurs respectent la limite de 30 km/h. en plein quartier résidentiel avec beaucoup de jeunes

familles et d'ainés. Prenons garde à ne pas déplacer le problème mais plutôt à limiter l'accès des voitures au centre ville et ses abords.

Je suis résolument contre le projet du tramway. Nous disposons d'un excellent service de bus et de metrobus dans ces secteurs. Nous devons réexaminer les priorités : le réseau routier et les trottoirs tombent littéralement en ruines et ont besoin d'une réfection complète, ce qui ne coûtera évidemment pas 4 milliards et plus de dollars de dépenses. De plus, les déneigement, surtout des trottoirs, est déficient. Enfin, nous pouvons bonifier le service actuel de bus et de metrobus en remplaçant graduellement les véhicules à essence par des véhicules électriques (encore une fois, il n'en coûtera pas davantage 4 milliards de dollars et plus. C'est un projet insensé et dépassé pour une petite ville comme Québec qui ne retirera aucun avantage d'un projet de tramway, tant dans ce secteur qu'ailleurs.

Je reste persuadé que la mobilité collective doit être flexible (véhicule autonome sur roue). Nous devons travailler sur la mobilité de demain pour que notre projet ne doit pas désuet lors de sa livraison. Les exemples esquissés sur la planète sont nombreux. Nous ne voulons pas avoir demain un transport d'aujourd'hui. Son arrimage aux avancées technologiques est essentiel pour sa réussite

on en a pas besoin

Je veux pouvoir continuer à traverser facilement René Levesque à pied ou à vélo.

Nous irons beaucoup moin dans ce secteur

Accessibilité en voiture

J'espère simplement que ça ne sera pas un ajout de barrière pour se déplacer en vélo. Je n'habite pas le quartier mais j'y travailler et j'y vais en vélo à partir des Saules. Le quartier Montcalm/Saint-Jean-Baptiste est très difficile à naviguer en vélo à cause des sens uniques, les nombreuse bifurquations du chemin cyclable pour éviter les artères, les discontinuités, les endroits limités pour pouvoir passer de la haute ville à la basse ville. Il faut vraiment connaître le coin pour pouvoir bien le naviguer en vélo et on peut rapidement se retrouver coincé car on a pas pris la bonne rue. Il ne faut pas que ça devienne plus compliqué que ça l'est déjà!!

Je ne comprends pas que le projet de tramway se fasse au détriment de Grande Allée. La variante 1 défigure Grande Allée.

je me répète : j'ai plus que des préoccupations sur ce projet comme la majorité des citoyens. Un mode de transport trop lourd, rigide et exigeant une défiguration de la ville sans compter ses éléments de base : plateforme de béton, fils aériens, investissements exagérés et coûts opérationnels surement de même nature, etc., etc... Un projet insensé que l'administration actuelle doit arrêter.

Oui, et je vous répète que René-Lévesque devrait demeurer la voie routière, donc pour tramway et automobiles. Grande-Allée devrait même voir sa circulation baisser, c'est la belle artère de notre Ville, longée par les magnifiques Plaines d'Abraham. Je réitère ma demande de revoir ça et d'au moins privilégier la variante 3. Consultez clairement les citoyens en les informant CLAIREMENT des répercussions sur Grande-Allée et les Plaines. Merci

désertion des citoyens dans le secteur a cause du bruit causé

Survivance des commerces, stationnement dans ces secteurs

Toute problématique liée aux travaux (accessibilité à ma résidence, dynamitage, bruits,), l'accessibilité difficile à ma résidence une fois le projet réalisé…. Ridicule ….

Non

Stopper le projet de tramway, un gouffre financier et un échec retentissant annoncé!

Empêcher la circulation de transit sur l'avenue Belvédère en ramenant la vitesse sur Belvédère à 30km/h.
Ne pas augmenter la densité de circulation sur l'avenue Belvédère

non

pas de tramway dans SJB

8 novembre 2021 14h07 Mis à jour à 23h46
Importante fuite de gaz dans Saint-Roch
BRUITS
Dépotoir sols contaminés, pétrole, chimique, souris, etc...
Arbres
Circulation
Séparation dans la ville en deux
Beaucoup d'argent en marketing et publicités
Rapport du BAPE
Etc

VOUS N' AIMEZ VRAIMENT PAS MES RÉPONSES

IL FAUT ABANDONNER CE PROJET ET RETOURNER À L'ÉVALUATION DES BESOINS EN CONSULTANT LES CITOYENS.

Le nombre de passerelles pour relier les rues perpendiculaires au tramway.

Annulez le projet

ça va être de la merde

Le manque d'écoute à la population qui est contre le projet du tramway.

Le tramway, ne circule as dans Saint-Jean Baptiste, d'aérées les renseignements qu'a donné la ville.

On aurait du conserver le trajet initial qui était prévu sous terrain

La clientèle de ces cartiers est vieillissante et n'utilisera que très peu le tramway et encore moins les pistes
cyclables surtout en hiver.

Qualité du réaménagement urbain doit être de grande qualité

Ralentissement de la circulation
Déneigement de la plate-forme
Pollution sonore et par les particules de carbone causé par la friction de fils

Oui, je craint une congestion monstre durant les travaux et même après.

Vous allez détruire la ville et faire perdre de la valeurs à toutes les maisons en plus de ne pas écouter les citoyens

On devrait ajouter une station près du Grand théâtre pour mieux desservir le quartier St-Jean Baptiste

Les dérangements causés par les travaux

Les coûts beaucoup trop élevés de ce projet.

Engeorgement des voix de circulations - Visuel de l'aménagement

Je réitère que ce moyen de transport en commun n'est pas adéquat pour Québec, mais bon mon opinion ne sera pas retenu dans l'équation déjà prise. Je suis pour le transport en commun mais définitivement pas celui-ci. Depuis le tout début de cette mésaventure totale, les citoyens n'int jamais été pris en compte et tout à coup la Ville fait semblant d'écouter. Vraiment ?

Espaces restreints. Une implantation souterraine du tramway sous toute sa longueur serait tellement plus fonctionnelle.

La préservation des arbres est importante quand possible, une plateforme végétalisée (gazon) serait un plus
Je tiens à garder un maximum de voies pour automobiles et le maintien des limites de vitesse.
Que le passage sera facile pour piétons et vélos
S'assurer que le passage du tramway ne coupe pas la ville en deux (exemple une plateforme sûrélevee empêchant les piétons/vélo/autos de traverser à toutes les intersections actuellement existantes. Que la circulation dans les petites rues du quartier soient grandement augmentée et que les automobilistes profites des petites rues pour rouler à plus grande vitesse
Problèmes de circulation automobile
On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent
Prévoir des aménagements qui éviteront l'augmentation de trafic automobile, voire réduiront ce dernier par rapport à maintenant, sur d'Aiguillon. En ce moment la densité des voitures est dangereuse dans ce secteur qui borde une école primaire (Saint-Jean-Baptiste), dans un quartier où les trottoirs sont souvent impraticables à cause de leur étroitesse, de la neige mal dégagée, des sacs d'ordures qui bloquent les trottoirs, des toitures d'où chute de la glace, La présence d'un brigadier ne suffit pas à sécuriser l'espace. Le traffic est trop dense pour la fonction résidentielle de l'espace. Il faut stopper le transit par cet endroit (sauf pour les autobus) et maintenir la circulation à vitesse réduite seulement pour les résidents.
Contre le tramway dans ces secteurs
Oui, Je crois que le tramway devrait être SOUTERRAIN jusqu'à Des Érables. Il y a bien sur un coût mais qu'insérait pertinent pour éviter les problèmes de circulations monstres qui découleront de l'insertion entre De Salaberry et Bourlamaque. Ces 2 rues (pas tres larges) verront les automobiles de transit créer de nombreux bouchons de circulation et auront de la difficulté a atteindre leur propre lieu d'habitation. Il y aura TROP de congestion dans ces 2 rues de transit.
Mes préoccupations à l'égard du projet sont limitées. Ma plus grande préoccupation est qu'une trop grande place soit laissée à la voiture, laquelle constitue actuellement la vraie coupure du quartier (4 voies de circulations, plus une voie de stationnement, et une vitesse de circulation excédent toujours la limite officielle). Comme propriétaire directement sur le boulevard René-Lévesque, je le sais trop bien. Ma crainte est que le projet ne soit pas suffisamment audacieux quant au potentiel de grand corridor vert et de transport actif que celui-ci peut constituer. Je sais que la conception de référence est bien avancée et qu'elle risque peu de changer, et ce, malgré le mode de réalisation alternatif retenu qui permet les bonifications dans le cadre de la conception définitive. Conséquemment, je vais me limiter à une « demande » : Comme ce le sera pour certains tronçons ailleurs sur le trajet, pourquoi ne pas prévoir une plateforme végétalisée également dans Montcalm et Saint-Jean-Baptiste? Ce 7,2 mètres de largeur passerait du minéral au végétal, un impact visuel majeur.
La nécessité d'en construire un. Déshabiller le réseau de transport en autobus pour habiller un réseau de transport abandonné par le passé. L'idee vient de gens qui ne voyagent pas en autobus!
Oui : comment conserver une fluidité automobile raisonnable à la Hauteville dans l'axe Est Ouest.

Stationnement et accès aux commerces restaurants et bars par les clients et fournisseurs
Pourra-t-on traverser en voiture du nord au sud et inversement? Exemple de la rue Fraser au chemin Ste-Foy?
Aucun tramway
J'habite sur la rue De Bougainville et le transit m'inquiète beaucoup pour la préservation de la tranquillité !
Vous en voulez encore?? J'ai pas mal fait le tour...
• 148 carrefours deviendront infranchissables pour les voitures • Disparition de 1241 places de stationnement • 40 000 voyages de roc excavé pour creuser le tunnel du tramway en haute ville • 21 minutes de plus pour relier Saint-Roch à la Colline parlementaire • Abattage de 24 % des arbres sur le parcours • Augmentation des bouchons de circulation (244 % au pied de la côte Saint-Sacrement) • Voie en alternance avec le tramway et les voitures à 500 m d'ici vers l'ouest car René-Lévesque sera trop étroit • 42 sites archéologiques menacés
Le tramway en plus d'être inutile sera une énorme source de problèmes surtout l'hiver. Je suis vieux et j'ai connu les fils à Montréal sur Frontenac. C'est affreux. Pourquoi faire une chose qu'on sait nuisible.
Pourquoi continuer avec le projet du tramway qui ne bénéficiera à peu de gens alors que l'on peut utiliser les autobus électriques. Pourquoi détruire la beauté de la ville par du béton
Il ne doit pas y avoir de terre-plein central qui entrave la circulation transversale.
Le tramway n'est pas utile. Il y a déjà des autobus. La clientèle du tramway va simplement être la même clientèle que le service d'autobus. Et ensuite, on va devoir payer pour deux services déficitaires. Québec n'est pas une grande ville à forte densité de population, et elle doit s'assumer telle qu'elle est.
Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec
Oui. Vous allez détruire la Ville pour un projet qui n'aidera pas la circulation, mais va plutôt l'empirer. Vous allez enlever des arbres matures pour en replanter des bébés. On aura un train électrifié qui va défigurer la Ville, et les gens en voiture vont passer sur les routes autour, ce qui va amener plus de circulation et de la perte de tranquillité pour les résidents. Faut vraiment être borné solide pour croire que c'est un bon projet. Et à quoi ça sert de rajouter des bancs pour regarder un train passer? Dans la plupart des quartiers, pour faire plus beau, on a enfui les fils électriques. Là, vous allez en rajouter partout. Et vous croyez que ça fait beau et moderne? Oufff...
J'espère vraiment que la circulation de transit sera interdite au carrefour avec l'avenue Cartier et réduite à 30 km/h dans les zones de transition.
beaucoup trop a emunerer,et vous ecouter pas la populations
Plus de traffic et plus de risques d'accident près des écoles/garderies sur Ste-Foy. Il ne se passe pas une semaine ou des automobilistes passent sur une rouge ou manquent de frapper un enfant/parent, et ce malgré la présence d'un brigadier. Le tronçon près de l'école Anne-Hébert devra être revu pour ralentir en amont les automobilistes.
dtrd
Trafic en voiture et difficulté de circulation vers les commerces
le tramway est une mauvaise idée

Ce projet me semble insensé à plusieurs égards. Une seule voie de circulation dans chaque sens ouvre la porte à toutes sortes de problèmes. Que feront les citoyens qui veulent déménager? Le faire la nuit en stationnant leur camion au loin? Et les jours de collecte des ordures? Circulation interdite sur René-Lévesque? Et lors des tempêtes de neige où ira la neige poussée en bas des plate-formes et celle des trottoirs? dans la voie de circulation des automobiles? Vraiment c'est peut-etre un projet opportun en théorie mais ça ne passe pas le test de la faisabilité à mon sens.

Énormément. J'habite sur René-Lévesque et il y a énormément de questions sans réponses. La perte inestimable des arbres remarquables et centenaires est inacceptable. Le tramway sera à proximité des habitations, dans un secteur historique avec plusieurs bâtiments à valeur patrimoniale. Nous ignorons encore la largeur requise de l'emprise dans le secteur Montcalm, les impacts précis sur la circulation de transit sur des rues perpendiculaires et parallèles, la liste précise des 1584 arbres ciblés par les coupes, le mode précis d'insertion pour limiter le risque réel de vibrations, etc. Les riverains ne sont pas dûment informés et accompagnés dans le processus d'expropriation et d'acquisition. Les principaux changements au projet annoncés par QFF avant les élections ne sont pas respectés.

Préoccupation quant à une possible nuisance sonore dans les rues adjacentes

Ayez une pensée particulière pour les jeunes, les familles (carrosse) et les aînés.

Évaluation des besoins

La crainte que la circulation de transit se déplace vers d'Aiguillon (rue déjà achalandée pour un quartier résidentiel et où la signalisation n'est pas respectée). Il faudrait interdir le virage à droite sur d'Aiguillon à partir d'Honoré-Mercier sur les heures de pointe

Oubliez cette m… plateforme!

Augmentation du traffic dans les rues environnantes. Déjà un problème sur rue Turnbull avec camions de livraison, construction, déménagement, autobus etc. La section Turnbull entre Grande-Allée et René-Lévesque est souvent complètement bloquée et c'est un problème car c'est la rue utilisée par le service des incendies situé sur St.Jean.

Débordement de la circulation automobile dans les rues résidentielles. Pourquoi pas rendre le tramway encore plus attrayant en le rendant gratuit dans la portion Colline parlementaire à Bourlamaque. Aménager des « Park and Ride » en périphérie pour que les gens ne viennent pas en ville en auto. Ne PAS augmenter le nombre de stationnements automobile sauf pour les résidents et les livraisons.

Pas de traway

Augmentation du traffic et du bruit dans les rues transversales déjà un problème majeur

La destruction de notre beau quartier pour un projet qui est non seulement trop dispendieux, mais aucunement nécessaire.

Le temps de la construction sera pénible: trafic, bruit, poussière

Je ne puis pas m'imaginer que je vais marcher sur une voie commune, côtoyé par des vélos qui vont rouler à 15km/h et des voitures qui vont rouler à 20 km/h. Il faudrait reprendre l'idée d'un métro pour une bonne partie de ce trajet au moins jusqu'à Belvédère. Cela n'empêche pas d'élargie les trottoirs et d'ajouter de la végétation.

Que vous réussissiez à rallier la population et que ça soit agréable à vivre, un peu comme en Europe. Bonne chance!

Voie surélevé pour le tramway va déguiser le paysage à jamais. Elle compliquera davantage les déplacements. J'au vu en France des tramway qui n'étaient pas surélevés et c'est très bien! Le projet proposé est une erreur.

Augmentation du trafic de transit dans les rues parallèles résidentielles.
Le décor sera moins beau.
Problèmes pouvant découler des travaux sur les maisons et bâtiments situés à proximité
Que la diminution de la circulation automobile sur René-Levesque se répercute sur les rues parallèles et génère tous types de pollutions.
Je crois comprendre que l'insertion sera latérale, donc sécuritaire pour les piétons. Si elle est centrale, comment assurer la protection des usagers du tramway par rapport aux autos et aux vélos qui pourront les frapper?
Je je crois pas à l'amélioration du transport en commun par ce type de véhicule. Des voies cyclables améliorées, et l'augmentation de la quantité de bus suffiront amplement à desservir les besoins de la population.
Présence des fils
Je crains que la déviation de la circulation de transit ne fasse que déplacer le problème et de voir une circulation accrue dans les rues transversales. Je crains que la ville n'insère pas suffisamment de mesures d'apaisement de la circulation, et que des rues comme Fraser, empruntées par bcp de cyclistes, piétons, écoliers, etc. ne deviennent que plus dangereuses.
Tout ce que vous pouvez imaginer..
Il ne faut absolument pas que cela augmente le trafic sur la rue d'Aiguillon (rue étroite avec école et nombreux résidents).
Ma préoccupation est le tramway, c'est un métro bus de luxe pour les résidents déjà choyés en transport en commun et on laisse les autres avec un service de piètre qualité. Un SRN coûte 4 fois moins cher et le BAPE n'a pas compris pourquoi le SRB n'a pas été étudié par Labeaume. Et vous continuez avec ce mauvais projet que Labeaume ne voulait même pas. Tout ce qui vous intéresse est de dépenses les 4 à 5 milliards de budget au détriment d'un confort équitable pour tous les usagers, pas seulement ceux de la haute ville et de Limoilou
Mes principales préoccupations sont 1) Voir le zonage du quartier Montcalm changer, surtout sur René-Lévesque, pour permettre la démolition d'édifices patrimoniaux afin de permettre la construction de verrues urbaines en béton de 7 à 8 étages? (Ex.: Démolition de l'immeuble de la Jonction et de son vis-à-vis d'en face, coin des Érables et René-Lévesque, pour construire une verrue urbaine de 8 étages) 2) De voir une césure entre le Nord et le Sud du quartier Montcalm causée par la plate-forme du tramway sur le boulevard René-Lévesque. 3) Que la tranquillité des rues de traverse autour de la rue Cartier (Salaberry, des Érables, Bourlamarque, etc.) soit perturbée par une augmentation de la circulation automobile.
L'envahissement de la ville par un tramway inutile ils en ont enlevé un ver 1950 pourquoi revenir avec ça en plus les frais d'utilisation seront énormes
Vous avez eu mon opinion précédemment
Bien sûr! Cela va défigurer le boul. René-Lévesque et cela compliquera les déplacements nord-sud. J'imagine aussi que cela compliquera le déneigement des rues et des trottoirs en hiver. Le tout sera également désuet dans quelques années et le coût de l'entretien sera faramineux!
L'efficacité et la priorité du tramway devraient être privilégié.
Mauvaise idée de construire un tramway dans notre belle ville.

Je crains que l'avenue Turnbull où la rencontre de deux véhicules est déjà très difficile à cause de l'étroitesse de la rue entre la Grande-Allée et Jacques Parizeau (stationnement des deux côtés) ne devienne encore plus congestionnée et bruyante par les autos, camions et qui l'emprunteront faute de pouvoir faire autrement de Bourlamaque à Salaberry, déjà chaque soir aux heures de pointe, les véhicules venant du nord sont à perte de vue arrêtés au feu rouge de la Grande-Allée.
Il y a de très vieux arbres dont certains sont malades ou en fin de vie… planter de nouveaux arbres, buissons, arbustes et plantes sera salutaire pour le milieu ambiant voilà une belle canopée de fraîcheur alors que le réchauffement sévit !
Oui, comme dit précédemment je m'inquiète sérieusement sur la circulation qui va augmenter dans les rues parallèles à René Lévesque. Je demeure sur St-Gabriel et il y a déjà une bonne circulation dans cette rue et le tramway n'est pas là. C'est vraiment dommage. Qui a besoin de ce tramway? Qui en veut? Pas mal juste les élus. Je connais personne qui veut ce projet et je ne suis pas mal entourée.
Privilégier le milieu de vie et non le transit routier cet ancien canevas d'implantation, urbaine. Conserver le caractère fluide et résidentiel et architectural distinct, Sauvegarder la beauté des lieux,, éviter l'acharnement thérapeutique d'animation dans le secteur,
Le trafic qui augmentera dans les rues aux alentours s'il est impossible de circuler aisément sur René-Lévesque ou sur les rues qui traversent RL du nord-sud.
Sous terre.
Plus j'en apprends sur ce projet, moins je suis favorable. Pour diminuer l'émission de GES, l'électrification des autobus, une meilleure coordination des feux de circulation me semble largement suffisants. Les coûts seraient réduits et le chantier sur 3 ans serait évité.
Le bruit occasionné par les travaux pour les travailleurs de soir et de nuit et ce pendant minimum 3 ans, panne de courant et autres pépins. La hausse des valeurs immobilières amenant une hausse des loyers, gentrification, "taxe spéciale" de m Marchand qui sera refilée aux locataires. Diminution des espaces de stationnement. Expropriation. Moins bonne desserte par rapport aux métrobus dans le sens moins d'arrêts desservis. Dépassement des coûts possible.
Encombrement de la circulation et risque de voir les voitures utiliser les rues environnantes (zones résidentielles).
oui ce n'est pas un beau projet bruyant.c'est l'hiver ici
Perte des voies de circulation
En tant que résidente du quartier Saint-Jean-Baptiste, je m'inquiète beaucoup de voir la circulation automobile augmenter sur le chemin Sainte-Foy/rue Saint-Jean et dans les rues résidentielles du quartier. La circulation y est déjà trop abondante et trop rapide. Plus que de détourner la circulation automobile ailleurs, je suis d'avis qu'il faut surtout décourager ce mode de transport dans les quartiers centraux.
Bruit et poussières durant les travaux
Esthétisme et paysage gachés (lignes électrique), et manque de fiabilité en hiver su tramway en général.
Maintien et priorisation de la circulation automobile au désavantage des piétons et cyclistes
Je suis plus que sceptique quant à l'efficacité des limites de vitesse. Je suis tous les jours témoin que les récents abaissements à 30 kmh (Crémazie, Lockwell, Cartier) ou à 40 kmh (St-Jean) n'ont eu AUCUN effet dissuasif. Il faut FORCER le ralentissement, il faut coincer les véhicules entre deux trottoirs hyper larges ou faire en sorte QUE LES

VIBRATIONS CRÉÉS PAR LA CHAUSSÉE SUR LE VÉHICULE soient désagréables lorsqu'il roule trop vite (pavé «rough», pierre, dos d'âne pas nécessairement hauts mais rapprochés (imaginez une méga tablette de chocolat Kit Kat en travers de la chaussée). Aussi, Québec n'utilise malheureusement pas la stratégie des «4-stops» pouvant être très utile en milieu dense. Postez-vous à l'intersection Crémazie-Cartier (ou Crémazie-De Salaberry) et constatez la vitesse des véhicules (et la souffrance des piétons qui veulent traverser). Un 4-stop bien placé permet aux piétons de traverser en alternance avec les véhicules (enfin un monde civilisé), en plus de freiner la course effrénée de ces derniers (phénomène qui s'aggrave dans les côtes: les véhicules se laissent descendre et dépassent la limite, et les conducteurs qui montent appuient sur le champignon parce qu'ils ont l'impression de ne pas avancer et dépassent eux aussi la limite. Quand ces côtes n'accueillent que de rares piétons ou ne sont pas trop cernées par des bâtiments, ce n'est pas trop grave, mais dans le cas de rues comme Cartier et de l'intersection Crémazie et De Salaberry, c'est l'enfer pour les piétons, qui ne le ressentent même plus tellement ils y sont habitués.

Les coûts exorbitants des travaux (incontrôlés);
Pendant la construction, le quartier va se vider de sa population
Le peu d'usagers qui utiliseront le tramway

Ce projet est totalement inutile et n'apporte aucune plus value à la MOBILITÉ.

Tout au contraire.

Moratoire immédiat est exigé! Enquête de l'UPAC est exigée. Ce projet pue la corruption à plein nez car il ne favorise en rien les citoyens et commerces du quartier.

Il leur nuirait.

Oui ma préoccupation: Pas de tramway

Trop faible nombre de traverses automobile qui créera un trop grand trafic sur Belvédère, Bougainville et Des Érables

Plus d'arbres dans saint-jean-baptiste

J'ai peur que tout le projet n'aboutisse pas à cause du lobbying des automobilistes qui vont se plaindre qu'ils ne pourront plus rouler, qu'il n'y aura plus de place de stationnement, etc...

pas nécessaire.

Inutile et couteux...pensez à une autre solution au lieu de faire un projet qui ne répond pas à l'attente des citoyens mais au voeu d'un ancien maire!

Oui tout le projet qui n'est pas conforme aux besoins de la population. Autobus électriques sans tout l'aménagement serait mieux reçue par la population.

Préserver les arbres, préserver la tranquillité, avoir des traverses et des espaces piétons sécuritaires, particulièrement pour les personnes âgées.

La perte d'arbres matures, qui font partie intégrante du boulevard René Lévesque; les vibrations potentielles pour les riverains; l'augmentation du trafic automobile sur les rues perpendiculaires

L'insertion dans ces quartiers me semble impossible sans l'option "tunnel long" décrite dans le tableau comparatif auquel vous faites référence

Plein de désagréments.
Tramway NON MERCI

Oui. Toutes celles indiquées par le BAPE

Préservation des arbres existentes.

Ce sont des quartiers historiques où il fait bon se promener...Est ce que ce sera encore le cas avec le tramway qui passe sans cesse

Il y aurait un gain d'accessibilité à prévoir une station au Grand-Théâtre également.

Oui. C'est revenir 100 ans en arrière. Nous sommes à l'ère des transports électrifiés, dont les autobus. Que l'on fasse respecter, de façon rigoureuse, les corridors actuels pour le transport public en autobus. De plus nous vivons à Québec, ville nordique avec plus de 300cm de neige par hiver, et des périodes de pluie hivernale, néfaste à un tramway de surface.

Il faut à tout prix éviter de diviser les quartiers en deux en empêchant de traverser le boulevard René-Lévesque. Les personnes qui résident au nord du boulevard souhaitent se rendre à pied/ en vélo sur les plaines d'Abraham. Par ailleurs, il faut prévoir des chaussées distinctes pour les piétons, les vélos et les véhicules.

J'ai peur que le secteur résidentiel de St-Jean-Baptiste continue à avoir peu d'accès au transport publique, peu de trottoir et aucune considération pour les cyclistes. C'est le quartier le plus dense avec un bon potentiel de commerce local et d'activités commerciales. Alors, le transport actif et le transport publique méritent être mises en avant. Les résidents doivent être capables de vivre sans auto.

rene lévesque trop étroit pour cela,plus ordures déneigement,livraisons visiteurs soins à domicile!!!

Pertes des cases de stationnement sur René-Lévesque et perte des voies de circulation sur René-Lévesque.

Oui, je suis très préoccupée par le manque de protection de la rue Saint-Jean et d'Aiguillon. Cet été la rue Saint-Jean était fermée les fin de semaine. Est-ce que cela sera toujours possible? J'ai l'impression que l'on sacrifie le quartier SJB au profit de Montcalm.

Oui , pas le bon projet !

Que la Ville assure une bonne compréhension des options retenues afin d'aller chercher un maximum d'adhésion et qu'elle ouvre la consultation aux solutions alternatives existantes. Qu'elle envisage également le projet de tramway dans une perspective plus large incluant la connexion avec la Rive-Sud SVP et qu'on règle par la même occasion l'idée du troisième lien de la manière la plus intelligente et rationnelle possible.

Déviation de la circulation de transit est-ouest vers Chemin Ste-Foy et Grande Allée ce qui n'est pas très efficace. Et interdiction de tourner à gauche partout sur René-Lévesque ce qui demandera des détours longs et fastidieux (penser aux GES et allongement du temps de transport automobile/camion), TOTALEMENT inefficace.

À toutes fins pratiques, René Lévesque ne sera plus qu'une voie pour le tramway, les cyclistes et un accès en voiture pour les résidents du coin. Pour l'ensemble de la population, aller au Musée, sur Cartier, au Grand Théâtre et Vieux Québec deviendra dissuasif car il y aura congestion sur Chemin Ste-Foy et Grande Allée.

oui le bruit

oui. Ces beaux quartiers seront défigurés par les fils du tramway (même si on enterre les actuels) et la perte d'arbres matures (les remplacer par de jeunes arbres n'est pas une solution).
Également, un des problèmes du transport collectif à Qc c'est que les trajets sont est / ouest et à peu près rien nord/sud et que de plus, il y a trop de correspondance, Ce qui prend 15 minutes en auto en prend 40 en transport en commun et ce qui est projeté pôur le futur réseau structurant ne donne pas l'impression que ça va s'améliorer pour la peine

Je ne veux pas de tramway
Je suis très préoccupé de voir la destruction notre patrimoine
Le bruit et le fait de faire bouger nos triplex sur René Lévesque Ouest
Plus de 5 000 fonctionnaires seront mutés ailleurs dans un avenir proche, les autres seront en télétravail (la réalité) 3jours sur 5. Juste ces 2 points feront en sorte que vos prévisions d'achalandage du RTC ne sont plus réalistes et ne justifient en rien un tel projet qui n'est plus approprié . Écourté le trajet de 7 minutes versus l'autobus pour la modique somme de 3 milliards, irresponsable. Toutes personnes sensées arrêteraient immédiatement LE PROJET. Pensez combien d'autobus électrique, construit au Québec, écologique tout comme le Projet, les citoyens pourraient obtenir. L'argument que les autobus se promènent vide plus souvent qu'autrement hors les période de pointe S'APPLIQUE également à des wagons de tramway qui seront eux aussi vide. ÉCOUTEZ avant De CONTINUER.
Impact sur la circulation provenant des tours a bureaux
Descendez-le sur Charest. Le tramway n'augmentera pas le transport en commun dans ce coin, il ne fera que remplacer le bus.
Ca VA emboteiller le traffic. Grosse erreur. Je veux un metro.
Les rues ne sont pas larges, les autobus de la ville de Québec ne sont pas bondées, l'hiver...les rues sont mal déneigées et je ne vois pas le rapport de payer pour un tramway à plusieurs milliards de dollars pour un tel projet!!
Oui j'habite au coin René-Lévesque et Cartier, j'ai de la misère à voir comment: 1 . Les services d'urgence vont pouvoir se déplacer. 2 . Les camions pourront approvisionner les commerces 3 . Les camions de déménagements, les souffleuses ainsi que les camions de déchets pourront effectuer leurs operations sur René-Lévesque sur la section hybride. Aussi, puisque les travaux se trouvent directement dans ma fenêtre j'aimerais savoir à quoi m'attendre comme travaux à partir d'Octobre et long terme.
Priorisation de ne pas dévier le trafic vers Grande-Allée qui est déjà ultra congestionner sur les heures de pointe ainsi que durant les périodes de congés/estivale. (touristes)
La station Brown (avec double quai?) pourrait être située à l'intersection René-Lévesque - Moncton avec des quais décalés (comme la station Cartier?) afin de réduire la largeur d'emprise requise entre Brown et Moncton et donc réduire les acquisitions et coupes d'arbres potentielles.
Bien aménager le lien avec la piste cyclable de la rue Père-Marquette.
OUI. ne pas rediriger le traffic dans les zones de transitions. enfants, vélos, etc. ou croyez vous que les autos vont essayer de passer quand il y aura congestion ou festival d'été.... par toutes les petites rue. Aujourd'hui 8 mars, vous n'avez meme pas été capable de ramasser la neige sur rue des érables , un côté de la rue est rempli par la neige , l'autre côté les stationnements, et on peut meme pas se croiser , et vous voulez mettre encore plus d'autos??????? sans parler des bus et camions de livraisons..... revenez a la réalité.
Déneigement
NON
Améliorer le transport en commun en ajoutant des bus électriques
Les mêmes qu'à la question 1….

Le quartier Saint-Jean-Baptiste, le plus dense de la ville, est mal desservi par le tramway. Il faudrait ajouter une station au Grand Théâtre.
Les arbres. J'arpente souvent, l'été, le boulevard René-Lévesque. Certaines sections, sans arbres et donc sans ombre, sont suffocantes. Je n'ose imaginer ce que ce sera quand tout le boulevard sera rasé. Ce manque de considération pour l'environnement me sidère.
Le trafic qui sera transféré dans les rues résidentielles
Va défigurer le cartier et empêcher son épanouissement.
Le tronçon entre Des Érables (et même Belvédère) et Turnbull aurait dû être souterrain ce qui aurait évité de massacrer les arbres et l'aspect de la rue. On a des milliards pour un 3e lien mais pas pour la préservation d'un quartier de charme dans une ville du patrimoine mondial de l'Unesco. Je trouve ça déplorable
Espace stationnement pour les autos
non
mettre beaucoup d'éclairage afin de faciliter la fréquentation et empêcher la venue d'indésirables
Le tramway n'a pas sa place dans le quartier Montcalm, c'est évident. Il doit entrer par le boulevard Laurier, descendre par Du Vallon sur le boulevard Charest et filer vers l'est.
L'HIVER et ses désagréments pour nettoyer les rues
Le passage d'un boulevard fortement utilisé à une rue partagée dans le secteur Cartier pourrait soulever des enjeux de sécurité si les automobilistes ne réduisent pas réellement leur vitesse. Les aménagements qui seraient mis en place pour réduire la vitesse de circulation ne me semblent pas clairs.
Comme résidente du quartier, j'ai des préoccupations pour les nuisances pendant la construction (bruits, camions qui circulent, poussières, difficulté d'accès aux commerces de proximité).
Le bruit et le coût trop élevé
inconvénients et durée des travaux
Le respect de la flore, nos beaux arbres! Et aussi la pollution visuelle des poteaux…
Non, il est plus que temps d'avoir un système de transport en commun efficace
NON
Les arbres sont importants. Mais à mes yeux, augmenter le trasnport actif est plus important et a plus de conséquence à long terme. Donc s'il faut couper des arbres, tant qu'il y en a qui sont plantés, ça me convient.
Ce projet est un mauvais projet à la base alors partout où il s'insere est un mauvais endroit mais vous ne voulez pas l'entendre.
BEAUCOUP de préoccupation
Non
Contre le tramway
Les arbres matures
Ajouter plus de végétation!
Non
Je n'ai que cela, des préoccupations. Aussi magnifique sera le tramway, ses fils viendront strier le paysage. Sa slab de béton viendra embêter les piétons, les cyclistes, les automobilistes et le déneigement. Plus long sera le tunnel du tramway, plus il se

rapprochera du concept pratique, moderne, efficace et NÉCESSAIRE qu'aurait été un métro, pour la ville de Québec.

L'option du tunnel long est essentielle. On pénalise le centre-ville au profit des banlieues.

Ne pas diminuer la capacité de circulation en automobile.

Ce qui me consterne,c est que vous privilégiez uniquement l axe sainte foy quebec alorsque c est le restequi devrait etre à ameliorer. Ca fait 30 anspasséquecap rouge est mal déservi par le rtc.

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

Non

Difficultés pour les déménagements,les véhicules d'urgence pendant la construction.

le temps de marche entre 2 stations: 10 min: est-ce le rythme d'une personne de 40 ans ou de 80 ans? Le nombre de traverse piéton est importante car si elles sont trop espacées elle vont défavoriser les personnes âgées. Les détours vont être trop long.

Faire un référendum pour savoir si la population va utiliser le tramway. C'est bien beau de le vouloir mais qui prévoit l'utiliser ????? Ce projet n'est pas adapté pour une ville qui reçoit autant de neige 6 mois par année!!

La protection des arbres matures et la circulation pour les cyclistes.

Le tra.way et ses aménagements vont détruire la ville et son cachet. Plus mauvais projet ever

Voir commentaires section précédente concernant Bourlamarque-Cartier, dont celui traitant de Père-Marquette rue partagée à impérativement conserver.

stationnement

Je suis préoccupé par le fait que le tramway va probablement détourner la circulation automobile dans les rues résidentielles transversales de Montcalm et dans St-Jean Baptiste, même si des mesures sont prises pour limiter le trafic. Le trafic automobile ne va pas diminuer et va trouver le moyen de passer malgré tout.

Il faudrait que la partie souterraine continu jusqu'à l'avenu des Érables.

Oui, je ne comprends toujours pas qu'on n'envisage pas un tramway souterrain pour l'ensemble du projet. Je favorise le transport en commun mais je ne crois pas au tramway tel que présenté.

J'ai peur que la ville ait peur de décevoir les automobilistes en continuant de leur laisser toute la place. C'est vrai sur l'ensemble du tracé du tramway

L'accès difficiles aux rues secondaires!

Je m'inquiète des répercussions de la déviation d'une partie de la circulation automobile sur la Grande-Allée.

J'habite au 9e étage juste en face de la future trémie, dont j'aurai la vue directement de ma chambre à coucher. Mes pires craintes sont d'entendre constamment le vacarme du train quand il va surgir de terre, qu'on y installe une signalisation laide et de voir cette installation se remplir de saletés et devenir laide et décrépite au bout de deux ou trois hivers, comme c'est habituellement le cas partout où j'en ai vu. Je crains aussi que la circulation de René-Lévesque soit dérivée sous mes fenêtres de la rue Turnbull pour dégager la chaussée partagée du secteur Cartier.

Sécurité des personnes et des véhicules.

Il n'y a pas de valeur ajoutée du tramway versus un plus grand nombre d'autobus. En plus des fils et infrastructures qui sont visibles en continu (fils, etc) aucun avantage visuel, ni utile.

Protection des arbres urbains

Le rail surélevé qui empêche de traverser à une intersection comme quartier ne fait pas de sens pour moi…nous devons pouvoir circuler à pied et à vélo à ses intersections.
Le fait que ce soit en surface est une préoccupation.
Non
Projet inutile
Est ce que ca va etre assez large pour le tramway faudrait que se soit juste pour le tramway
je n'ai pas de preoccupation
Oui. Évicération de la ville inutile.
Oui, je trouve l'ajout du tramway inutile compte tenu de la desserte actuelle par le RTC(bus aux 10 minutes). De plus, ce ne sera pas une valeur additionnelle aux maisons du long du parcours en raison des inconvénients.
Oui dans Saint-Jean Baptiste, Je trouve que le tramway, n'a pas sa place à Québec, Nous n'avons pas besoin de cà.
Garder l'accès au gens et aux automobiles à vitesse réduite. Ne pas installer les piste cyclable les déplacer sur les artères parallèle avec des voies dédiés, la raison de mon inquiétude est que les cyclistes sont ceux qui ne respecte le moins la signalisation et pourrait causer des risque d'accident avec les autres utilisateurs.
Que le temps de trajet du tramway ne soit ralenti le moins possible.
maintien de traverses piétons et cyclistes fréquentes et sécuritaires. Il ne faut pas avoir à faire des détours quand on est à pied ou à vélo. Les traverses doivent être accessibles en poussettes et permettent à un vélo tirant un chariot double (c'est large) de passer sans embuche
L'impact sur la circulation (boul. René-Lévesque, chemin Ste-Foy et rue St-Jean) particulièrement en ce qui concerne la sécurité des piétons.
Coupe des arbres, distance de marche entre les stations
Que le quartier soit sécuritaire (et sécurisé, donc !) pour les résidents locaux, notamment pour les jeunes familles
Renforcement des limites de vitesse et des passages piétonniers.
La sécurité quant aux déplacements que ce soit en voiture, vélo ou à pieds
non
Je n'ai pas envie que ça devienne aussi emprunté et bordélique que le Vieux-Québec. Préserver la tranquillité. C'est principalement résidentiel et ça doit le rester. Au fait, combien va nous coûter tout ça? Je n'ai vu aucune info sur ce sujet. Ma passe mensuelle du RTC va-t-elle me donner accès au tramway et au trambus? Pour le même prix?
surtout sur le partage de la chaussée aussi sur les difficultés de stationnement à l'occasion de déménagement. livraison, de réparation, de feu ou autre urgence etc
Mauvais projet. Vous allez détruire une ville sous prétexte qu'une ville de 500,000 habitants doit avoir ce monstre d'un autre temps. L'appui au projet est en baisse continu et aucune considération pour les citoyens qui posdnt des questions. Et votre argument que les nouveaux travailleurs vont aimer le tramway est vraiment méprisant pour ceux qui sont en désaccord. Mettre le rapport du BAPE sur la tablette est une insulte à l'intelligence des citoyens et un pied de nez à la démocratie.
Un bouchon perpétuel, une échéancier interminable, des coûts exorbitants refilés aux citoyens quand on pourrait avoir un bon service de bus si on voulait se pencher

vraiment sur la question... on fantasme sur un projet qui sera le money pit des années 20|!

Nécessité du tramway car moins de personnes n'utilisent le transport en commun. Changement de comportement, télétravail.

Projet inutile

- Préoccupation concernant la hausse de fréquentation et la vitesse de circulation sur l'avenue de Bougainville (quartier résidentiel avec beaucoup d'enfants qui circulent à pied et en vélo sur la rue Père Marquette pour se rendre à l'école ou au collège). Quelles solutions sont envisagées pour s'assurer du respect de la limitation de vitesse et maintenir la sécurité des piétons et des cyclistes ?
- Préoccupation concernant la circulation autour de l'école Anne Hébert. Des changements sont-ils prévus en particulier au niveau de l'accès via le chemin de Sainte-Foy ?

Le bruit généré.

Le quiétude des rues résidentielles à proximité. L'augmentation de la circulation sur l'avenue de Salaberry et de Grande Allée. Salaberry a déjà beaucoup de trafic véhiculaire (autos, camions) et beaucoup de piétons la traverse, dont des personnes âgées et de jeunes enfants fréquentant le CPE et l'école St-Patrick, de plus c'est une rue résidentielle…même chose pour Grande Allée dans ce secteur… nous avons déjà une problématique de bruit…

Trafic de transit et augmentation de véhicules sur Grande-Allée

Non

Non

Il faut enlever de la place aux voitures plutôt que de couper des arbres. L'idée de ne garder qu'une seule voie vers l'est est excellente.

Nous sommes particulièrement inquiets de la période des travaux, nous croyons que nous serons très dérangés par le bruit et les détours que nous devrons faire

Je suis pour la disparition automobile sur René-Levesque sur toute sa longueur. Orientez les sur Grande-Allée et chemin Ste-Foy.

Non, pas de préoccupation particulière.

le bruit des freinages du tramway

Le gabarit de la rame de tramway (des véhicules 2,6 m de largeur comme les bus actuels) me semble trop grand pour une ville de moyenne densité comme Québec. En choisissant un rame moins large, on réduit ainsi la largeur de la plate-forme et de l'emprise; cela réduit l'impact sur la coupe d'arbres

Pour loi l"idée de le faire sorti à Des Érables faciliterais tout et éviterait beaucoup de problèmes dans le quartier, et permettrais de garder le cartier tranquille, car il n'y aurait pas plus de circulation dans les rues locales.

Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains; éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes; Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant; garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres; se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation; envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette); arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de

gâcher ainsi les aménagements publics; Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

On n'en veut pas de ce tramway! Ce projet est inacceptable, ainsi que la manière dont il nous est imposé. Je suis dégoûtée.

Que ce soit circulable en voiture.

Pollution sonore, pollution

Oui le tramway

Non

Je considère qu'il manque une station au niveau grand théâtre, St-Jean Baptiste me semble mal desservi. Je m'inquiète de la non continuité de l'espace partagé qui devrait se prolonge vers l'ouest, et jusqu'au passage souterain. Je crain qu'en étant trop timoré sur la déminéralisation et le retrait de l'espace accaparé par la voiture, on manque l'occasion de faire un projet adapté au future et capable d'influencer les mentalités.

Oui autour de la circulation de transit sur Wilfrid-Laurier et Grande-Allée en tout temps (pas seulement durant les événements) et la réduction éventuelle des stationnements avec vignettes pour les citoyens.

Les voitures qui ne circuleront plus sur René Lévesque vont elles se retrouver dans la circulation locale des petites rues avoisinantes ?

Stations trop distantes

Non

Pour conserver les arbres, il suffit de ne pas vouloir conserver les voies de circulation automobile

Utilisé l'espace actuelle. Ne pas coupé le arbres et ne pas exproprié les terrains. Une voie dans chaque direction.

Il est urgent de diminuer la quantité de voitures roulant dans ce secteur,
De même, il est urgent de faire une réelle place pour le vélo : voies réservées, support à vélo, espaces sécurisés pour stationner les vélos, etc.

Ma grande préoccupation est la préservation de tous les arbres actuels. Les couper pour préserver des voies dédiées à la voiture est un anachronisme dans un XXIe siècle préoccupé par les changements climatiques et la qualité de l'air. Concevoir un transport collectif durable tout en préservant la totalité des voies motorisées est un non-sens. Ce ne sont pas les pots d'échappement qui vont apaiser nos canicules, mais les espaces verts. Planter des petits fouets pour remplacer les grands arbres ne changera rien à l'affaire : la pensée à court terme des instances municipales n'est jamais une solution.

Voir réponse 2

La largeur des trottoirs est problématique dans ces quartiers. Il y a aussi les montées de trottoirs qui peuvent être difficiles pour les personnes à mobilité réduite.

L'impact de la circulation sur les rues transversales - automobilistes voulant contourner le boulevard René Lévesque pour éviter le tramway - augmentation du taux de circulation sur les rues adjacentes, risque accrue pour les piétons dans les rues transversales, diminution de la qualité de vie, augmentation du bruit, etc. À mon avis, il serait préférable de centraliser la circulation (tramway et automobiles) sur un artère principal plutôt que d'offrir aux automobilistes des voies de contournement dans des rues résidentielles.

Oui, les deux arrêts (D'youville et Colline Parlementaire) ne déservent pas les citoyens du Quartier Saint-Jean-Baptiste. Excusez-moi, mais quand on habite sur la rue Philippe-Dorval, par exemple, ce n'est pas 10 min se rendre à place d'Youville ou à la

colline parlementaire, c'est plutôt 15 minutes et plus. Il y aurait dû avoir un arrêt supplémentaire au Grand-Théâtre ou à Turnbull, mais vous avez préféré l'enlever. Ce n'est pas une vision à long terme et les résidents du quartier Saint-Jean-Baptiste sont totalement oubliés et auraient pu faire part intégrante du projet au lieu de prendre des décisions sans les consulter.

J'aimerais qu'on trouve de nouvelles façons d'effectuer le déneigement afin de réduire la largeur des voies de circulation routière. De la même manière, qu'on change l'approche qui veut qu'on adapte les rues en fonction des véhicules les plus gros qui y circulent. C'est plutôt l'inverse qu'on doit faire: s'assurer qu'on ait des véhicules d'urgence et de services qui soient dimensionnés en fonction des rues qu'on créé. Cela permettra aussi de réduire les acquisition le long du tracé.

Le déneigement, peut-on avoir une dalle chauffante pour le tramway ?

Le traffic qui va devoir changer de route et la vitesse des autos (les conducteurs ne font jamais attention à une réduction de vitesse! Et continuent d'ailleurs à dépasser la vitesse généralement (dans une zone de 30 ou de 50, ils font 70 ou même 80! Je le vois tous les jours!!!). Je me demande comment le respect de la vitesse réduite sera appliqué/imposé? Je ne vois pas comment cela sera - ou pourra - être amélioré! Explique SVP. merci

La circulation abondante et bruyante sur Grande Allée.

Oui, tel que mentionné dans une autre question, nous aurons une station en face de notre demeure unifamiliale que nous occupons depuis 43 ans et non seulement perdrons-nous du terrain, mais notre unique galerie sera réduite en largeur et notre stationnement également réduit. Le transit humain va augmenter et nuire à notre intimité. Notre jouissance des lieux ne sera jamais plus la même.

L'augmentation de la circulation automobile dans les rues perpendiculaires au boulevard René-Lévesque me préoccupe grandement. Dans mon secteur (avenue Belvédère), il y a des corridors scolaires et plusieurs piétons alors ce n'est pas une bonne idée.

Il faut à tout prix, éviter au maximum le nombre d'arbres abattus. Cela ne fait aucun sens d'abattre des arbres matures comme ceux qui bordent le boulevard René-Lévesque au détriment de la voiture. Oui, pour un tramway sur le boulevard René-Lévesque mais si on fait ce choix, il faut avoir le courage de limiter la circulation automobile de transit, voire de l'éliminer. Les résidents doivent pouvoir accéder à leur maison, entrée de voiture, livraison mais sans plus. Profitons de ce grand projet collectif pour se tourner vers un aménagement durable qui protège notre environnement et la santé de la population.

avoir les traverses sécurisées pour les piétons

Le système de rues partagées ne fonctionnent pas tellement bien car les piétons doivent se tasser pour laisser passer les voitures. Les rues ne sont pas partagées de façon équitable.

Il est nécessaire de prendre des mesures pour que la circulation automobile ne soit pas reportée dans les rues avoisinantes. Par exemple, la rue Saint-Jean devrait être piétonne tout l'été (idéalement tout le temps) ainsi que Grande-Allée devrait aussi être piétonne à la hauteur de Chevrotière environ. Peut-être faudra-t-il ajouter des stationnements sous terrain pour que le moins d'automobiles possibles entrent dans le quartier (un peu avant l'avenue Cartier).

Oui, la sortie du tunnel court à l'est de Turnbull. Est-ce que ce sera au Grand Théâtre avec une station aménagée à cet endroit? Il en faudrait une pour accommoder les gens qui fréquentent ce lieu culturel très important à Québec.

Non
Ne pas pouvoir facilement accéder à mon domicile sur Brown. Je reviens du travail en montant en haute ville par Salaberry. Je devrai me rendre à Bougainville pour aller chez moi parce que Père-Marquette a des tournants pour empêcher la circulation. Il faudrait peut-être penser installer une lumière à Bougainville pour pouvoir tourner à gauche en étant sur chemin ste-foy depuis la montée de salaberry.
L'implantation des végétaux est toujours pensée à la fin, quand il n'y a plus aucune place pour insérer des arbres. Quel dommage.
J'aimerais que les arbres existants et les édifices patrimoniaux soient conservés le plus possible.
La signalisation (pour tous les modes) qui devra être très claire; ne PAS maintenir de stationnement sur René-Levesque ou le chemin Ste-Foy entre Cartier et Salaberry, c'est déjà un non-sens qu'il y en ait actuellement
Non
En dehors de l'avenue Cartier, il faut maintenir un niveau de circulation automobile adéquat pour ne pas surcharger Ste Foy et Grande allée qui sont déjà bien chargée.
Non
Oui, l'accroissement du traffic dans les rues tranversales au passage du tramway risque de nuire à la qualité de vie des résidents du secteur.
sécurité des piétons
Projet d'un autre temps, trop lent, trop d'interventions, un projet qui devrait faire l'objet d'un référendum.
tramway devrait être souterrain dans une partie aussi dense
Sécurité des voies partagées voiture/péton/vélo
non
Interruption du service en cas d'incendie le long du parcours . Impossibilité de stationner en bordure de rue un camion lors d'un déménagement. vibrations indues dans les fondations des résidences riveraines . Impossibilité d'accéder aux entrées charretières des résidences long du parcours sans faire un détour etc
Je suis préoccupée par la coupe d'arbres matures sur René Levesque et la circulation automobile sur 2 voies avec le tramway
Une congestion régulière sur Grande-Allée et le chemin Ste-Foy
Ces quartiers résidentiels sont harmonieux, arrivés à maturité. Vous n'y gagnerez aucune clientèle additionnelle à celle du Métrobus actuel. Le territoire sera divisé en deux par une zone bétonnée. La cadence du tram restreint les déplacements puisqu'il aura priorité dans la circulation. On introduit du bruit, on détruit les grands arbres, etc. Ma propriété sera dévaluée, alors que c'est tout ce que j'ai. Obligée de vendre, un promoteur profitera de ma situation pour sauter sur un terrain, raser mon immeuble et construire des tours à condos. Petit à petit, le quartier perdre son âme après avoir perdu sa quiétude.
Même réponse que plus haut . Préserver les arbres matures , la quiétude des résidents . Pensez davantage aux gens qui habitent à proximité et qui vivront avec les conséquences quotidiennement .
Améliorer l'aménagement urbain dans ces secteurs. C'est vieillot.
L'augmentation du traffic sur le chemin ste-foy et le nombre d'enfants qui se rendent à l'école Anne Hébert à pied. Les deux me vont pas de pair…
Environnement

Perte de jouissance pour les résidents des quartiers visés:

-Perte des arbres matures du quartier, même si la ville plante de nouveaux arbres, cela représente une grande perte pour les résidents.

-Le tramway va amener une perte de qualité de vie pour les résidents considérant que les immeubles du quartier sont généralement assez vieux, l'isolation n'est pas aux normes des constructions actuelles. Le bruit et et les vibrations causés par le tramway vont être nuisible pour les résidents.

Le seul point vraiment négatif est la réduction du nombre de stations en comparaison avec le service métrobus. Le métrobus est un axe de transport vital pour les personnes âgées et très âgées. La réduction significative du nombre de stations avec le Tramway sera catastrophique à leur autonomie et leur accès aux commerces de Cartier, Belvédère et le Grand Théatre. Plusieurs personnes âgées n'utilise le Métrobus que pour un ou quelques arrêts. Alternativement, il sera impératif de maintenir un service à arrêts fréquents sur Grande-Allée. Pourquoi ne pas ajouter un ou deux arrêts supplémentaires entre Belvédère et Salaberry? Tous arrêts supplémentaires sera une amélioration du service pour les personnes âgées.
L'amélioration de la gestion de la circulation sur le chemin Ste-Foy et la Grande Allée.

Oui et malheureusement personne n'a répondu à mes questions.
Alors que j'ai participé à toutes les conférences.

Coupe des arbres, durée et bruit des travaux

Ça prend plus de stationnements incitatifs avant le quartier pour éviter que les gens viennent en auto pour visiter la haute-ville.

Concernant le bruit et pour le déneigement chaussée et trottoirs.

Bien honnêtement c'est surtout la faible adhésion des citoyens et citoyennes qui me préoccupe le plus!

Mes préoccupations sont d'ordre pratique: je pense aux déménagements. Je veux/dois conserver la possibilité de pouvoir garer un camion quelques heures, hors je comprends que ceci bloquera entièrement l'unique voie de circulation.

Bruit pour les résidents du quartier, augmentation des voitures dans les rues résidentielles, augmentation des gens stationnés dans les rues résidentielles.

- Augmenter très fortement la fréquence du déneigement des trottoirs et rues transversales à René Levesque
- Améliorer très significativement la qualité du déneigement et du deglacage des trottoirs dans Montcalm et Saint-Jean-Baptiste : actuellement cela n'est même pas au niveau d'un 4/10
- Revoir le fonctionnement du "gestionnaire artériel intelligent des feux de circulation" : ce dernier aboutit beaucoup trop souvent à des feux de circulations qui ne laissent pas passer les piétons, retardent les traverses piétonnes ou "sautent" les feux piétons

L'Avenue de Bougainville va devenir une rue de transit et cette rue n'est pas assez large pour recevoir une augmentation de circulation
Il va y avoir trop de circulation
Perte de tranquilité pour les résidents de cette rue

Il y a déjà beaucoup trop de circulation de transit dans les rues transversales (de Bougainville). Si on ajoute 10% de plus...

Le débordement de la circulation routière dans les autres rues du quartier

Tel que décrit précédemment, une solution basée sur des metrobus et bus électriques m'apparaît plus adaptée et plus flexible pour la ville de Québec.

La rue Moncton est une rue avec un important trafic automobile car c'est la seule par où peuvent passer les 300 quelques résidents des complexes d'habitations le Louisbourg (environ 150 condo) et le Moncton (environ 150 condos). En effet, la seule issue de leur stationnement respectif se trouve sur Moncton. Il faut éviter que ces 300 véhicules transitent dans les autres rues du quartier.
Non
Voir 2 ci-haut
sécurité des piétons et vélos
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
oui, l'interdiction de tourner à gauche me préoccupe grandement, énormément.
oui cela enlève beaucoup de valeur
Ma seule préoccupation c'est qu'il n'y ait pas assez de citoyens qui adhèrent et que le projet avorte.
La circulation des camions ne devrait pas envahir les rues résidentielles surtout les plus près de la rue Cartier
J'espère que la mécanique (comme les fils électriques) sera discrète et intégrée au paysage urbain.
Comment changer les habitudes des gens qui sont en voiture à cet endroit régulièrement?
La déviation de la circulation, et donc l'augmentation des autos, a des inconvénients majeurs: l'augmentation des autos risque de nuire au commerce entre le Château Laurier et Claire-Fontaine. Adieu les terrasses. On dénature Grande Allée qui ne pourra plus être piétonne. Que deviendront les événements comme le Festival d'été, le Carnaval et autres. C'est une partie de la vie culturelle de la ville qui sera grandement affectée et donc, ses attraits touristiques qui pourtant font vivre la ville.
Outre les préoccupations mentionnées précédemment (coupe des arbres, création d'îlots de chaleur, sécurité, circulation automobile, accessibilité, etc.), le bruit incessant, la poussière et tout ce que suppose ce chantier est une agression sans nom pour les citoyens du quartier. Certains y perdront leur quiétude, leur santé, leur sécurité financière. Le silence qui entourent les acquisitions contredit vos velléités de transparence. C'est non seulement méprisant mais également extrêmement violent.
Le discours jovialiste et mensonger qui entoure ce projet. La volte-face de M. Marchand sur les aménagements du tramway est une honte!
Mesures soient prises pour limiter le transit dans les rues locales: j'ai de jeunes enfants et j'aimerais beaucoup que des mesures physiques soient prises pour s'assurer que la vitesse de 30 km/h soient respectées dans les rues perpendiculaires à René-Lévesque. P. ex.: réduire la largeur des rues, speed bumps, mobiliers l'été (bacs à fleurs...). Depuis le changement de limite de vitesse, je n'ai pas vraiment observé une diminution réelle de la vitesse des voitures (elles roulent vachement vite parfois...). Le seul moment où les voitures roulent moins est lorsque le camion avec le photo radar est présent. En réduisant le nombre de traverse, je ne serais pas surpris que les voitures roulent plus vite pour gagner du temps avant d'atteindre Grande-Allée ou Chemin Sainte-foy. Bref, excellente première étape d'avoir réduit la limite de vitesse, maintenant il faudrait des mesures "physiques" pour contraindre les voitures à ralentir ! Merci !
Les camions de déménageurs ou les ambulances pourront-ils se garer sur le boul René-Lévesque dans ces quartiers?
Pas vraiment

Problèmes avec le déneigement, le ramassage des ordures, les livraisons, les bouchons de circulation, impossibilité de contourner les véhicules immobilisés
Faites le et faites le bien!
pas vraiment
Les traverses. Il semble qu'on ne pourra pas tourner
Beaucoup d'argent public gaspillé pour un besoin inexistant. Cet argent serait mieux utilisé autrement.
De diviser le quartier nord/sud, et de perdre le couvert végétal qui réduit les îlots de chaleur
Les arbres, les arbres matures à préserver. L'administration Marchand avait promis de réduire leur coupe et on se sent trahis dans le quartier, puisque c'est essentiellement le projet original qui est imposé à la population. C'est une question de santé publique, de protection de l'environnement et de la préservation du patrimoine de la Ville de Québec. Les arbres matures ne peuvent pas être compensés efficacement par la plantation de jeunes individus. Et il faut des arbres sur René Lévesques, sans quoi cela va devenir une véritable fournaise l'été, surtout que les immeubles le long du tracé sont vieux et deviennet très chaud en été. La population est aussi vieillissante dans ce secteur et très sensible aux risques déshydration et de coup de chaleur.
Non
Limiter la circulation de transit dans les rues locales.
La réduction du nombre de places de stationnement disponibles.
Non
Des traverses de piétons sécurisés
Encore une fois, permettre aux commerces et aux résidants de pouvoir débarquer leurs marchandises ou de déménager facilement donc conserver les voies pour les véhicules. Ce sont des logements donc beaucoup de déménagements.
La sécurité et la cohabitation des modes de circulation
Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens. Démarche municipale non démocratique. Vous mettez de xôté les recommandations du Bape, dont la principale est de revoir tout le projet.
On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir
Place de l'avenue Belvédère dans la circulation routière dans ce réseau structurant, elle est déjà assez passante et les véhicules ils roulent parfois assez vite, particulièrement l'été. Si elle est prévu comme rue « principale » pour le transit Grande-Allée / René-Lévesque, est-ce que l'insertion de dos d'âne pourrait être une option pour y ralentir la circulation ?
Devrait être souterrain
Habitant sur le chemin Sainte-Foy à cette hauteur, je m'inquiète du transfert du traffic sur les autres artères et l'accès à ma résidence.

Je suis contre le tramway.
Oui, il devrait être souterrain
La sécurité pour les utilisateurs de tout âge enfants à ainés et personnes à mobilité réduite pour accéder au tramway
Oui, j'ai très peur pour le futur. Heureusement, le bureau de projet est à mon écoute pour me rassurer. C'est vraiment super de co-créer le tramway.
tout le traffic de RL se déplacera dans les petites rues du quartier. on ne pourra plus traverser RL pour monter sur les plaines et se déplacer dans le quartier, qu'a de rare endroit.
Cache la lumière naturelle, trop de béton, moins de plantes/arbres
Nous ne voyons pas la pertinence d'un tramway, nous prefererions que le transport en commun soit amélioré. Tout ce rémue- ménage pour améliorer de quelques minutes le trajet des utilisateurs tout en foutant le bordel pour ceux qui ne peuvent pas utiliser ce moyen de transport. On scinde la ville en deux, on devra choisir de nouveaux endroits pour s'approvisionner , notre ville on l'aime tel qu'elle est tout ensouhaitant des améliorations constantes sans tout détruire.
Oui, augmentation catastrophique de la circulation dans les rues perpendiculaire à René Lévesque qui traverseront René Lévesque, et
Oui, que la circulation automobile augmente considérablement sur la Grande-Allée, le chemin Ste-Foy et l'avenue de Salaberry. Il est déjà difficile de traverser l'avenue de Salaberry à pied (pas de stop et peu de traverses piétonnes sécuritaires et respectées!) et la Grande-Allée est déjà achalandée et bruyante. Le chemin Ste-Foy comprend aussi l'école primaire Anne-Hébert, le CPE Sophie puis plus loin, l'école Saint-Jean-Baptiste. Une augmentation de circulation aux abords des écoles peut réellement affecter la sécurité des enfants, surtout avec l'absence de mesures d'atténuation de la vitesse près des écoles. La limite de 30km/h est déjà difficilement respectée.....
Pourquoi un tramway?? Pourquoi pas des autobus avec gps pour actionner les feux de circulation?
Fracture de Rene-Levesque car à vitesse réduite partagé avec piétons et vélos, les véhicules devront prendrent les routes parallèles. Le risque de doubler le traffic sur Grande-Allée et Ste-Foy est inévitable. Sans parler d'encombrer les rues transversales. Le concept n'est simplement pas viable pour une ville nordique. Sans parler de la laideur de tous ces fils. Bref une erreur pour des générations. Je crains également que votre sondage soit biaisé et que vous l'utilisiez pour faire dire aux résultats ce que vous voulez.
l'espace est déjà tellement restreint...
Pollution visuelle des fils (nécessité de réduire les fils existants)
Oui, la présence coûteuse et inutile du tramway
ou on va stationné nos véhicule dans votre cour?
Oui. Le tramway a été abandonné dans les années 50 parce qu'il était seulement utilisable sur les rails. On l'a remplacé par une nouvelle technologie qui était l'autobus beaucoup plus commode parce qu'on peut l'utiliser dans n'importe quelle rue. Je ne suis pas d'accord à ce qu'on retourne dans les années 30 avec un Tramway qui sera un gouffre financier. De plus l'axe où on veut l'implanter est le mieux desservi par le RTC. Il n'y aura pas p!us d'usager qui va l'emprunter.
Le tramway tel que conçu mènera à un détournement de la circulation, en plus de détruire une artère dont les arbres constituent un élément important de beauté et bien-être.Dans le contexte où la ville n'a pas les moyens de construire un métro souterrain,

des bus électriques à grandes fréquences pourraient être une solution moins coûteuse et plus respectueuse du milieu.

La largeur des voies de circulation privilégiée actuellement (4 mètres) est trop grande.

le passage incessant du tramway

Je crains l'augmentation du trafic dans les artères autres que René-Lévesque et la coupure entre le sud et le nord du quartier par la dalle du tramway, surtout pour les personnes âgées comme moi.

Oui, pensez au travailleurs qui habitent la rive-sud près des pont et qui vont toujours préférer utiliser leur voitures, personne ne voudra aller faire plusieurs détours et rallonger leur trajet et ainsi diminuer leur qualité de vie en pertes de temps.

Préservation des arbres matures

Ne pas faire de la plateforme une coupure entre les deux côtés de la rue

Nonobstant les questions et réponses précédentes, je ne vois pas l'utilité d'un tramway. Un système de bus performant (incluant des stations fermées et chauffées adéquatement), une réduction de la circulation automobile et des aires de partage social pourraient très bien être aménagés quand même.

le ciment qui sera en saillie sur René Lévesque et les automobilistes ne pourront plus traverser le quartier nord-sud dans toutes les rues comme présentement...

J'ai peur que s'il n'y a pas d'incitations particulières (par exemple, une baisse de voies) les automobilistes continuent à prendre leur voiture et que le tramway soit un flop. Une autre préoccupation est de délaisser les infrastructures pour le transport actif. Ce serait vraiment génial d'avoir une voie de ski de fond comme transport actif d'hiver !

Le temps de réponse des véhicules d'urgence puisque le tramway est une barrière entre les secteurs

non

Les goulots d'étranglements aux intersections choisis par la Ville de Québec comme étant celles où il sera possible de transigé (au minimum) Nord-Sud sur René-Lévesque. Le tronçon de la rue Hollande direction Nord entre René-Lévesque et Grande-Allée en est déjà un bon exemple où matin et soir on y retrouve un traffic qui, à mon avis, se dupliquera sur les rues choisies. Et ce, sans compter, à ces dites intersections, l'interdiction du virage à gauche au feu de circulation.

Votre décision étant prise sur la réalisation de ce tramway il me semble peu utile d'en ajouter.
C'est la pire place pour faire sortir le tramway, repousser sa sortie à de Erables ou c'est un peu plus large.

on ne veut pas perdre la tranquillité de nos rues piétonnes (père-marquette) qui rend le quartier très agréable à vivre a cause du déplacement prévu du trafic présent sur René Lévesque. C'est important pour nous que père marquette reste une rue pour les cyclistes et les piétons prioritairement sur les voitures, nous ne voulons pas qu'elle soit ouverte au trafic inter-quartier.

Assure une fluidité avec les déplacements actifs

Le projet actuel met en péril la sécurité des résidents et aura un impact significatif sur leur qualité de vie. Aucun ajustement ou accomodement au projet actuel ne peut le rendre acceptable. La ville de Québec a indéniablement besoin d'un système de transport en commun structurant, mais le projet actuel est totalement inadéquat. Les gens de Québec méritent mieux. Il fait retourner à la planche à dessin et organiser de vraies consultations où les citoyens seront vraiment écoutés, et non pas dirigés à choisir entre des options toutes aussi mauvaises les unes que les autres.

Avoir des pistes cyclable rectilignes au lieu des détours tordus actuels... "régionaliser" les vignettes de stationnement pour exclure les gens qui viennent de loin en voiture plutôt qu'en tranway...
L'augmentation de la circulation sur le chemin Sainte-Foy.
Aucune. Je vous fais confiance.
Non
Non
Faciliter l'accès aux stations de tramway pour les résidents de St-Jean-Baptiste, où une grande proportion utilisent les transports actifs et collectifs
Ca va bousiller la circulation et la fréquentation des commerces
Un métro.
La tranquillité des petites rues du quartier. Il ne faudrait pas par exemple avoir plus de trafic sur père marquette du au déplacement des voitures entre les quartiers adjacents
Perte d'arbres sain et matures.
Le transit dans les rues résidentielles. Les gens passent deja assez vite dans nos rues sans respect pour nos espaces de vie et nos enfants. Les automobilistes ne respectent pas les traverses piétonnes. Il ne faut pas que nos quartiers soient pris d'assaut par les banlieusards qui ne font que passer pour retourner dans leur banlieue éloignée.
Oui. Que les aménagements soient faits au bénéfice de ceux qui ne font que transiter dans le quartier, et au détriment de ceux qui y habitent.
La destruction des arbres. C'est bien beau d'en planter d'autres, mais un arbre, ça prend du temps à s'installer et à croître. Les arbres actuels sont bien implantés et abritent beaucoup d'oiseaux.
Sans que la coupe d'arbres matures soit impensable, j'estime qu'elle devrait être réduite autant que possible et que les arbres restants fassent l'objet d'une protection particulière, surtout pendant les travaux (protection des racines).
Il faudrait s'assurer de bien protéger les arbres pendant les travaux et essayer d'en couper le moins possible.
Aucune.
crainte que les automobilistes perturbe la tranquillité résidentielle.
Est-ce vraiment nécessaire d'avoir un tramway, je ne suis plus certain
Environnement, vie de quartier.
je ne serai heureusement plus de ce monde pour voir ce gâchis et cet investissement inutile alors que nos autobus articulés se promènent inutilement vides le dimanche comme la semaine.
Le bruit .
ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy
Les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste ne semblent être que des quartiers de transit pour le tramway, ces 2 quartiers vont donc a priori devoir subir tous les désagréments (coupes d'arbres, importants travaux, circulation automobile de transit dans tout le quartier au lieu d'être concentrée sur l'avenue René Lévesque et Grand Allée, offre en transports en commun de proximité très réduite) sans en retirer de bénéfices.
tout ce qui entour le tramway,na pas ca place

La réduction du nombre d'intersections qui permettent de traverser le boulevard en automobile.

C'est à mon avis un très mauvais projet, non adapté au climat de la Ville de Québec. Sous peu nous aurons des voitures électriques autonomes qui offriront la possibilité d'un transport en commun moderne et flexible. Pourquoi dépenser pour installer une vieille technologie ?

Pas de tramway s.v.p

Dans une ville au cachet historique comme Quebec, le tramway va defigurer la ville. J'ai acheté a quebec en raison du cachet. Les bus roulent presque vides, pas besoin de tramway. Je suis fonctionnaire, la présence au bureau est de 2 jours semaine. On a juste besoin de bus électriques. Avec l'argent économisé, la gratuité pourrait être envisagée.

Je me scandalise qu'on exproprie des maisons sur Honoré-Mercier pour une station alors que la place Québec et le terrain de l'ancienne église Saint-Vincent-de-Paul sont disponibles et sous-utilisées. Je me révolte que le tunnel déjà creusé sous Honoré-Mercier ne serve à rien.

Oui, circulation pénible pour les automobilistes

Que la vitesse inscrite ci-haut (30 km/h) ne soit pas réelle car on dit que le tramway roulera au maximum à 22 km/h

Qu'ils auront à couper des arbres matures pour y installer de la pollution visuelle

Je voudrais savoir pourquoi la ville ne considère pas de utiliser les autobus électrique au lieu de construire un tramway. Les route d'autobus sont déjà en place on pour peut-être améliorer c'est service. Aussi, ça va prendre des années de complète c'est project ça va être l'enfer pour tout les motoristes. Il y a des construction pas encore terminé dans mon cartier Dupuis quelques année. Ca m'enquiete le tramway.

Couper la ville en deux en plus avec le rajout de mesure d atténuation du traffic ds le quartier certaines rue ne seront pratiquement plus accessibles et cela va augmenter le temps de reponse des services d urgence ds nos quartier ce qui va faire augmenter nos assurance en plus des taxes avec un projet de 4 milliards

Garder l'activité commerciale intacte et même la développer avec l'accès par voie souterraine.

À la différence de coûts sur les 100 prochaines années, vaut mieux garder le métro sous terre dans les zones de forte densification. Un métro permettrait aussi de relier Marly en passant sous les échangeurs. Faut projeter les besoins sur 100 ans et non sur la prochaine élection. Je préfère voir mes taxes doubler pour un métro achalandé qui désengorge le centre-ville que de mettre des milliards dans un tramway qui n'améliore que le trajet du 801. En fait, le choix le plus rationnel serait de prendre le même budget de 3 milliards pour mettre le RTC gratuit comme à Toronto. Là et seulement là, les gens laisseront la voiture pour le transport collectif.

Trafique, bruit, congestion, détours, vitesse de circulation diminuer, traverse nord-sud du quartier

D'entrée de jeu, je suis contre l'implantation d'un tramway sur René-Lévesque. C'est comme dit l'expression, "faire passer un chameau par le chas d'une aiguille".

Vous tentez de solutionner un problème régional en pénalisant les gens des quartiers centraux qui ont fait le choix de demeurer proche de leur emploi et dans une zone relativement densifiée pour avoir accès à des services de proximité ne nécessitant pas tout le temps la voiture. J'habite la rue Fraser, j'ai travaillé toute ma carrière sur la

colline parlementaire. Je me suis déplacé toutes ces années à pied, en vélo et quelques fois en autobus (en passant, les rares fois en hiver ou je devais prendre l'autobus, l'état de déneigement de mes stations Des Érables et Marie-Guyart étaient exécrables, voire dangereuses. Malgré vos présentations, je n'ose m'imaginer comment sera déneigé efficacement et économiquement le boulevard). Mais la voiture, j'en ai encore besoin, que ce soit pour une grosse épicerie, aller chercher les petits-enfants à la garderie, atteindre un commerce spécialisé lointain, vous le savez.

Et l'implantation de cette grosse infrastructure sur René-Lévesque va nuire à notre qualité de vie:
- Vous retirez des stations de proximité (Gérard-Morisset, Des Érables).
- Les traverses piétonnes se raréfient et seront plus complexes et sans doute moins sécuritaires.
- La plateforme centrale va provoquer une hausse des déplacements automobiles dans les rues résidentielles.
- Les piétons du boulevard seront exposés aux éclaboussures des voitures qui circuleront maintenant sur la voie extérieure du boulevard (actuellement, les gens circulent surtout au centre et durant les heures de pointes le flot des autobus est moindre et plus respectueux).
- Vous faites disparaitre des arbres majestueux qui contribuent à la beauté du quartier.

Oui, il y a une heure de pointe mais elle n'est rien en comparaison de ce que l'on observe ailleurs dans la ville.

En passant, l'argument selon lequel Québec est la seule ville canadienne de plus de 500 000 habitants sans réseau structurant de transport en commun n'en est pas un des plus convaincants.

Retirer des voitures des routes afin d'améliorer la qualité de l'air et notre santé collective.

Bonjour,
J'ai répondu à votre invitation du 3 mars dernier pour assister à la séance d'information sur l'insertion de surface du tramway dans le secteur St-Jean-Baptiste / Montcalm. Je tiens tout d'abord à vous remercier de nous avoir invités at aussi à souligner la qualité de la présentation qui nous a été offerte. J'ai depuis pesé les pours et les contres de ce que vous nous avez présenté:
Pour :
• Plus d'espaces verts
Contre :
• Surface partagée restante de part est d'autre étroite pour accommoder véhicules en mouvements et stationnés, vélos, et piétons qui l'utiliseront à leurs risques et périls;
• Augmentation du trafic et du bruit sur les rues résidentielles transversales étroites;
• Le tramway ne peut être détourné vers d'autres rues en cas de blocage des voies;
• Distance de marche accrue entre les arrêts dont pour les personnes à mobilité réduite;
• Plusieurs rues transversales coupées = plus de détours pour les voitures et les piétons.
J'aurais aimé trouver plus de côtés positifs mais le seul que je retiens c'est l'aménagement d'espaces verts qui demeure possible même sans tramway. Les seuls arguments dont vous nous avez fait part étaient que
• Les autobus sont présentement bondés, mais avec le télétravail considérez que les

employés de la fonction publique reviendront en mode hybride de façon permanente donc réduction significative par rapport au volume avant-covid.
• À Bordeaux, ça fonctionne à merveille! Est-ce une garantie de succès pour nous?
• Diminution du temps de parcours : Pour avoir expérimenté plusieurs fois le parcours 800 / 801 entre le Grand Théâtre et Place Laurier à l'heure de pointe, ça a pris 20 minutes à chaque fois, dans chaque direction. Non pas les 36 minutes que vous avez mentionnées.
Il me semble que le projet tel que présenté pourrait avantageusement et à moindre coût être remplacé par une série de métro-bus qui effectueraient le même parcours que le tramway. Enlevez tous les numéros de bus qui sillonnent René-Lévesque et remplacez-les tous par des bus que vous nommerez BUS-TRAM ou comme il vous plaira. Adaptez la fréquence aux besoins, donnez aux chauffeurs l'option de changer le feu de circulation comme les pompiers. La flexibilité des voies de circulation sera préservée et le circuit peut être détourné au besoin. Aussi, pourquoi surélever la voie du tramway? À Toronto, la voie du tramway est partagée avec les voitures.
Il me semble que c'est beaucoup de notre argent pour un projet qui je pense ne changera pas grand-chose et qui causera plus de maux que de bienfaits non seulement pendant la période d'opération mais aussi pendant la construction.
Sincèrement,
Louise Racine

Bruit pendant les travaux

Oui. Comment l'enlèvement des ordures se ferait t'il? Comment l'enlèvement de la neige se ferait-t-il ? Lors de la consultation, les ingénieurs semblaient perplexes à ce sujet et ont avoués ne pas avoir de solution. Il nous semble que ces sujets Auraient dû faire l'objet de solutions bien avant. On voit bien que Marchand essaie de cacher ces préoccupations . Il aurait dû s'en occuper au lieu d'essayer de charmer les citoyens en se roulant dans la neige avec les enfants des banlieue réfractaires au Tramway et en lisant "Le Petit Poucet" lors de la semaine de relâche

Il manque DÉFINITIVEMENT de stations de tramway ..... comparativement au MÉTROBUS actuellement !
Pensez aux personnes âgées et aux intempéries ..... (été comme hiver)
Ce projet (4G$) n'est pas CONVIVIAL ..... !!!

Je veux avoir le goût de m'y rendre. Ce semble être la dernière préoccupation des citoyens du secteur ou automobilistes qui traversent le secteur. Vision égoïste.

Oui, je considère que l'installation de "rails" dans une ville nordique comme la nôtre et qui empêcheront des virages sur certaines rues est ridicule. L'éventualité de rediriger la circulation des metrobus 800 et 802 ainsi que de nombreuses voitures sur Belvedère sacrifiera une belle artère et ses résidents pour instaurer un tramway qui coûtera très cher et qui ne répondra peut-être même pas aux nouvelles habitudes de déplacement post-COVID. Laissez le tramway. Augmentez l'offre des Metrobus au Centre ville et dans les banlieues. Augmentez la flotte de bus hybrides.

La diminution de la capacité routière, vitesse, nombre de stationnement. Le bruit et tout les désagréments (interruption d'eau ou électricité...) qui devront être endurés par les résidents du secteur particulièrement pour ceux qui travaillent sur des horaires de soir et de nuit. La taxe spéciale du maire Marchant qui sera imposer le long du trajet tramway (on sait qu'elle sera refilée aux locataires), l'augmentation du phénomène de gentrification, hausse des loyers. C'est pourquoi un tramway sur René-Levesque n'est pas une bonne idée. Sans compter les expropriations et les arbres qui devront être abattus. Je pense qu'il revient à la population de décider s'il veulent un tramway ou non, et proposer d'autres solutions.

NOUS N'AVONS PAS BESOIN À QUÉBEC d'un tramway et de son tunnel sous la Place d'Youville (4G$) avec sa "congestion routière permanente" dans la haute-ville ..... Améliorons le MÉTROBUS actuel avec des BUS ÉLECTRIQUES du 21è siècle ..... CESSONS DE DIRE que nous sommes la seule ville ..... à ne pas avoir de tramway ! Faisons mieux !
Non respect des plus vulnérable par les véhicules, peu de changement de mentalité, ne pas bonifier l'offre piste cyclable.
Le bruit, le trafic qui sera détourné vers les rues résidentielles, et Chemin Ste-Foy, Grande-Allée,
Perte de deux stations de tramway par rapport aux plans originaux (Centre des congrès et Grand Théâtre)
Les voies partagées entre voitures/camions, cyclistes et piétons posent un vrai problème de sécurité selon moi. En plus, comment combiner ces trois usages avec ceux des livraisons, des déménagements, des ambulances et des camions d'incendie? J'ai cru comprendre qu'il n'y aurait pas de véritable trottoir sur les voies partagées. Si j'ai bien compris, il y a de quoi s'inquiéter.
Conserver les arbres (Montcalm) Sécurité à long terme des fondations fragiles dans Saint-Jean-Baptiste, bruit pendant les travaux.
Oui cause d'accident dû au tramway qui perturbe la circulation
Conservation des arbres matures
Il doit rester du stationnement pour les gens
Non
Projet inutile quand les autobus sont vide dams le reste de la ville, et ne dessert pas adequatement les zones hors centre ville.
Oui, l'entretien hivernal des rues et des trottoirs.
Il devrait être sous-terre tel que mentionné dans le projet initial
Principale préoccupation: circulation sécuritaire des piétons et des cyclistes
Ne veux pas du tramway. Un référendum au plus vite pour trancher la chose une fois pour toute.
Je suis vraiment préoccupé que vous alliez de l'avant avec un projet qui perd de l'appui de jour en jour! Mais en politiciens et gestionnaires de projets intègres et honnêtes je suppose que vous tiendrez compte de la VRAIE opinion des gens
Abandonnez la dalle de béton.
J'ai peur qu'on priorise trop de garder la capacité routière actuelle. Il est temps de se servir de ce projet pour remettre en question l'aménagement de René-Lévesque pour y laisser plus de place pour autre que la voiture.
Oui, le bruit et la vibration causés par ces gros tramways ainsi que le peu de rues nord-sud où le trafic pourra circuler. Le quartier Montcalm sera coupé en deux par la plateforme. Tout dans ce projet me déplaît. Notre vie de quartier ne sera plus la même. Le quartier sera plus urbain avec ces gros véhicules qui circuleront toute la journée et embêteront tous les gens qui voudront sortir de chez-eux, pris entre les sens uniques et cette plateforme, qu'elle mauvaise idée! Si te tramway ne peut pas circuler sans cette plateforme à cause de notre climat c'est que le tramway n'est pas le moyen de transport approprié!
Le tramway est un mauvais projet.
Pourquoi mettre des milliards de fonds publics dans ce qui est déjà fonctionnel???

L'augmentation des taxes pour l'ensemble des citoyens, même ceux qui n'utiliserons jamais le tramway.
oui sa vas détruire la vie du quartier ! sa vas empêcher les virage a gauche a beaucoup trop d'endroits et le bruit d'un tramway vas empêché la quiétude des citoyens !
Pas de tramway de surface. Beaucoup de citoyens n'en veulent pas. Merci.
Qu'on s'inquiète trop pour le stationnement dans le quartier. L'accès au secteur en automobile devrait être possible et le meilleur méchanisme pour s'assurer qu'il aura toujours une place de disponible dans le secteur est l'ajustement du prix. Si la quantité demandé de places de stationnement aux prix actuels excède la quantité offerte, qu'on fasse comme dans n'importe quel marché: qu'on monte les prix !
Ce projet n'est pas approprié pour Québec: relisez la conclusion de la Commission du BAPE: ce projet n'est pas le bon pour Québec!
Oui. Cette insertion va défigurer le quartier, et occasionnera d'autres problèmes (redirection du trafic vers les rues résidentiels et Grande-Allée; perte d'espaces de stationnements; coupe d'arbres mature; enlaidissement du panorama visuel; accès moindre des automobilistes aux commerces; coûts énormes pour un tramway qui ne sera pas plein la moitié du temps... Projet inadapté au besoin réel de Québec.
L'abattage des arbres existants et le trafic qui sera déplacé ailleurs. Il faut que le projet puisse diminuer le nombre de voitures qui circulent en ville, pas juste les déplacer sur Ste-Foy. Avec les distances de marche de 10 minutes entre les stations c'est difficile d'imaginer que des personnes âgées ou à mobilité réduite puissent l'utiliser.
Je suis contre la construction d'un tramway
non pas vraiment. Ça va aider les commerces de proximité
Projet rejeté par la population de Québec
Perte de deux stations de tramway (Centre des congrès et Grand Théâtre
Je souhaite la sécurité des piétons à l'entrée du tunnel, éviter que des gens entrent dans le tunnel, réduire le nombre de voiture
Ne pas perdre de station entre place d'Youville et avenue cartier
Déjà presque impossible d'y accéder lors d'évènement, imaginé après. être résident et devoir marcher des kilomètres avec ses meubles et son épicerie, en tant que citoyen je dit merci (sarcasme)!
qu'il reste encore trop de voiture malgré les intervention propose par ce sondage
Augmentation de la circulation sur les avenues
Énormément. On vivra dans des enclaves, il y aura une augmentation importante de véhicules sur des rues qui n'étaient pas conçus pour ceci, on va payer des millards pour gagner quelques minutes de plus pour un déplacement, mais les statistiques démontrent que le population devient de plus en plus importante dans les banlieues, et eux n'auront pas un transport en publique qui serait efficace en qui les encouragera de le prendre.
Permettre aux vélo et aux piétons de circuler facilement
Si possible, localiser la trémie du tunnel à un endroit stratégique afin de ne pas couper d'axes piétonniers importants.
Répercussions du trafic sur les rues adjentes
Je suis préoccupé par la circulation de transit dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, particulièrement sur la rue d'Aiguillon qui est déjà très empruntée par la circulation de transit et est bordée de résidences et d'une école. Je suis aussi préoccupé par la place qui sera accordée au transport actif en marge du tramway. A mon avis il faut

impérativement accorder de l'espace sécuritaire aux piétons et cyclistes qui graviteront autour de l'axe du tramway, par des aménagements physiques et des passages prioritaires. Il y a un risque que l'automobile s'accapare plus d'espace pour compenser pour la perte de voies sur René Lévesque.
La circulation de transit sur la rue d'Aiguillon est déjà extrêmement importante. Il s'agit d'une voie parallèle au blvd René-Lévesque, mais c'est SURTOUT une rue résidentielle sur laquelle vivent de petites familles et ou il y a une école primaire. Ces familles ont droit au respect de leur tranquilité autant que les familles qui sont installée en banlieue. Pourquoi les gens des banlieues auraient le droit de circuler allègrement sur cette rue bien droite, tandis que des mesures de contournement existent dans leurs quartiers à eux?
Difficultés pour les résidents du Boulvard René-Lévesque. Entre autres exemples, il sera difficile pour un propriétaire de faire des travaux majeurs sur sa propriété (poser de la brique neuve, changer les balcons,...)
Craintes de ne pas créer suffisamment d'espace pour accroitre les opportunités d'amélioration du tissu social dans le quartier.
Que la ville empoisonne la vie des automobilistes en réduisant le nb de voies ou la vitesse
non
Coûte trop cher, fils laids suspendu, va créer de la congestion. Mauvais projet. On doit arrêter ridicule immédiatement
Oui, la dalle de béton et les fils électriques et la lourdeur du déneigement.
The tramway stops should be close to major bus connections, in particular the 802 stop on Belvedere and Calixa-Lavallee.
Oui, le détournement de 80% du trafic automobile vers Grande Allée. 80% de 10 auto = 8 auto. 80% de 1 000 autos = 800 autos. Il faut penser que la Grande Allée donne accès aux commerces et aux hôtels du vieux Québec. De plus, si la Grande Allée est fermée lors de certains événements, ce sera bloqué partout.
Que la circulation automobile ne soit pas assez réduite en conséquence
J'aimerais que la plateforme du Traway soit végétalisé sur ce secteur. Les voies de circulations soit réduite à 3m. Prioriser la préservation des arbres plutôt que l'élargissement des trottoirs aux endroits ou il y a des arbres. Cette sections pourrait être plus longue
Je me questionne sur le nombre de passages pour piétons au travers du tramway et de la voie de circulation automobile. Je me questionne sur la place accordée aux cyclistes et aux piétons, ce que je considère être l'avenir en plus du tramway. Je souhaite qu'il ne soit pas permis de se stationner directement sur les artères principales pour garder cette espace pour les cyclistes et les piétons.
Le tramway devrait être identique tout au long de René Lévesque ouest ! Même vitesse , pas de zone partagée,
Que la pression automobile nuise au développement d'un projet durable.
La durée des travaux, l'impact des travaux sur la vie des résidents, le trafic de transit apporté par le tramway,
-intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org) - Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains; - Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes; - Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;

-Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
-Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
-Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
-Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
-Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Quelqu'un d'influence pourrait-il faire comprendre aux décideurs que ce projet est dû XXe siècle. Dans 10 ans, 20 ans et plus, nos enfants ne se déplaceront plus de la même façon. Au lieu d!investir autant dans des infrastructures rigides et limitées dans l'espace, pourquoi ne pas penser à une solution plus agile dans le temps. Un transport peut être structurant sans passer par un tramway difficile à justifier dans une ville aussi étendue que l'est Québec et qui ne prenne pas en compte la réalité d'une ville où l'hiver est aussi long et rude.

Ma seule inquiétude, c'est que le projet devienne un projet de compromis et que la voiture l'emporte sur la mobilité de l'avenir...

Quiétude des résidents et fluidité du traffic

- Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
- Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
- Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
- Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
- Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
- Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
- Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
- Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;

C'est une mauvaise idée de le faire en surface à cet endroit. Prenez le temps de négocier une augmentation de la subvention du gouvernement provincial pour allonger la partie souterraine de quelques centaines de mètres vers l'ouest.

Le tramway devrait être sur une autre artère (nouvelle), ne pas être construit ou être construit sans plateforme surélevée ni fils aériens.

Pas de tramway

Dévier la circulation sur Chemin Ste-Foy et Grande-Allée est une option ingérable et aberrante.

Fils électriques dépassés car nous avons accès aux autobus électriques avec déplacement à contrôle intelligent. Très favorable au transport en commun depuis 24 ans (usagère) mais pas au tramway dans notre ville nordique. Soyons du 21 è siècle svp.

Qu'il y ait une trop grande distance entre les arrêts du tramway.
Il y a beaucoup d'aînéEs dans ces deux quartiers, dont plusieurs résidences et la population est vieillissante. Plusieurs citoyenNEs, après avoir élevéEs leurs familles en banlieue revenaient vivre dans ce secteur. Je vois souvent des aînéEs avec leurs sacs d'épicerie monter dans le Métrobus à Cartier pour descendre au Grand-Théâtre.

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Implantation d'une infrastructure dépassée et laide qui divisera le quartier Montcalm en deux et détruira à jamais sa qualité de vie

Optimiser le site de façon de sauver le plus d'arbres possible et que les compromis à faire pour cela se fasse en priorité sur la réduction de la capacité routière. On doit LIMITER la largeurs des voies à 3m. Plus large c'est carrément une abération urbanistique. Il faudrait allonger cette zone de transition à plus long. Aussi, pourquoi ne pas y intégré une plateforme de tramway végétalisé. J'ai trouvé la réponse du bureau de projet un peu bizarre à une question qui demandait pourquoi on ne faisait pas une plateforme végétalisé en milieu plus densément urbanisé. Il disait ne pas vouloir mettre de gazon à côté des voies de circulation. Il y a bien du gazon sur les terres pleins de boulevard, pourquoi pas la plate forme du tramway.

mauvais projet. nous sommes de Beauport. Nous n'irons plus en ville. Nous dépenserons maintenant en banlieue.
Budget resto/semaine +- 400$

S'assurer que ce sera facile pour les piétons de traverser les voies

Ma grande préoccupation, c'est qu'il faudrait plus de station dans ce secteur. Il faut que les gens du quartier utilisent aussi le tramway et dans le projet actuel il n'y a pas assez de stations. La population du quartier est vieillissante et il faut marcher parfois une grande distance pour rejoindre une station.

La plate-forme du tramway en général est inquiétante.

En tant que propriétaire et habitant du boulevard René-Lévesque, je suis totalement d'accord avec les mesures pour diminuer le débit et réduire la vitesse de la circulation de transit.

L'aménagement devrait être le plus écologique possible.

Le tramway devrait passer sur Charest, ceci réduirait au moins la circulation sur cette axe.

Pas besoin de tramway.

Svp pas de tramway

Personnellement, je serais en faveur de plus de rues piétonnes et de pistes cyclables.

Concernant l'accessibilité des lieux pendant les travaux, sans plus.

Vous allez défigurer la Ville

La neige et la glace en hiver

Je suis préoccupé qu'on tue ces quartiers pour des projets pharaoniques et idéologiques.
Quels sont les mesures qui seront mises en place pour ne pas causer de dommages aux les structures des bâtiments centenaires?
La préoccupation des coûts a long terme pour les générations futures
Éviter de rediriger le trafic de transit sur St-Jean - ça roule déjà trop vite (école, piétons)! Donc, mesures d'apaisement (aménagement, détournements) pour limiter la circulation dans les voies est-ouest du quartier Saint-Jean-Baptiste. Et plus d'arbres!
Oui, que l'omniprésence et la priorité donnée aux véhicules automobiles demeurent.
faire le projet à l'intérieur de l'emprise actuelle
Protection des arbres, protection des propriétés privées, amélioration des services lorsque comparés au métrobus qui dessert déjà bien le secteur
Non.
Oui, la circulation automobile et les coûts
oui le projet de tramway
Oui, nous ne voulons pas de tramway
Non
Sécurité
J'opte pour un métro. Pourquoi faire la guerre aux automobilistes et avoir un tunnel à cet endroit plutôt que plus loin dans Sainte-Foy, Sillery. L'argument entourant la visibilité pour les commerçants est bidon.
Le bruit. Plus de circulation automobile. Réduction du plaisir de marché et de faire du vélo dans ces quartiers.
Faites un référendum
Que l'aménagement urbain/la végétation soient sacrifiés pour préserver la place se l'auto
Deux bâtisses offrant des services de psychologie se situent sur René-Lévesque, près de la rue Casot. Je travaille dans l'une d'elles, et ces immeubles abritent de nombreux bureaux de professionnels. L'augmentation du bruit serait catastrophique pour exercer notre pratique, les bureaux donnant directement sur René-Lévesque pourraient être quasiment inutilisables, dont le mien qui est situé au rez-de-chaussée. C'est extrêmement préoccupant, d'autant plus qu'aberrant concernant la coupe d'arbres qui font la fierté et le charme de notre quartier. Nous sommes nombreuses et nombreux à ne pas comprendre l'entêtement de la Ville à vouloir réaliser ce projet, puisque d'autres alternatives plus écologiques et économiques ont été présentées.
Infrastructures minimales: pas de dalle de béton, pas de fils suspendus
Ça vas décourager les gens comme moi d'aller dans ville de Québec
Les traverses sécuritaires pour les personnes circulant dans le quartier
Limitation maximale du bruit et éviter la circulation sur les rues résidentielles.
Oui beaucoup je ne veux pas de tramway a Québec
La sécurité pour les piétons et cyclistes qui est déjà problématique dans ces secteurs.
Non
De rendre ces axes conviviales pour les piétons et le transport actif. De réduire le nombre de véhicule pour plus de tranquillité et de conserver si possible les magnifiques arbres déjà présents et de bonifier la végétation.

J'ai peur que le gouvernement provincial continue à ralentir l'insertion de ce beau projet. La planète ne peux plus attendre que nous devenions 'intelligeant' pour comprendre qu'on a besoin d'elle. Elle se meurt et elle a besoin de nous.

Garder la même largeur pour les voies automobile ne laissera aucun chance de garder les arbres. En Amérique du Nord, nos rues , artères sont surdimensionnées pour laisser place aux gros véhicules VUS et pickup. On n'a pas besoin de ça en ville. Si on veut des quartiers de vie favorable à la mobilité active, il faut en réduire la place de l'auto.

Il m'apparait important d'intégrer le tramway de manière à ce qu'il soit performant, qu'il respecte le cadre bâti patrimonial et que les arbres matures qu'on trouve le long de René-Lévesque soient conservés.

Je ne veux pas que la circulation de transit qui sera partiellement déviée dans les secteurs résidentiels deviennent un danger pour les résidents; je m'attends à ce que des infrastructures de ralentissement de la circulation soient aussi mis en place dans toutes les rues avoisinantes au tramway.

Ma préoccupation est de voir la CAQ nuire au projet. Cessons de vouloir trop plaire et Monsieur Marchand restez ferme. Les gens vous aiment.

Elle doit toujours être réalisée dans un souci d'inclusivité (Femmes, personnes en situation de handicap par exemple)

Ton tramway va scrapper la ville et c'est une gaspille d'argent. Met des bus électriques à la place.

Bruit, augmentation de la circulation sur les voies parallèles et perpendiculaires à René Lévesque.

J'habite loin et y passe le moins souvent possible. Étant sensibiliser à la circulation de transit de celles et ceux qui aiment dormir loin...

Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant.
Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres.

La coupe des arbres matures.

Oui au niveau de l'accès à la rue Cartier et à la colline parlementaire

On ne veux pas de ce projet ridicule. Non au Tramway

Destruction de la qualité de vie de milliers de citoyens assurée tout le long du trajet, et destruction partielle de le qualité de vie des personnes qui vont dans ce secteur occasionnellement.

Occupez-vous des banlieues j'habite Montcalm et je possède une résidence à Val Bélair nous avons un Services horrible de transport en commun dans ce secteur essayer de partir de Val Bélair pour Charlesbourg en moins de deux heures par transport en commun la circulation sur les autoroutes ne sera pas réglé par un tramway qui desservira le même trajet que le service 800 qui est déjà excellent les voitures proviennent de banlieue c'est inconcevable que l'équipe de la ville de Québec ne soit pas à l'écoute des besoins réels de la population de la ville de Québec

Oui.
Si le but est de conserver la circulation routière actuelle le tramway ne servira à rien : dans beaucoup de villes où il a été implanté, des avenues (comme à Marseille) ou des rues entières sont devenues piétonnes, permettant aux citadins de profiter de leur ville.
Par ailleurs, habitante du quartier St Jean Baptiste, J'ai une grande inquiétude face à la circulation de transit.
J'espère que l'accès à nos rues sera interdit aux non-résidents : la côte Ste Geneviève, ainsi que les rues d'Aiguillon, St Olivier et de la Tourelle notamment. Nous qui habitons ces rues, qui sont déjà utilisée par de nombreux automobilistes comme

circulation de transit, nous pouvons constater chaque jour les dangers et nuisances occasionnés : au-delà des nuisances sonores ces voitures roulent (très) vite, alors qu'il y a de nombreux enfants dans le quartier, que les trottoirs sont très étroits et souvent impraticables l'hiver, voire impraticables toute l'année comme pour la rue de La Tourelle en raison des poteaux électriques (on ne peut pas circuler en poussette par exemple). Par ailleurs nous sommes nombreux dans le quartier à nous poser la question de l'intérêt du tramway pour nous : la seule station se trouve au niveau de la place d'Youville et je pense que nous continuerons donc à prendre le bus. Enfin, faisait partie des résidents impactés par la construction du tunnel, j'ai de grandes inquiétudes quant aux problèmes que cela pourrait causer pour les bâtiments et pour notre qualité de vie si l'on doit ressentir des vibrations.
Préoccupations pour le bruit généré par les travaux et par la suite, lors des passages du tramway (nuisance sonore) . La mauvaise circulation avec ma voiture car je suis résident du boulevard rene levesque.
Un temps plus long lors des déplacements en auto.
La tranquillité du cartier ne doit pas être brimé ainsi que garder la végétation déjà présente.
Le projet n'atteindra nullement le problème de la circulation de périphérie et l'étalement urbain déjà bien "implanté" à Québec
Limiter les entraves des piétons, élaborer un plan de développement de la marche, mettre la marche active et utilitaire en priorité dans les politiques d'aménagement (avant même le transport en commun).
Non, je fais confiance à l'équipe compétente de la Ville de Québec.
Le tramway s'insère trop tôt. Il devrait s'insérer vers Sallaberry comme initialement prévu. Aussi, les rues partagées, c'est une très mauvaise idée. Les gens doivent continuer à pouvoir facilement se rendre au centre-ville en voiture.
Lâchez pas !
La préservation des arbres, la perméabilité du réseau pour les piétons et pour les cyclistes, la qualité visuelle des aménagements
Le tramway devrait être sur charest
Pas de tramway à Québec
Le transit dans les rues locales doit absolument être minimisé en ajoutant des rues partagées et misant sur d'autres stratégies pour diriger le trafic de façon à ce que la quiétude des secteurs résidentiels soit préservée
Je ne veux pas de tramway
Il faut vraiment inciter les gens à prendre le tramway pour se rendre en ville, qu'il soit plus agréable de prendre le tramway que l'automobile.
Rien à ajouter.
Sécurité des piétons (quartier regroupant plusieurs personnes âgées
Inquiétude que le trafic sera dévié vers d'autres artères (en particulier ch. ste foy)
Congestion bruit
Traverser en voiture le bouleverse René-levesque devienne un labyrinthe. Que le bruit des travaux soit un cauchemard pour les habitants aux abord du boulevard.
Le fait de couper la ville en deux
La situation de la canopée n'est vraiment pas comparable dans Montcalm et dans Saint-Jean-Baptiste. Si des arbres devaient être plantés, c'est Saint-Jean-Baptiste (et Saint-Roch) qui en a besoin.

Il n'y a pas de place à la haute-ville pour un tramway sur une plateforme...
Too much noise, too little value, Quebec is not big enough, show proof of good management before spending such a huge sum of money better spent elsewhere.
Oui. Projet dévastateur pour le cartier…
Laissez les experts de la ville faire leur travail ! Le gouvernement du Québec s'immisce trop dans le projet.
Non
Pas du tout
Pas particulièrement
Ce serait vraiment cool de le mettre sous terrain plus loin...à moins de le passer sur Charest? Non? ;)
Tout obstruction du tramway par des automobilistes doit être évitée.
Les visiteurs des habitants du cartier provenant de l'extérieur de la ville auront de encore plus de difficulté à accéder au secteur en automobile. Malgré son coût exorbitant, le project ne créera ni un incitatif majeur pour augmenter l'adoption du transport en commun, ni un augmentation significative de la performance du réseau. Beaucoup plus de dommages collatéraux que de bénéfices. (Est-ce donc une mode en ce moment chez les politiques?)
Je souhaite que le résultat de l'insertion soit harmonieux, tant d'un point de vue visuel que pratique. Je suis fière de la beauté de mon quartier (Montcalm) et bien que je sois prête à accepter des changements, j'espère que sa beauté sera préservée et que le tramway et les nouveaux aménagements permettront même de l'embellir. Il en va de même pour la « fluidité » des déplacements; j'adore marcher et faire du vélo dans nos rues et je souhaite que le tramway sache bonifier les possibilités de déplacements pour les résidents plutôt que représenter une entrave!
Manque d'information sur l'impact sur la circulation sur le boulevard Laurier et sur les quartiers au sud de Laurier (même préoccupations déjà exprimées pour le secteur à 20 km/hr.)
Ne pas Montréaliser notre ville ! Ne faites pas du Labeaumisme... Je suis hyper favorable au Tramway : Je le veux ! ...mais de la façon dont ça se passe actuellement, je me demande de plus en plus si vous êtes les bonnes personnes pour implanter ce projet à Québec...
Je suis très favorable au tramway mais je m'inquiète beaucoup de la hausse du traffics des voitures dans st jean baptiste et Montcalm.
Limitation du trafic de transit dans les rues résidentielles
OUI. Tous ces travaux qui vont défigurer notre belle ville. Toutes les pertes pour les gens qui y vivent en temps, en arbres, en argent surtout car ce sont les citoyens qui vont payer votre beau projet pour lequel ils n'ont pas voté.
Il faut à tout prix limiter les espaces de stationnement et réduire la vitesse du luxe d'automobiles. Il faut protéger les piétons et tu crois cyclistes.
Pas vraimment, honnêtement.
Difficile pour les voitures et trafic sur les rues autour
Le tramway va détruire la beauté de notre ville.
Je ne veux pas qu'il y ait d'arbres matures abattus.
J'ai hâte!!!! Je demeure sur Pere-Marquette coin Belvédère…je veux voir ça « de mon vivant » comme aurait dit ma mère!
Non

S'assurer de ne pas polluer l'espace urbain avec les fils.

-Détours pour rentrer à la maison
-Mon orme centenaire en bordure de trottoir est-il menacé?
-Je dors au sous-sol sur René-Lévesque...les vibrations et le bruit d'un train qui passerait toutes 5 minutes m'inquietent bcp.

Le traffic sur les avenues principales est déjà élevé. Pourquoi vouloir augmenter le traffic?

La présence d'une plateforme apportera encore plus de problèmes de déneigement que nous en avons actuellement. Apportera aussi la fin de la qualité de vie et du cachet des quartiers Montcalm et St-Jean Baptiste, quartiers appréciés aussi par les visiteurs. Au moment ou nous avons besoin des arbres pour se protéger contre la chaleur en été, on a beau dire pour un arbre coupé, 20 seront replantés mais on a jamais dit où. De plus plusieurs espaces de stationnements seront perdus. Le stationnement est déjà un problème pour les gens qui vivent dans ces quartiers et la ville veut densifier la population de ces secteurs pour diminuer l'étalement urbain hors on va en compliquer la vie.

La Ville sera défigurée à tout jamais pour un projet d'un autre siècle. Le tramway n'est vraiment pas la solution.

Plus de Transit sur d'aiguillon

Enormément oui. Le projet de tramway n'est simplement pas le bon pour Quebec.

J'ai une énorme préoccupation concernant l'insertion de ce mode de transport lourd dans ces deux magnifiques quartiers centraux. Ce projet va irrémédiablement les enlaidir par la présence de rails, de fils électriques et d'une plate-forme surélevée, structures qui vont déchirer en deux les milieux de vie. Imaginez, vous allez même faire une sortie de tunnel juste devant le Grand-Théâtre! Ça tient du délire! Le maire Jean-Paul L'Allier avait réaménagé le boulevard René-Lévesque dans les années 1990, notamment pour retirer le « mur de la honte » et la sortie de stationnement situés sur la colline Parlementaire. Le but : essayer de retisser le quartier qui avait été défiguré par ces constructions monstrueuses des années 60. Avec le tramway, vous allez refaire cette même erreur : briser des quartiers en deux et les dénaturer. J'espère que quelqu'un va se réveiller avant que l'irréparable ne soit commis. Cette consultation aurait dû avoir lieu bien avant aujourd'hui. Je sais que le processus de conception est déjà bien avancé, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire. D'autres solutions, tout aussi écologiques, existent pour améliorer le transport collectif, sans pour autant démolir le centre-ville (ex. : bus électrique ou hybride, train léger pour la banlieue). Lorsqu'on s'aperçoit qu'un projet n'a pas d'acceptabilité sociale comme celui-ci (à peine 40 % de la population l'appuie), il faut avoir le courage de le changer.

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la

chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Le tramway est inutile.

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Sécurité des piétons et cyclistes

Étant entrepreneur en construction, je me questionne sur les défis lorsqu'un immeuble aura besoin de rénovation/construction dans ce secteur. L'espace pour installer les conteneurs à déchet, les livraisons de matériaux, les refections de façade etc… sans compter les commerçant qui devront stationner leur véhicule de livraison…

non

Mettez fin au projet de tramway.

Non, aucune

Je souhaite à tout prix que les transit par les rues locales soient limitées ! J'habite en haut de Calixa-Lavallée coin pere Marquette, nous subissons déjà le bruit des autobus et les voitures qui accélèrent aux stops...
on n'en veut pas de votre tramway
J'ai peur que le tramway ne soit pas efficace. S'il est super bondé, toujours en retard et si on ne s'assure pas du bien-être des usagers au quotidien (ouf, la RTC, parfois), le tramway n'emportera jamais l'adhésion des citoyens.
Une insertion du tramway respectueuse des piétons/vélos/citoyens améliorera la qualité de vie du quartier.
Maintien qualité de vie des résidents. Augmentation du couvert végétal si possible. Réduction de la circulation automobile pour laisser place à la mobilité active en famille.
Il faut faire un référendum
Oui, ce projet est injustifié. C'est déjà très bien desservi par les autobus. Des autobus électriques seraient la solution idéale.
J'ai une inquiétude que le traffic augmente sur le chemin Ste-Foy et sur la rue St-Jean, où se trouvent les écoles St-Jean-Baptiste et Joseph-François-Perrault, auxquelles les élèves se rendent majoritairement à pied. Se serait bien de prévoir des mesures pour rendre les déplacements à pied/vélo plus sécuritaire dans cet axe.
Le tramway devrait être enseveli sur la portion Cartier/St-Sacrement afin de limiter les gaz à effets de serre générés par les entraves et la congestion.
Crainte pour le bruit et la circulation de transit
Oui la préservation des arbres matures
Placez les voitures sous terre à la place.
Aucune; je ne comprends simplement pas que Québec n'ait pas encore son tram' et que tant de gens semblent en avoir peur. Un tram électrique fait sacrément moins de bruit qu'un autobus de la ville au diesel ou tous les camions qui circulent partout et tout le temps!
Oui,projet restrictif aux voitures
Le tramway va le détruire
La sécurité des piétons. Prévoir des avancées de trottoir pour réduire la distance à parcourir les l'intersection
Oui, que le tramway enlève beaucoup de stationnement pour les visiteurs et résident du quartier. Je comprends que le but est de favoriser l'utilisation du transport en commun, mais vivant en ville sans voiture et sans stationnement, j'aime que les gens qui viennent me visiter de l'extérieur de Québec puisse avoir la possibilité de se stationner dans les rues environnantes. Je crois que d'utiliser tout cet argent pour réduire le coût des transports en commun est un incitatif beaucoup plus fort que de rendre l'accès plus compliqué.
Limiter l'impact de la plate-forme
Enfin avoir un tramway!
Je ne veux pas de tramway.
Le délai ou l'abandon du projet
Il est déjà compliqué pour les résidents d'autres secteurs de fréquenter le centre-ville, dû au manque de stationnements. que sera-t-il fait à ce niveau?? Le tracé du tramway ne passe pas dans tous les secteurs
Ce mode de transport n'est pas le bon choix pour réduire le comportement du tout à l'auto fortement présent dans la région. On risque de créer des camps et des

oppositions clivantes, voire permanentes. Un métro serait une alternative plus conviviale.

Déneigement: moins efficace que présentement, si cela est encore possible!
Je suis pro transport en commun, mais pro-métro..., i.e. préservation des lieux actuels, patrimoine, végétation, lien avec rive-sud éventuellement, beaucoup plus "structurant" pour l'avenir : faire moins à la fois car plus dispendieux, mais mieux!!!

La sécurité des piétons
Le déneigement
Des fils exposés, la pollution visuelle (si applicable)

Le projet de tramway va embourgeoiser le quartier

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;

Ralentissement du trafic

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Non

Augmenter la capacité automobile en ajoutant le tramway est une erreur.

Oui il prendra trop de place, enmerdera la vie des citoyens un METRO serait plus approprié et ne massacrerait pas notre belle ville de Québec

Planification harmonieuse des travaux sur chaque tronçon afin de limiter les inconvénients pour les résidents.

Préserver le plus d'arbres possible. La réduction du trafic automobile réduira beaucoup les impacts négatifs potentiel du tramway comme le bruit.

La perte d'arbres centenaires me préoccupe dans Montcalm. L'augmentation des voitures (et de leur vitesse dans SJB).
J'ai l'impression que tout le débat tourne juste autour des voitures et d'où vont aller les pauvres conducteurs, mais y aura-t-il des stationnements permettant à tous ces conducteurs de la périphérie de laisser leurs belles voitures HORS DE LA VILLE, ou des incitatifs économiques pour les convaincre de venir au centre en tramway plutôt qu'en voiture? J'ai l'impression que les automobilistes ne considèrent même pas l'option de laisser leur voiture quand il y aura le tramway!

Oui. L'insertion du tramway, du parc au coin de cartie et rené Levesque et toute la construction lié à ce projet va grandement changer la vie des citoyens de montcalm, et encore plus de ceux qui possède des véhicules. Je suis de Montcalm, j'ai ma propre voiture mais j'utilise le service de transport en commun toute les semaines. Le service existant fonctionne très bien. Nous sommes capable de se déplacer en ville facilement,

en autobus ou en voiture, sans ralentissement, sans traffic, sans problème. L'insertion du tramway est inutile, comme il vient remplacer un service deja en place et fonctionnel : les autobus. Il va ralentir la circulation sur les grand axes, augmentant la circulation sur les petites rue, et réduisant grandement la qualité de vie des habitants du quartier. Sur la nouvelle place prévu au coin de Cartier et René Levesques, il y a un belle opportunité de faire un beau parc, qui ressemble à Québec et à Montcalm. J'ai bien peur que vous faissiez l'équivalent de l'autre coin de rue (où se trouve le Chocholat Favoris) et que ce coin se retrouve bétonné, avec quelques arbres, et qu'il devienne sale et désagréable. J'appréhende grandement ce projet, et j'ai l'impression qui va gacher notre qualité de vie dans Montcalm. Je viens de Montréal, j'ai emménager dans Montcalm en 2016. J'aime la tranquilité mais la vie de ce quartier, et ce projet pourrait lui faire perdre son essence.

Non

Est-ce que cela sera élevé? Posant des problèmes à la traverse à pied ou à vélo?

Canopée

Difficile à énumérer

Pour accéder au tramway central, d'un bord ou de l'autre, il va falloir traverser la moitié de la rue. Pour traverser la rue au complet, il va falloir traverser la voie de tram. J'ai du mal à visualiser cela. Combien de fois l'autobus m'est passé sous le nez alors que j'attendais sans espoir le feu de piétons pour rejoindre l'arrêt d'en face! Ce sera pareil pour accéder au tram?

pas de tramway serait le meilleur choix
Analysez la possibilité d'un métro ou de bus électriques

Oui, le fait que les autos aient un accès trop facile au centre ville, donc dans ces quartiers. C'est la banlieue qui devrait particulièrement être desservie par un transport collectif efficace et rapide (train de banlieue) permettant aux gens de se passer de la voiture ou, de la laisser dans des stationnements à l'orée de la ville. Une fois sur place, ça prend des accès rapides, des petits bus, des vélos (bixi) et pistes cyclables, des trottoirs bien aménagés et sécuritaires, de quoi donner le goût aux gens de délaisser leur gros SUV et autres automobiles. Nous découvrirons que nos jambes sont des moyens de transport et de santé !

Voir les arbres disparaitrent et subir une augmentation de la chaleur urbaine en été. Les travaux qui n'en finiront pas, les embouteillages, un afflut massif de véhicule sur grande allée, une mauvaise cohérence du tracé du tram, et aussi un prix trop cher pour lutiliser si un jour il est fini.

Non

Protéger autant que faire se peut les arbres

Ma plus grande préoccupation est la coupe des arbres existants. Bien que l'on envisage l'ajout d'arbre, ceux-ci mettront des dizaines d'années à atteindre la grandeur des arbres actuels. La verdure est très importante dans un milieu urbain, elle permet de diminuer les ilots de chaleur et purifie l'air ambiant.

Je suis préoccupée par l'attitude pitoyable du gouvernement de la CAQ dans ce dossier. Je trouve ça dégoûtant. Je souhaite de tout coeur que le projet voit le jour et que nous puissions enfin réaménager la ville pour qu'elle soit à la hauteur du 21e siècle.

Il manquerait une station entre la station Cartier et la station cité des congrès. Dommage pour St Jean Baptiste, zone dense et utilisatrice du transport en commun.

non

Que l'on ne saisisse pas l'opportunité de penser la mobilité autrement

Réduire le nombre de voitures circulant dans les quartiers.
L'amélioration de ce secteur pourrait désengorger l'axe Cartier-René-Lévesque.
Je suis justement très favorable, pour s'assurer d'une distance de marche raisonnable du domicile à la station de tramway
Oui le manque de voies de transit nord sud qui pourrait être ajusté à la hausse si on synchronisait les feux de circulation. Aussi la circulation avenir sur Avenue Belvedere est inquiétante et vous semblez d'aucune manière considérer les citoyens de cette rue qui ont la même valeur que le reste de la population.
Ne pas d éverser la circulation de RL sur Grande Alléeet les rues limitrophes
Non
Que cet ajout n'augmente pas la circulation routière sur la rue saint-jean! J'adore pouvoir marcher sur Saint-Jean et regarder les commerces sans être stressée pour ma sécurité à cause des voitures.
Moins d'auto dans le centre-ville de québec
Un référendum serait la manière la plus démocratique de mesurer l'appui au projet.
Le boul. René-Lévesque demeure un axe essentiel pour l'accès au centre-ville et l'autoroute Dufferin. Il est impensable de compromettre cet axe routier sachant que le Tramway attirera une infime portion des gens utilisant cette axe. Le besoin est transport automobile demeurera le même qu'on le veuille ou non et l'impact permanent sur les autres axes n'est pas justifié par un transfert modal prévu vers le tramway aussi modeste
non
Poursuivre le tunnel jusqu'à Des Érables
Non
Non.
I feel let down by our representatives at city hall those who pay the city taxes are against this project.
Fils électriques
Non
Le tramway ne doit pas scinder le quartier en deux le long de René Lévesque.
La coupe d'arbres et le «non-ajout» de végétation. Il serait intéressant de considérer les murs végétaux pour combler le bruit qui pourrait être émit par le tram.
Arbres et tranquillité
Aucune, mais j'aimerais bien que le projet finisse par se faire!
Il est indipensable de renoncer au projet de tramway.
J'ai répondu plus haut
Je suis très préoccupée par la perte de canopée et d'arbres existants. Je trouve qu'il est primordial de les protéger. Aussi, je crois que l'insertion du tramway doit viser à réduire l'utilisation de la voiture. Ce faisant, je trouve normal que le nombre de voies de voitures soient diminuées, ou que la vitesse de circulation soit diminuée afin de faciliter la cohabitation des usages (vélo, piéton, voiture). La place du vélo doit également être considérée, car il s'agit d'un transport actif qui devrait avoir plus de place.
Diminution de la végétation.
Le manque de végétation et d'arbres.
Non
Le bruit et la qualité de l'air durant les travaux.

effet de barrière de la plateforme pour les piétons à mobilité régulière et réduite, les cyclistes, les automobilistes; plateforme - difficulté de desserte pour les livraisons, le déménagement, le ramassage d'ordure, les taxis, le transport adapté, etc. Déneigement des rues transversales et problèmes causés aux piétons pour traverser. Coupe d'arbres majestueux, création d'un long îlot de chaleur, impact sur la santé des résidents. Bruit nocturne du tramway à cause de l'abandon du garage 41e rue. Mauvaise conception des aménagements pour les aveugles. Présence d'un muret haut à la sortie du tunnel. Perte de cases de stationnement, maintien du projet de remontées mécaniques, Détail de l'aménagement des stations Cartier, Brown et Belvédère; possibilité d'une station à des Érables
La congestion automobile de secteur avoisinant
Que les automobilistes fâchés minent systématiquement le projet en forçant des concessions, plus la durée du chantier s'étire
l'augmentation de la circulation de transit
au niveau esthétique
Je souhaite que la circulation actuelle demeure.
La quiétude du quartier et conserver les arbres existants.
Qu'on maintient trop de place pour les autos et que ça soit difficile/compliqué pour les piétons de traverser. Que les autos vont rouler trop vite et que ça soit dangéreux pour les enfants/ados de traverser de façon sécuritaire (rue avec trop qui se passe pour permettre accès sécuritaire au tramway et/ou au reste du secteur)
Défiguration du quartier... Les fils sont laids! Pourquoi ne pas prévoir le tramway dans un secteur plus "industriel" comme Charest!
Si les arbres matures sont coupés, nous n'auront plus la même qualité d'air et le même ombrage avant 30 ans que les arbres plantés repoussent. Moins intéressant d'y habiter ou de s'y promener sans les arbres matures.
Que Yoyo Legault crée des problèmes pour le projet.
Maximiser la vitesse du tramway en synchronisant les feux.
Offrir des alternatives intéressantes à la circulation automobile Utilisation des rues Claire Fontaine et Turnbull en sens unique au sud de René Levesque
Non, j'ai confiance dans le bon jugement de la mairie :)
Non
la facilité des transferts nord-sud, la proximité des arrêts (je trouve 10 min de marches aller-retour soit 20 minutes de plus au temps d'attente et de trajet très long!)
J'espère que la communication se fera bien avec la population afin de démontrer l'utilité et les bienfaits! C'est le gros problème actuellement les gens pensent que ça n'apportera rien d'intéressant.
Si on diminue la circulation sur R-L il y aura assurément un impact négatif de traffic dans les rues avoisinantes résidentielles et les limites de 30 km/h ne seront pas respectées.
Le dérangement des résidents (bruit incessant, augmentation du trafic et donc du danger pour ce quartier très résidentiel avec beaucoup de jeunes familles et de personnes âgées)

Commentaires des citoyens Q # 25

Question # 25 : Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire.

746 réponses

Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire.
Ne vous laissez pas abattre pour les commentaires des anti-tramway qui ressortent toujours les mêmes « questions » et qui ne veulent pas écouter les réponses. Le projet présenté est emballant et représente une occasion de développer notre belle Ville de façon cohérente avec des objectifs de développement durable. Vous faites un travail de communication et de pédagogie remarquable, soyez en assurés!
Profiter de l'occasion pour rendre Cartier à sens unique serait la meilleure chose pour cette belle artère commerciale rendue très austère avec les trottoirs trop étroits et le nombre astronomique de voitures stationnées. J'y vais moins depuis des années pour cela.
Il ne faut pas que le tramway passe en haute-ville. Le tramway n'est pas la solution au transport en commun à Québec, mais s'il doit y en avoir un, il doit passer sur Charest.
ce n'Est pas clair en quoi les vélos ne pourront pas traverser à certains endroits ou les piétons pourraient traverser. Qu'est-ce qui sera différent?
je regrette que certains intervenants ne répondent pas aux questions précises posées. Hier a la question sur la fermeture de la grande allée pour évenement, on aurait dit , on va voir on a pas pensé a ca.
Protéger d'abord l'approvisionnement, il faut que René-Lévesque/Cartier reste un point d'entré/sortie fluide pour le secteur. Sinon assurez-vous que le carrefour Grande-Allée/Cartier toujours soit très fluide de jour en semaine et bien dégagé avec des lignes d'arrêt qui laisse de la manoeuvre aux intersections. Favorisez un milieu activement économique qui attire du monde à toutes les heures.
En toute transparence, je crois que votre analyse sur ce moyen de transport est franchement incomplète. Tel que je vous l'ai mentionné, le bureau de projet lui-même ne semble pas convaincu de l'opération, mais bon on semble vouloir tenir la ligne dure... Le meilleur communicateur sur le projet, M. Marchand, quoique ses arguments commencent à être les mêmes ne s'est même pas présenté aux deux premières consultations citoyenne sur un secteur névralgique du projet mais je suis persuadé que l'équipe de communication va rectifier le tir. Ce projet ne peux pas s'insérer de façon harmonieuse dans la ville de Québec, mais j'espère que vos prochaines consultations seront franchement plus convaincante que les deux dernières. Pour l'instant, malgré toutes les capsules misent en ligne, toutes vos communication et le débuts des "consultations citoyenne", je vais continuer de me ranger dans le 59% des gens qui ne désire pas voir le Tramway débarqué dans ma ville.
Il n'y a de plus value à ce projet. C'est une catastrophe, c'est destructeur du tissu urbain, les conséquences seront nombreuses pour les résidents. On massacre des quartiers pourquoi?
Projet onéreux, non nécéssaire et irréaliste
Pourquoi vous écoutez pas population mais plus les promoteurs immobilier. On veut un transport en commun efficace, fiable et confortable surtout avec les hivers qu'on a. Je

ne me fais pas geler a attendre l'autobus et ça sera le même chose pour le tramway avec des portes qui ouvrent encore plus grand qu'un autobus.

Arrêtez ce projet insensé au plus tôt.

No way tramway

Utilisez un autre système de transport en commun au lieu d'une technologie dépassée (tramway) qui sera figé dans le temps pour 50-75 ans.

C'est tout simplement absurde, de présenter un projet de la sorte en 2022.

Je n'ai pas de voiture, habite le quartier depuis 17 ans, plus 5 ans pour sjb. Je défendais le projet au départ mais actuellement, je crois qu'une révision des objectifs est nécessaire. Je ne comprends absolument pas pourquoi on poursuit à nous proposer un projet mal adapté qui n'atteint pas une niveau acceptable d'acceptabilité sociale.

Le déneigement des trottoirs est déjà une tâche difficile à faire comme du monde. Ils sont glacés, mal déneigés quand ils le sont et pas sécuritaires. Ça va être quoi avec encore plus d'espaces pour piétons dédiés? Ça va être quoi les plateformes pour embarquer dans ledit tramway? Sincèrement, il faudrait vraiment reconsidérer ce projet. Personne est contre le transport collectif. Les gens veulent un projet intelligent cependant. Pour attirer des gens, il faut penser à leur confort. Ici, une fois dans le tramway, c'est peut-être plus confortable. Mais si je glisse sur la plate-forme pas déglacée et que j'attends le tramway dans la tempête quand je pourrais attendre un autobus électrique dans un abribus chauffé, le choix est facile. Mais bon, vous faites des "consultations" pour bien paraitre, mais on sait que nous allons subir ce cauchemar à moins de partir en banlieue.

Le projet de tramway pour Québec est très mauvais. Il n'a pas été pensé ni conçu par des utilisateurs du transport en commun. Le trajet est simplement le calque de celui du Métrobus qui dessert bien les secteurs visés... Faire passer le tramway par Grande-Allée aurait eu un impact moindre pour les citoyens et meilleur pour les travailleurs. Ce ne sera plus possible de traverser du nord au sud à plusieurs endroits sur René-Lévesque. C'est tellement absurde . L'idée du boulevard Charest comme tracé alternatif est aussi très bonne. J'utilise le transport en commun mais je n'utiliserai pas le tramway qui, de Charlesbourg, va augmenter mon temps de parcours et m'obliger à faire un "transfert". Cessez enfin svp d'écouter les "pseudos environnementalistes" de l'avenue de Salaberry. Ils ne sont guidés que par leurs intérêts personnels et professionnels. Leurs arguments sont du vent.

Dans la séance d'information, il me semble qu'il n'a pas été question des ordures, peut-être étais-je distraite?
Hélas, beaucoup de points me laisse dubitative.

Je n'ai aucun intérêt commercial ou autre, hormis de souhaiter le mieux pour ma ville. Conséquemment, je vous implore de vous rappeler l'erreur de bonne foi de feu le maire Lamontagne avec le bétonnage de la Saint-Charles, erreur réparée grâce à feu le maire Jean-Paul l'Allier,

Selon l'étude de faisabilité du dossier P-12-600-04, la pente et tracé original de la côte d'Abraham pourrait servir de nouveau.
Au lieu d'un arrêt 4 étages sous la terre, une belle gare de tramway à la place d'Youville, facile d'accès, beaucoup moins coûteuse qu'un tunnel, et plus vite mise en service. L'étude, mandatée par le RTC, a suggérée un tunnel de tramway de la place d'Youville pour rejoindre le parcours du projet actuel.
La raison donnée pour un tunnel sous la côte d'Abraham, selon la direction du projet, est d'éviter la congestion sur cette côte. Depuis 6 ans le parc automobile dans la

région de la Capitale croît à un rythme moyen de plus de 4000 véhicules motorisés par an. Tunnel ou pas, il y aura jamais assez de places pour toutes ces autos à ce rythme. Laissons donc le tramway reprendre sa place originale. Les voies publiques appartiennent à tous, pas à une seule classe d'usagers, les automobilistes. Le transport public est donc dans son droit de prendre toute la place de l'espace publique dont il a besoin. Le temps de transit d'un tracé dédié sur la côte d'Abraham jusqu'à une gare de trams à la place d'Youville, avec un arrêt à mi-chemin, devrait s'ajouter aux autres avantages d'exploiter cette côte, conçue pour tramways. Avec la flotte d'autobus, cette artère devrait être un corridor de transport collectif. Il reste 9 autres voies carrossables entre les deux niveaux de la Ville pour le transport privé, y compris une autoroute qui arrive en plein centre-ville. Ayons le courage, pour une meilleure qualité de vie, et un meilleur temps de transit, de rendre ces parcours de tramways uniquement collectif. Tout comme le blvd René-Lévesque dédié aux transport collectif, nos grands beaux arbres nous remercieront. Un logique qui vaut le détour, pour les générations à venir, et pour nous.
Utiliser le 10 milliards prévu pour un inutile tunnel entre Québec et Lévis pour construire un métro souterrain...
Une belle facture à laisser à la prochaine génération. Curieusement, le "Cap" Diamant est un promontoire qui est de plus en plus creusé en profondeur et fragmenté. Quand la Ville se décidera-t-elle à acheter pour faire des espaces verts et préserver? Et pour l'hécatombe de la faune déjà partout, vous ne ferez qu'empirer les choses. Peu de gens savent qu'il y a raton-laveur, porc-épic, marmottes, cardinaux, merles, mésanges, etc.
Un tunnel dans ce secteur aurait réglé tous les problemes d'insertion du tramway.
SVP, envisagez l'alimentation par rails et l'ajout de remontées mécaniques.
NON au Tramway
Très hâte d'avoir ce tram !
SVP respectez la majorité des citoyens
Faite preuve de jugement lorsque vous serez prêt à défigurer la ville. Soyez respecteux envers vos citoyens lorsqu'ils désirent vivre dans des lieux pour la tranquilité ou dans un quartier animé. Dans un cas comme dans l'autre, personne ne désire entendre le son d'un tramway qui est sur les freins. Personne ne souhaite perdre son temps, coincé derrière un tramway en hivers, parce ce système de transport n'est pas adapté à notre climat.
Je ne crois pas que le projet soit optimal et adapté à notre ville nordique.
Ne lâchez pas! Québec s'en va vers la modernité. Merci!
On ne veut pas d'un tramway
J'apprécie le professionnalisme manifesté par le personnel du Bureau de projet et de ses partenaires lors des activités d'information et de consultation.
Peu importe les coûts relier à cela, le Tramway devrait être souterrain à la hauteur de Cartier. Il devrait sortir de terre plus loin comme initialement prévu.
Le tramway est un mauvais mode de transport. Il est inflexible et non adapté à Québec. L'autobus électrique articulée résoudrait tous les problèmes actuels. Il n'est pas trop tard pour faire marche arrière.
Le projet de tramway n'est pas un projet structurant. C'est une lubie des fonctionnaire bureaucrates déconnectés de la réalité de croire cela. Le projet doit être revu, quitte à être reporté de cinq ans. Un projet structurant aurait été de faire un métro pour ne pas dévitaliser le centre-vill. Le centre-ville va être un milieu de vie pour les résidents

locaux qui n'ont pas de voiture. pour les aures résidents, cela va rendre le centre-ville un milieu de vie infernal. Pour les gens de la banlieue, le centre-ville va devenir un lieu à éviter le plus possible.

Il faut arrêter le projet de tramway. C'est le mauvais projet pour la ville.

L'abandon du tunnel long est vraiment un non sens. Le tramway sortira du tunnel à un des endroits les plus étroits du boulevard René Levesque. Peut-être le nouveau maire aurait une oreille plus attentive du gouvernement provincial pour une bonification du projet en allongeant le tunnel.

Nous avons très hâte d'embarquer dans le tramway!
Soyez ambitieux et n'ayez pas peur de réduire la place de l'automobile. Il faut se souvenir que le centre-ville de Québec (tant en haute qu'en basse-ville) est un secteur RÉSIDENTIELS!!! Je travaille dans Montcalm et habite St-Sauveur. Les interventions de la Ville quant à l'arrivée du tramway m'emballent au plus haut point: nous aurons une ville où il fait bon VIVRE! Merci de revoir l'aménagement à une échelle plus humaine!! Je serai fière de ma ville.

Ce projet est très positif. Multipliez les visuels, en été, en automne, en hiver. Le monde ne saisit pas bien visuellement ce que ça va donner. Montrez des simulations des rames, arrivée d'une rame en station, le monde qui descend et qui monte, etc. Il faut aider les citoyens à se projeter dans l'infrastructure.

Pas de tramway

Écoutez donc la population et cessez ce projet ridicule

Merci pour ce beau projet!

Je suis contre le projet de tramway dans son ensemble. Je privilégie plutôt le métro VAL.

Refaire votre projet avec une solution qui ne sera pas figée dans le béton, car personne n'a une boule de cristal pour prédire l'avenir.
Informez-vous des raisons pourquoi il y a eu le retrait du tramway à Québec en 1948!

referendum s.v.p

Faites enfin de notre ville une ville moderne. Laissez faire les maudits chialeux!

Étant un utilisateur du transport en commun depuis toujours et fier défenseur de ce type de transport, je suis malgré tout incapable d'appuyer le tramway. Outre les inconvénients qu'il apporte (perte de flexibilité du RTC, gain de temps limité, augmentation du nombre de correspondances, coupe d'arbres, son impact sur le circulation automobile, le faible transfert modal, son faible ratio bénéfices/coûts selon moi, etc.) je demeurerai opposé au tramway tant qu'une analyse sérieuse ne sera pas produite pour prouver que le SRB n'est pas une solution appropriée, surtout considérant qu'un expert dans le domaine (notamment) Jarett Walker, ait suggéré ce type de véhicules qui amènerait beaucoup moins de nuisance, à moindre coût pour le même résultat en terme d'efficacité.

Si l'option est de réduire la circulation automobile il faut y aller à 100%. C'est un ou l'autre, car si l'auto côtoie le cycliste et le piétons, c'est toujours les cyclistes et piétons qui en sont les perdants au niveau de la sécurité. Il faut prendre la chance de donner place à un vrai milieu de vie pour les résidents et assumer que les visiteurs prendront le transport en commun.

Il serait préférable que le tramway passe ailleurs que sur René-lévesque

Non au tramway

Pensez à l'aménagement et au design à l'échelle des enfants et des proches aidants.

À quoi des séances d'informations quand aucune réponse n'est fournie à celles-ci. Pour un projet sur lequel des efforts ont été investis depuis plusieurs années, peu de réponses sont disponibles. C'est la meilleure stratégie pour imposer des choix qui impacteront les citoyens sans consulter ceux-ci. C'est la bonne vieille méthode "M. Labeaume". Dommage que le nouveau maire utilise la même méthode.

Non

Très déçu de la réaction du Maire après son élection concernant le tramway. Il ne tient pas parole i lol se réfugie derrière les concepteurs mais il oublie la population . Il n'a aucun courage politique s'il en avait il se lèverait debout et proposerait un référendum. Quand tu es obligé d'enfoncer un projet dans la gorge aux gens normalement tu en paie le prix un jour .

Je suis tout simplement contre le projet du Tramway

Il faut travailler de paire avec le gouvernement: il y a urgence climatique, il faut conscientiser la population, on ne peut continuer de faire usage de l'auto sur des distance de moins de 10km pour un oui ou un non. L'auto solo ce n'est pas la liberté, ni symbole de réussite. Il faut changer de paradigme et prêcher pour le tramway auprès de celleux qui ne jurent que par leur auto. ÉDUCATION !

Ce n'est pas le bon choix un tramway pour la configuration de Québec vous avez aucune réponse au Deneigement au déménagement à l'enlèvement des ordures

Très favorable à un tram et à un projet structurant. 1) Attention à la continuité nord sud de chemin stp Foy aux Plaines; merci de ne pas sectionner la haute ville. 2) On peut aussi se demander pourquoi n'ont pas été priorisés les trajets -Nord vers la Colline - et - Nord vers l'université, le CHUL et le secteur des assurances- puisque les autoroutes sont toujours pleines et que ces trajets amènent inutilement beaucoup de voitures et de nuisances en ville.

Revoir mes commentaires à la question 18. J'ajouterai que votre questionnaire est tendancieux. Tout comme votre séance d'information du 3, vous nous placez ici devant un fait accompli, car nulle part vous ne demandez aux citoyens s'ils sont pour ou contre le projet. Je sens carrément une insulte à mon intelligence et à mon jugement. Je ne suis pas dupe de la teneur de ce questionnaire qui nous fait voir que vous passerez le projet coûte que coûte en dépit du fait qu'une grande partie de la population est contre le projet. Voilà, au moins je me suis exprimé !

Ce projet est un fantastique outil de développement et de redéveloppement de nos espaces urbains. Je suis par contre en désaccord avec sa formalisation. Nous devons être audacieux et pouvoir l'exporter (exemple du VAL à Lille (France)) inauguré en 1983 et exporté dans de nombreuses villes de la planète).

on a des rues scrap à grandeur de la ville, les milliards devraient servir à ce pourquoi on paye c'est à dire de l'asphalte neuve

Au début des années 80 le projet de tramway faisait allusion à un tramway qui passait sur le boulevard Charest C était plus logique et cela aurait constitué un outil de développement et de densification sur le boulevard Charest avec des retombées économiques optimales On pourrait construire des immeubles de 3 ou 4 étages le long du parcours avec des logements abordables

Je trouve que c'est un très beau projet et une belle occasion pour donner plus de place aux piétons et aux vélos qui payent pour l'omniprésence de la voiture. Souvent, on est bien plus de personnes à attendre pour traverser à un feu que le nombre de personnes qui passent en voiture dans le même temps.

J'appuie la recommandation du Conseil régional de l'environnement, soit de réduire la largeur des rues. C'est essentiel pour permette la cohabitation harmonieuse sur le

segment de rue partagée et épargner des arbres de manière générale. J'aimerais entendre l'explication de la ville si elle ne retient pas cette recommandation.

Le projet de tramway n est pas une bonne alternative

Le tramway n'est pas le bon choix, de simples autobus serait plus pratiques, économique et efficaces.

Merci pour tout ce beau travail! Cette nouvelle vague de consultations publiques est bienvenue et j'espère qu'elle en convaincra plusieurs. Le projet de tramway et de réseau structurant de transport en commun est plus que nécessaire et donne l'exemple pour la suite.

Le vrai projet nécessite un tunnel qui débute au moins à Belvédère. Par manque de moyens, vous favorisez la variante 1 sans vous soucier de l'importance de Grande Allée pour les locaux et les touristes. Vous faites fausse route en présumant que René Lévesque deviendra une rue qui attirera les piétons. Il vaut nettement mieux privilégier la variante 3 et fournir une meilleure voie de circulation aux cyclistes sur Grande Allée.

Je connais très bien ce projet pour avoir assister à plusieurs sessions d'information dont les premières. Dès ce moment, j'ai compris que c'était un projet dogmatique et non adapté à la ville de Québec. Un tunnel pour pallier au fait que le tramway ne peut monter une coté ! Un bon indice que ce moyen de transport n'est pas adapter à la configuration de la ville.
une dalle de béton, fort probablement pour le déneigement et non pour la sécurité. Partout en Europe, ce genre de transport s'insère à même les rues, les piétons, vélos et autos peuvent circulent sur les rails. À Québec, on ne pourrait pas !
Le trajet : on dessert les citoyens qui sont actuellement les mieux desservis soit la haute ville. Je le sais, j'ai utilisé le métrobus pendant quelques années, un service A1. Dans le secteur Sainte-Foy, on fait passer le tramway dans des terrains de soccer et dans un champs sous des lignes électriques. À l'université, si on veut un tramway, on devrait le faire passer à travers la cité universitaire et continuer sur Hochelaga, préservant ainsi le boul. Laurier !

Il est grand temps que la ville fasse un pas de coté dans ce projet et se range du coté des voies sensées qui commencent à s'élever. ici je pense à madame Guérette et l'ex ministre Amad qui cette semaine invitaient la nouvelle administration de la ville à réfléchir et ne pas se laisser guider par le fait que des efforts et des appels d'offres sont en cours.

L'option 1 n'amènera pas plus de piétons sur René-Lévesque qui je le répète est un couloir de vent et n'est pas agréable à marcher. L'option 3 ne se fait pas trop au détriment de Grande-Allée, permet aux citoyens locaux et aux touristes de vivre les Plaines et la Grande-Allée de façon encore agréable. Grande-Allée pourrait même être réaménagée pour les cyclistes. Imaginez une Grande-Allée piétone et cycliste et René-Lévesque routière avec tramway.

il est encore temps de reculer et d'annuler ce projet de fou (non nécessaire)

Si on installe le tramway sur René Lévesque il faudrait arrêter la fermeture des artères en saison estivale car sinon ça va compliqué la circulation vu que c'est déjà congestionné en les fermant et qu'il n'y a pas de tramway

Ce projet est une aberration.

l'implantation même du tramway… ce projet ne répond pas aux besoins de la ville de Québec… De plus, ce projet prévoit l'implantation d'une technologie utilisée en périphérie d'Ottawa qui est défaillante, voire scandaleuse… mais étrangement personne n'en fait état. La liste est longue, mais personne n'entend… et surtout tout le monde semble croire que toute la population de la ville de Québec souhaite ce projet…

mais à qui parlez-vous…. Monsieur Marchand vous deviez apporter des changements aux projets.. je me souviens votre liste de 10 points…. 10 points qui irritent au plus haut point une grande partie des réside et commerçants…. Ah de belles promesses électorales…..

Pour avoir déjà utilisé des tramways dans d'autres pays je trouve que c'est un mode de transport plus facile à utiliser que l'autobus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite. En autobus on doit monter et descendre du véhicule avec une marche plus ou moins haute, surtout si le véhicule est éloigné du trottoir, et en hiver c'est encore plus difficile avec la neige accumulée. Les départs et les freinages du bus sont abruptes et il est difficile de se rendre à son siège où de s'y tenir debout, contrairement à mon expérience à bord d'un tramway. Dans un tramway les portes sont plus larges, plus faciles pour les entrées et les sorties en fauteuil roulant, avec des paquets, des poussettes, des chariots de magasinage, etc. Le tramway offre plus de confort et avec une voie dédiée plus de régularité dans les horaires.

Comme la majorité des citoyens de cette ville, je suis contre ce projet délirant qui est sorti de la tête de deux politiciens médiocres (Couillard et Labeaume) qui souhaitaient mystifier la population. Politiciens minables auquel s'associe maintenant Marchand qui ne vaut pas mieux que les deux autres puisqu'il a déjà renié plusieurs promesses électorales. Dans ce contexte, peut-on penser à éliminer la politique et remplacer cela par autre chose? Nous somme rendus à devoir sérieusement réfléchir à cela.

Il faudrait procéder la protection des immeubles patrimoniaux situés le long du tracé. À l'heure actuelle, l'impact patrimonial est pensé en fonction des immeubles expropriés par la construction. Or, il faut penser que le projet de tramway entraînera à plus long terme de la densification autour des secteurs qu'il traverse. Cette densification ne doit pas se faire au détriment du patrimoine et de l'identité du quartier (ex: démolition d'immeubles existants pour construire des immeubles neufs). Un statut de citation des immeubles le long du tracé en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel est nécessaire. Cette réflexion devrait être prise en compte dans l'étude d'impact patrimonial et un plan de protection devrait être prévu dès maintenant.

Il faut continuer le plan de communication afin d'impliquer les citoyens.

60% des gens de Qc sont contre le tramway.

La vidéo suivante est éloquente:
https://drive.google.com/file/d/1qjLFRQ1812fDra62wYHdfUeZE8dq4h5y/view

Je demeure dans le district 12 Chauveau,qu'est-ce que le tramway va nous apporte il n'y a même pas de petit abris-bus pensez-vous que je vais prendre le transport en commun pour me rendre ex.placelaurier en voulant prendre le tramway juste y penser vous avez la réponse.

Je voudrais un référendum sur le tramway qui n'est pas souhaité du tout vs un moyen plus flexible de transport en commun. Un peu de respect envers la population qui paye svp. merci

ce tramway est de la pure folie qui va couter une fortune minimum 3 fois le prix annoncé Et pourquoi construire un tramway sur le meme réseau de bus actuels qui sont vide ? et surtout basé sur aucunes etudes sérieuse que ce soit en matière technique surtout en hiver Mais aussi en matière de fréquentation

8 novembre 2021 14h07 Mis à jour à 23h46
Importante fuite de gaz dans Saint-Roch
BRUITS
Dépotoir sols contaminés, pétrole, chimique, souris, etc...

Arbres
Circulation
Séparation dans la ville en deux
Beaucoup d'argent en marketing et publicités
Rapport du BAPE
Etc

Bonjour! En tant que citoyen qui paye des taxes à la Ville depuis plus de 30 ans, je souhaite ardemment indiquer que je suis totalement opposé au projet du Tramway, quelle qu'en soit la forme. Ce projet N'EST PAS DÉMOCRATIQUE! L'élection récente du Maire Marchand n'était pas un vote pour le projet, mais un vote pour la gouvernance de la Ville. S'il vous plaît, arrêtez de forcer la mise en place d'un tel projet, qui ne fait que devenir de plus en plus désuet à chaque jour qui passe, avant même d'être construit! Un tel projet est trop invasif, tant au niveau souterrain (tous les services à déplacer / adapter) qu'hors sol (coupe d'arbres, trajet non déplaçable, etc.). La démonstration de l'utilisation reste à prouver, surtout dans un contexte où le télétravail est davantage utilisé. C'est affreux de pousser un tel projet, quelle déception pour la Ville de Québec ces 5 dernières années. LES ÉLUS DOIVENT SERVIR LE PEUPLE, ET NON L'INVERSE! Je suis tout à fait en faveur d'un projet de transport collectif, mais il y a lieu d'identifier une solution beaucoup plus flexible et moins invasive. Et ce n'est pas vrai qu'il est trop tard, rien n'est encore construit! Il vaut parfois mieux avouer ses erreurs et se reprendre d'une meilleur manière! Je crois sincèrement que ceci s'applique dans le cas de ce projet.

Annulez ce projet

Enfoncer un projet dont la population ne veut clairement pas est antidémocratique! Mais ce sont les promoteurs qui vont être content!

Il faut un référendum pour que la population se prononce. Elle ne veut pas de ce projet.

J'attend avec désespoir les travaux préparatoires à l'instauration du tramway. El le vrai cauchemar, quand il sera fonctionnel.

Je considère que le projet de tramway est de plus en plus dépassé avec le télé travail qui va éloigner les gens
du transport en commun .Et pour leurs loisirs l'auto restera beaucoup plus utilisée ,le tramway ayant un
trajet très limité et ne couvre pas les axés nord sud de façon adéquate.Personne ne veut aller magasiner
en autobus ou en tramway, les centres d'achats étant aux quatre coins de la ville!
J'ai visité la ville de Calgary il y'a plus de vingt ans et un train traverse toute la ville sur une voie réservée
au train gratuit en ville et aux services publics et qui s'étend sur plus de trente kilomètres.Les autobus
servent les axes nord sud.
Je ne suis pas convaincu de l'utilité du tramway par contre j'aurais une suggestion intéressante sur un train
est ouest qui partirait de Neuville jusqu'à Beaupré en suivant l'autoroute de la Capitale.La voie existe déjà
jusqu'à Beaupré et même jusqu'à Charlevoix.
Les axes nord sud seraient déservis par les métrobus actuels avec jonction avec le train.
Des stationnements gratuits à chaque jonction pour éviter aux autos de venir en ville si possible.

Ceci pourrait être un monorail qui serait un attrait touristique certain pour les skieurs et pour visiter
Charlevoix.Tous les gens de Québec et les touristes l'utiliseraient pour le travail et pour les loisirs.
Ceci serait peut-être le début d'un futur train Ottawa Québec et serait certainement appuyé par le
fédéral!
Pour QUATRE milliards de dollars le tramway ne va déservir que très peu de gens et est en concurrence
directe avec l'autobus et va être davantage un irritant qu'une utilité pour les gens vivant sur son trajet.
Les étudiants utilisent de plus en plus la bicyclette qui sera bientôt électrique et qui fonctionne l'hiver.
Je ne crois pas trop à votre sondage puisque votre idée me semble déjà faite .Avant de faire des plans
et de vouloir l'imposer de force aux citoyens il aurait peut-être fallu vous demander si les citoyens allaient
l'utiliser!
VAUT MIEUX PERDRE QUELQUES MILLIONS QUE FAIRE UNE GAFFE DE QUATRE MILLIARDS!!!

Excellent projet nécessaire à la pérennité de la ville de Québec

Le projet de tramway représente la pire option de transport structurant. Il n'est pas possible de l'adapter à une ville comme Québec. Trop de contraintes par rapport au projet de métro. De plus il n'a pas l'accord de la population. Aller de l'avant avec ce projet est un manque de respect envers l'opinion publique.

La population le réclame depuis des mois, il faut un référendum sur le projet qui est loin d'aller chercher la majorité de la population.

Lors des séances, on ne devrait pas donner la parole aux gens sauf si vraiment les gens ne peuvent pas utiliser l'écrit.

Ce projet est d'un coût beaucoup trop élevé et manque de flexibilité. L'aspect environnemental ne tient pas avec l'arrivée des autobus électriques.

Si possible ne pas empirer la situation davantage. Prenez le temps nécessaire afin de rendre, ce projet inadéquat pour nous tous, acceptable malgré tout en le bonifiant.
ÉCOUTEZ ÉCOUTEZ LA POPULATION AVANT DE PROCÉDER.

Le peuple vous dit à 54 % qu'on en veut pas de tramway. J'ai participé a ce questionnaire en sachant que s'est de la bullship. au Québec tout se règle entre la magouille, les lobbys, et nos putes de politiciens pas de couille qui ne pense juste à se faire réélire.

Ce projet est inadéquat pour la ville de Québec.

Très beau projet, merci pour le travail. Ne lachez pas ! Ce sera une véritable attraction pour la ville. Vive le cocktail transport

Je trouve ce projet rejouissant !

L'utilisation d'une plateforme fait grandement craindre une séparation en deux de la haute ville rendement les déplacements beaucoup plus complexes et rendant la vie en ville beaucoup moins intéressante…pourquoi l'utilisation d'une plateforme qui va défigurer la ville ? Pourquoi ne pas faire comme dans de nombreuses villes européennes (Bordeaux notre ville jumelle entre autre) qui a simplement mis le tramway au même niveau que la rue dans le centre ville ? L'intégration est beaucoup intéressante, moins intrusive et ne vient pas complètement défigurer la ville. Je suis pour l'idée du tramway et j'aime beaucoup ce moyen de transport pour avoir utilisé

fréquemment à Bordeaux lorsque j'y ai vécue mais l'idée d'utiliser une plateforme comme proposée refroidie grandement mon appui au projet et me fait grandement craindre quant à la facilité et au plaisir de vivre en ville. Je remets en question ma vie dans le quartier Montcalm avec le projet présenté actuellement pour m'éloigner du centre ville…déception
J'aimerais que l'on arrête ce projet de tramway. Cela augmentera le temps de trajet des Express puisque ceux-ci devront être séparés par des transferts. Pour le retour ca peut augmenter énormément les délais étant donné les autobus à intervalles d'une demi-heure à une heure. Il n'y a présentement pas de trajet pour l'Ancienne-Lorette dans le plan.
On ne veut pas de tramway C'est du gaspillage d'argent Le mode de vie des gens a changé Il n'y a plus personne dans les tours à bureaux ni dans les autobus Tout le monde est en télétravail
Le tramway n'est pas désiré par la population. Nous n'en voulons pas. Demandez-vous pourquoi M Labeaume est arrivé rapidement avec un fait accompli alors qu'il n'en voulait pas l'élection d'avant. Y'a sûrement quelqu'un plus haut ou par derrière qui a voulu récupérer un dû avant le départ de notre ancien maire.
Priorisez les arbres et les piétons aux voitures dans vos réaménagements!
Je suis contre le projet du tramway
Bonne chance pour le projet.
Mauvais projet que les citoyens n'ont jamais demandé. Faite un référendum sur le projet serait très pertinent.
Vous devriez envisager de prolonger la partie sous-terrains jusqu'à Des Erables . Bine sur il y aurait des coûts mais vous économiserez sur d'autres aspects comme traversées et vous éviterez de CONGESTIONNER EN PERMANENCE l'axe Cartier-René-Levesque . Un tel changement pourrait être discuté avec le gouvernement provincial. Cette amélioration bonifierait grandement l'acceptation sociale comme entre autres l'abattage des arbres dans ce secteur et l maintien d'une certaine fluidité dans ce carrefour très important
Personnellement, je reconsidérerais la mise en place de ce tramway. Les couts sont élevés et sa nécessité ne m'a jamais été prouvée.
Merci de faire avancer ce projet !!! Juste déçu du peu de couverture pour St-Sauveur un quartier tout de même à haute densité de polulation. J'ai une grande inquiétude sur la circulation de transit dans les quartiers adjacents tel que St-Sauveur. On se croise les doigts pour ne pas voir amplifier le phénomène déjà de plus en plus présent !!! 😭
Vous allez polluer la ville de Québec visuellement et votre projet est nuisible.
J'habite sur la rue Fraser. Une rue dont l'asphalte est très détériorée et qui est négligée par la ville depuis des années. Je voudrais être rassurée quant à l'augmentation de la circulation automobile qui est déjà trop utilisée par les banlieusards. Il faudrait aussi pouvoir nous rassurer quant au stationnement dans la rue qui devrait nous être réservé en priorité. Et savoir combien d'années allons-nous vivre dans les travaux.
Aucun tramway
Très déçue du choix d'un tramway avé ça une plateforme, j'ai vu beaucoup de tramways dans le monde , et jamais de contraintes comme celles que nous auront avec cette plateforme ! Je suis quand même très favorable au projet .

Pensez au bien de la Ville. Pensez au bordel que ce sera durant et après. Défigurer la Ville, couper des arbres, non merci. Que les promoteurs qui ont pour la plupart plus d'argent qu'ils ne leur en faut voient la lumière et tempèrent leur avarice.

Svp, écoutez la population de Quebec: elle ne veut pas du tramway, comme elle ne veut pas du tunnel 3e lien

Nous n'avons jamais voté pour ce projet
Nos taxes et impôts à la hauteur de 4 000 000 000 $$$ méritent mieux
C'est dégueulasse ce qui se passe présentement
N'avez-vous pas honte???

La construction d'un tramway à Québec sera une erreur majeure.

Le tramway est un gaspillage d'argent considérable. Cette argent devrait être investi autre pour améliorer la qualité de vie des moins nantis. Développement de logements sociaux et autres. Au lieu du tramway on peut utiliser des bus électriques et peut-être augmentée la flotte d'autobus

Je suis contre le projet de tramway.

Si ce projet réduit les capacités de circulation actuelle, c'est un mauvais projet. Ce projet doit uniquement ajouter de la capacité et cette augmentation ne peut pas se faire un détriment des autres modes de transport. Sinon, c'est un mauvais projet. Point!

Québec est un peu comme un gros village étendu à faire densité de population. La ville doit s'assumer telle qu'elle est et ne pas tenter de jouer aux grandes villes. Québec n'est pas New York. Il n'y a pas des millions de personnes pour payer les infrastructures et les utiliser assez pour les rentabiliser. La clientèle proviendra principalement de la clientèle du service d'autobus, et en plus de payer le tramway, il faudra donner encore plus de subventions au service d'autobus. De plus, avec les hivers du Québec, un tramway n'est pas une bonne idée. Il y aura constamment des bris couteux. L'argent du tramway devrait être investit dans des choses plus utiles. Si vous ne savez pas dans quoi investir l'argent, alors baissez les taxes pour aider les citoyens qui font face à une inflation sans précédent. Il n'y a aucun besoin réel pour ce projet.

Je suis contre l'implantation d'un tramway à Québec pour les raisons suivantes : Rigidité du trajet due aux rail, coût (3 965 000 000$ pour remplacer un réseau de métrobus qui fonctionne bien et qui n'ira pas chercher beaucoup de nouveaux utilisateurs), il y a de la neige l'hiver à Québec (...), travaux majeurs qui détourneront/ralentiront les travailleurs. Un meilleur réseau d'autobus avec des cabines d'attentes mieux adaptées me satisferait beaucoup plus.

Vous faites des séances d'information pour les gens qui habitent ces quartiers, mais c'est toute la Ville qui va payer pour votre projet. Ceux qui n'habitent pas sur le parcours du train devraient aussi avoir leur mot à dire. Mais bon, comme tout le projet est déjà décidé à l'avance et ces séances ne servent qu'à donner vos réponses déjà préparées, sans prendre en compte les préoccupations des gens, ça évite les pertes de temps inutiles, j'imagine... Vous devriez expliquer clairement pourquoi vous dites qu'on ne peut pas mettre des autobus électriques doubles sur ce parcours, au lieu d'éventrer et de défigurer la Ville, rien que pour pouvoir profiter d'une subvention du Fédéral et du Provincial qui, au bout du compte, vient quand même des mêmes poches des contribuables... Des passages aux 4 minutes toute la journée en plus, ouff. Je fais des crises de panique en pensant à ce projet qui ne fait aucun sens.

L'avenue Cartier a vocation à devenir piétonne ou au minimum rue partagée sans transit possible (pas traversante). Ceci permettrait de dynamiser l'avenue et la rendre vraiment attractive.

On en veut pa du train jouet inutile merci

referendum au plu vite

Ce projet ne répond à aucun besoin contemporain. Il ne changera rien à la réalité géographique que la Haute-Ville de Québec est une cuvette dans laquelle il sera toujours difficile de circuler. Ce projet ne repose que sur des prévisions de croissance (population et déplacements) dans l'avenir avec toutes les incertitudes que cela comporte. Je suis de la génération qui vu l'aéroport de Mirabel ouvrir et fermer Je suis de ceux qui étaient contre l'éléphant blanc (le centre Vidéotron) qui devait nous amener une équipe de hockey de la LNH. Et je suis tout à fait contre l'idée que comme contribuable (au municipal, provincial et fédéral) je vais financer un autre éléphant blanc. À quand la renaissance d'un projet censé (le SRB entre Québec et Lévis) qui résoudrait un vrai problème contemporain (la difficulté de se mouvoir inter-rives) et qui nous conduirait tout doucement à se voir comme une seule et même région métropolitaine?

Le BAPE a rejeté ce projet et le rapport aurait dû être considéré et ce tramway, tel qu'il est projeté, n'aurait pas dû aller de l'avant. Je suis une utilisatrice du transport en commun, je n'ai pas de permis de conduire, mais je n'appuie pas ce projet pour plusieurs raisons, autant comme utilisatrice du réseau de transport (le tracé dans l'Ouest est incompréhensible dans le secteur Pie-XII, entre autres), qu'en tant que propriétaire du quartier Montcalm. Les citoyens, notamment ceux qui vont subir tous les impacts négatifs (riverains) ne sont absolument pas respectés et accompagnés dans le processus. Je ne perçois pas qu'on souhaite nous donner des informations claires et transparentes. Les questions qui soulèvent des préoccupations sérieuses n'ont pas encore reçues de réponses claires, notamment pour la sauvegarde du patrimoine bâti, l'identification des arbres qui seront coupés, la date prévue, la largeur de l'emprise, les vibrations lors de l'exploitation, etc. L'utilité de la plateforme, non prouvée. A voir le nombre d'intersections où on pourra traverser, on aura clairement un secteur sud et nord, coupant des quartiers en deux. Il y aura des rues résidentielles qui vont devenir des rues de transit, en plus des goulots d'étranglement que deviendront Holand/Côte Saint-Sacrement, le chemin Sainte-Foy, notamment. Les citoyens des quartiers traversés n'ont pas été partie prenante de l'élaboration de ce projet et nous sommes devant un projet qu'on ne peut plus modifier sous plusieurs aspects. Alors comme on s'entête, je mentionne que tout le quartier Montcalm, de Belvédère à Turnbull, devrait au moins être en voies partagées, pour préserver le patrimoine bâti et naturel.

Avez-vous pensé à rendre l'accès gratuit pour les déplacements entre les stations souterraines? Cela se fait ailleurs et incite les gens à utiliser le tramway plutôt que l'auto, cela sauve des coûts d'infrastructure et de main d'oeuvre. Par contre, tous doivent avoir un titre valide pour les stations en surface. Cela se fait à Calgary pour le centre-ville, du moins quand j'y étais, il y a quelques années. On y voyait affichées les stations gratuites et un rappel visuel et audio que le titre valide était requis à partir des stations non-couvertes par la gratuité.

J'aimerais que Québec se donne le tramway qu'elle mérite. Ça coûtera ce que ça coûtera.

Je voudrais avoir un référendum sur la question,savoir les coûts d'utilisation,entretien,le réel amélioration réseau

Tramway pas nécessaire trop coûteux

Toujours la même chose: oui au tram, non à la plateforme en zone très urbanisée.

Nos taxes augmentent et on perds tous les avantages d'un quartier résidentiel surtout avec l'aménagement proposé pour les rues transversales.

Je n'ai pas assisté mais mon épouse oui et elle m'en a fait un résumé des faits saillants. Une de nos grande crainte est que notre rue (avenue Wilfrid-Laurier) devienne une voie de contournement favorisée par les automobilistes.

Je suis très favorable à la gratuité des transports en commun à Québec comme cela existe dans certaines zones centrales de villes comme Calgary. L'équivalent de la zone entre Turnbull et Belvédère.

Sera-t-il possible d'entrer dans le tramway avec un vélo?

Un referandum

Comme piéton,je ne puis pas m'imaginer être côtoyé par des vélos qui vont rouler à 15km/h et des voitures qui vont rouler à 20 km/h. En y réfléchissant, il me semble que le projet tout entier a perdu de vue l'objectif qui est de réduire la circulation automobile qui vient en grande partie des banlieues. SVP: Revoir la possibilité de creuser un métro jusqu'à Belvédère.

Je suis en faveur d'un tramway mais contre le tracé proposé car il est rétrograde. Pourquoi faire de René Lévesque l'autoroute du transport en commun? Pourquoi les gens de l'ouest de Sainte-Foy doivent passer par la colline parlementaire pour aller au nouvel hôpital et ceux de Charlesbourg pour aller à l'université Laval et au cegep de Sainte-Foy ou encore au CHUL? Ce n'est pas un tracé optimal pour les 50 ou 75 prochaines années et démontre un manque de vision pour le développement de notre future ville. Je suis contre l'idée de transformer René Lévesque pour y faire passer le tramway. Soyez original er proposez-nous un trajet qui diminuera réellement les temps de déplacement.

Crainte importante de l'augmentation du trafic sur d'Aiguillon. Le nombre de traverses de véhicules étant aussi plus élevé/rapproché dans SJB (Turnbull + Salaberry + Cartier) favorisera à mon avis ce transit en voiture. Devrait-il être distribué plus également entre Belvédère et Turnbull?

1. Toujours penser aux besoins des véhicules d'urgence
2. Prévoir une formation sérieuse pour les cyclistes, qui ne se conforment pas beaucoup aux règles de sécurité (feux rouges, stop, protection des piétons etc), surtout lorsque les insertions du tramway seront au centre, Merci pour ce sondage

Projet non nécessaire

J'ai déjà participé au questionnaire mais j'avais oublié un commentaire. Vous devriez faire un véritable sondage auprès de la population concernant le tramway. Si vous ne le faites pas suite à un précédent sondage avec 41% d'appuie et que vous continuez à construire le tramway c'est de l'abus de pouvoir et sûrement pas de la démocratie.

Je réitère mon point de vue qui est contre le tramway pcq que ce n'est pas le projet adapté à notre milieu. En d'autres mots il vaudrait mieux un bon réseau de transport équipe de véhicules électriques ou hybrides. 60% des résidents sont contre. Comment vous faire comprendre ça? Dommage!

J'ai honte et je suis furieux de la gouvernance de ma ville, vous aussi devriez avoir honte!

Parfois, vous utilisez des expressions pas si faciles à comprendre - peut-être du fait qu'elles sont d'un domaine spécialisé. Genre: insertion de surface et d,autres que j'oublie, je crois donc que plusieurs personnes décrocheront. Il y aurait plus de 30% de la population d'analphabètes fonctionnel-le-s, qui sont probablement les gens qui prennent le plus les transports en commun?!?!? mais qui n'habitent pas ce coin-là... Quant à la question si importante du transport en commun, je pense que tant que tous

les transports en commun ne seront pas gratuits, on travaille pour rien dans bien des domaines. Faudrait comparer combien coûte 1km de tramway et 1km d'autoroute, j'ai l'impression que c'est l'asphalte qui coûtera tjrs plus cher et je ne pense même pas encore aux coûts environnementaux. Des gens ont délaissé les transports en commun pendant la pandémie, d'autres ne les ont jamais utilisés de leur vie, le seul moyen de les faire changer d'avis est que ça soit gratuit.

Il y a un silence compet de la part des autorités sur les changements de zonage sur René-Lévesque. On parle de nouveaux développement tout le long du tracé du tramway, on parle d'édifices de 7 à 8 étages sur René-Lévesque. Pourquoi ce silence sur le zonage sur René-Lévesque? Quelles mauvaises surprises attendent les résidents? Verra t'on un retour au zonage des années 60-70 qui ont permis la démolition de beaux immeubles patrimoniaux pour faire place à la construction de verrues urbaines, style HLM Bourlamaque ou d'autres verrues de béton du genre?

Merci pour le tramway

La ville n'écoute pas les citoyens payeurs de taxes ils font une fixation sur un projet insensé la ville est déjà saturée face à son occupation en raison de la protection des secteurs nous ne sommes pas à Toronto aucune bâtisse en hauteur n'est permis donc c'est de la folie pure et simple

Tout changement n'est pas nécessairement une amélioration surtout pour un projet qui n'a aucune flexibilité et capacité d'adaptation .tant qu'à faire , vous devriez fermer la haute ville aux véhicules à partir de la rue st-sacrement ainsi les résidents auraient la paix , ils pourraient vivre dans leurs petits monde . C'est triste comme histoire .

1-Pour les malvoyants, installer des bornes d'achat de billet avec option sonore comme à Bordeaux pour en faciliter l'utilisation ou tout simplement rendre les transports en commun gratuits pour les personnes handicapées.
2-Profiter du réaménagement de la rue Cartier pour en faire une rue piétonne ou partagée, du moins l'été et les fins de semaine l'hiver, car il y a souvent beaucoup plus de piétons qui s'entassent sur les trottoirs que d'automobilistes qui se occupes plus de 80% de la surface avec 2 voies de circulation et 2 voies de stationnement. On peut aussi réduire d'au moins 1 voie de circulation en faisant un sens unique sur Cartier. On peut aussi enlever une ou 2 voies de stationnement en profitant des travaux pour faire un stationnement souterrain (comme celui des halles du Petit Quartier) sous l'ancienne station-service dont le terrain doit de toute manière creuser pour décontaminer.
3-Pour les stationnements à vélo, SVP mettre un petit toit pour protéger de la pluie ou de la neige
4-Pour votre prochain sondage sur l'intérêt pour le tramway, il serait intéressant de savoir comboem dans les personnes contre, utilise les transports en commun? Très peu à mon avis. Si la grande majorité des usagers du RTC sont pour le tramway, pourquoi tant se soucier de l'auto-solo qui ne veut pas avoir aucun dérangement dans ses habitudes. Je ne crois pas que l'on consulte beaucoup les piétons et les cyclistes quand on construit une autoroute!
4-Pour le mobilier urbain, ne pas seulement mettre des bancs publics classiques mais plutôt un design quu permet de réunir plus de deux personnes, par exemple en demi-lune.
5-Vous devez aller de l'avant avec ce projet. Les villes qui se sont déjà dotées d'une première ligne de tramway, en ajoute d'autres, se sera pareil à Québec, une fois avoir goûté aux bienfaits de présent projet.
Merci de l'attention portée à mes commentaires.

Je sais que vous y avez déjà mis beaucoup de temps et d'argent dans le projet du maire précédent et que vous pensez qu'il serait difficile de faire marche arrière mais je crois que c'est faisable. Rien ne vous empêche de poursuivre l'amélioration de l'aménagement urbain et de capitaliser sur le transport en commun électrique!

Une meilleure distribution des intersections traversantes aux vélos. Je trouve qu'entre Belvédère et Brown, il n'y en a pas suffisamment.
J'ai l'impression que le nombre d'intersections traversantes aux piétons sera une amélioration par rapport à la situation actuelle. Ce n'est pas vrai que je traverserais actuellement à pieds à toutes les intersections identifiées.

L'avenir c'est la voiture autonome sans conducteur et non un projet farfelu de tramway dans notre ville. Ce projet est chapeauté présentement par des incompétents qui pensent que ce moyen de transport grotesque va améliorer la fluidité. Un tramway c'est désuet, très lent, bruyant et trop dispendieux à 174 millions de dollars du km. Ce sera tout un désastre opérationnel et financier et, seul le maire Marchand, sera tenu responsable de cet échec. Une vraie honte cette nouvelle administration qui a menti à la population en campagne électorale en y allant avec le même projet que le bouffon à Labeaume nous proposait!

Le tramway est un projet majeur pour la ville de Québec. Après une période axée sur l'insertion des automobiles dans la ville, le tramway nous ramène à la raison: à la raison d'un déplacement collectif, durable et harmonieux. La ville de Québec a subi d'audieuses balafres pour maximiser la circulation automobile. Il est temps de l'embellir à nouveau. L'équipe en charge de la réalisation du tramway a une mission historique.

1. S.V.P Pas de plateformes surélevées! Une nuisance magistrale en hiver, parfois jusqu'à 7 mois! Nous sommes en pays au climat maritime très froid! Avec le réchauffement les précipitations de neige augmenteront.
2. Et que dire pour les longs camions qui feront des livraisons: les plateformes seront un obstacle!
3. Il y a déjà une piste cyclable 4 saisons très sécuritaire et tranquille de la colline Parlementaire par Montcalm à l'Université Laval et jusqu'à Ste Foy.
4. Entrée et sortie du tramway entre Salaberry et Turnbull c'est parfait ! Regardez et inspirez-vous de ce qui a été fait ailleurs pas seulement à Bordeaux!!
5. Ce tramway sera un leg extraordinaire pour le futures générations.

Comme dit à la question 1 je suis CONTRE le TRAMWAY. Ce questionnaire est la preuve que vous ne voulez pas écouter les gens qui sont contre. Vous orientez la discussion sur plein de sujets inutiles, puisque JE NE VEUX PAS DE TRAMWAY. Aurez-vous l'honnêteté de tenir compte des gens qui s'opposent et de revoir VRAIMENT le projet de tramway.

Ça sert à quoi de donner son point de vue, vous semblez avoir déjà décidé de bien des affaires. Tout comme la naissance de de projet d'ailleurs. Demander l'avis des residents paraît bien mais être à l'écoute de ce que veut la population en est une autre. J'aimerais bien moi voir qui est favorable à ce projet et où ces gens demeurent. Je comprends pourquoi il y a si peu de monde qui vote, ça change pas grand chose finalement

Non, je ne suis pas un robot! Un peu plus de sociologie dans un tel projet de technologie et de génie n'aurait pas fait de mal

Bravo pour ce formidable projet

Pour vraiment encourager la mobilité douce, il faudrait le courage de s'éloigner de la séparation actuelle entre voies de circulation trop rapides pour les autos et maigres

secondes imparties aux piétons pour traverser, et plutôt partir vers un boulevard partagé où le piéton a la priorité en tous temps et peut librement traverser sans devoir marcher jusqu'à la prochaine intersection et attendre longtemps avant de pouvoir traverser.

Il faut plus de carrefours traversants nord-sud pour les automobiles et pour les vélos. Autrement, ce sont les rues choisies pour cela qui font souffrir terriblement ainsi que les rues parallèles qui seront plus achalandées.

Sous terre le plus possible.

Merci pour vos efforts :)

Le projet du tramway ne me semble pas un projet pertinent en 2022 et pour les décennies à venir. L'électrification des autobus, une meilleure coordination des feux de circulation, une réduction des limites de vitesse et des aménagements verts là où c'est possible me semble être la solution adéquate. La COVID a changé la donne. Les gens vont faire de plus en plus de télétravail, les étudiants.es auront de plus en plus de cours sur leur écran; le coût du projet a explosé, les désagréments pour les riverains sont énormes, particulièrement pour les gens qui, comme moi, habitent une rue de transit nord-sud. Ce projet n'est pas pertinent !

Si augmenter le nombre d'intersections traversantes crée d'autres problèmes (coupe d'arbres, ralentissement du tramway, réduction de performance, besoins supplémentaires), c'est signe que le tramway c'est pas l'idée du siècle. Faudrait regarder pour d'autres alternatives à l'amélioration du transport en commun. En ce sens, si la majorité de la population est contre le tramway, il faudrait proposer d'autres projets, d'autres idées.

rien de plus à dire.mauvais projet.j'aimerais voir autre projet plus moderne plus flexible.

Considérez le projet pour 2050 avec la prise en compte des réchauffements climatiques, rendant Québec une destination très recherchée par beaucoup de population (en plus de son climat politique pacifique versus d'autres pays) donc possible croissance de la population. Le tramway ne va pas faire augmenter drastiquement les usagers de transport en commun, desservant déjà des secteurs desservis par les metrobus et n'étant pas particulièrement révolutionnaire pour l'expérience de l'usager.
Pensez déjà aux lignes qui seront ajoutees pour convaincre la population que ce projet est pense pour tout le monde, pas seulement pour les usagers déjà avec des habitudes de déplacement en transport en commun. Et repensez aux options de métro, bien plus intéressantes avec le climat et les enjeux environnementaux

Le budget ne devrait pas réduire le projet. Pour un tel projet ayant une portée de plusieurs décennies, on devrait viser le meilleur scénario et non pas avoir une approche de compromis.

Je trouve difficile de répondre aux questions relatives aux intersections traversantes. Comme piéton, je ne pourrai pas traverser ailleurs qu'aux intersections? Y aura-t-il un genre de clôture qui cernera l'emprise de la plateforme du tramway sur son parcours et qui empêchera toute traversée (sauf aux intersections où cette clôture ou barrière physique s'interrompra momentanément?) Je ne peux m'empêcher aux clôtures anti-orignaux de part et d'autre de la route 175 dans le parc des Laurentides. Merci pour tout votre travail et bon courage!

Trouver un autre projet qu'un tramway à dalle de béton coupant les intersections à la circulation et les espaces de stationnement.
Votre projet et votre but est de faire la guerre à l'automobile. L'entêtement de la ville de tenir à ce projet-ci coûte que coûte, peu importe le maire élu, est une preuve en tant que tel.

Je suis outré comme citoyen piétonnier, cycliste, utilisateur d'autobus et comme propriétaire de voiture de constater, SURTOUT après les deux années que nous venons de traverser, que ce projet, d'emblée inutile et dévastateur, n'est pas mis aux rebuts.

Un rappel à la mairie actuelle, vous avez promis que si ce projet ne rencontrait pas dix conditions vous reverriez le tout. Or il ne les rencontres pas.

41% SEULEMENT de sondés approuvent le projet contre 52% contre avec 7% d'indécis.

Ce projet emmerdera 100% des citoyens.

J'EXIGE que vous y mettiez fin dès maintenant et qu'en plus vous mettiez l'UPAC sur le dossier.

Je veux savoir À QUI PROFITE LE CRIME d'aller de l'avant avec un projet rétrograde dont la MAJORITÉ des citoyens ne veulent pas.

J'exige que Québec Forte et Fière RESPECT ses engagements électoraux (10 conditions) pour un projet que Labeaume s'est fait élire en disant 4 jours avant les élections de 2017 que JAMAIS il n'y aurait de tramway en haute-ville.

Aucun des arguments présentés, valide un projet de tramway dans la ville de Québec .

Je suis très préoccupée par la circulation sur Belvédère et Bougainville.

L'aspect le plus inquiétant de ce projet est le trafic qui sera généré sur les rues transversales des quartiers Montcalm et St-Sacrement. A-t-on réfléchi à l'enfer qui est promis pour les citoyens qui habitent les rues de transit? A-t-on pensé au trafic qui sera généré sur des rues comme Père-Marquette ou Fraser, lorsque les habitants voudront rejoindre une des trois artères principales (Ste-Foy, René-Lévesque, Grande-Allée)? Ou s'imagine-t-on que les habitants de ces quartiers vendront leur voiture une fois le tramway en place?

Oui: il faut absolument que la Ville de Québec commence à tenir compte du fait qu'il y a des piétons, y compris certains à mobilité réduite. En même temps qu'on crée de nouvelles traverses et les arrêts du tramway, il faudra tenir compte du réglage des feux de signalisation et arrêter de faire attendre les piétons aussi longtemps que maintenant aux grandes intersections. Comparé à d'autres villes en Amérique du nord, Québec a un retard monumental à combler pour le développement de son infrastructure de transports publics, qui est vraiment déficiente... Bonne chance avec tout ça et ayez le courage de prendre les bonnes décisions pour le LONG terme aussi.

Voir la suggestion de l'Université Laval sur le réaménagement des circuits d'autobus basés sur la priorité de passage des autobus (système de détection automatisé performant) pour maintenir un flot de déplacement basé sur la circulation en temps réel.

Toujours le même projet non adapté à la population. Projet non désiré et sans aucune ouverture vers autre chose de la part du bureau de projet.

Je trouve que le projet de tramway n'est pas requis, qu'il va rendre la circulation automobile impossible. La Grande Allee va etre congestionnée. Ce sera la mort de la haute ville, mort qui est déjà commencée. C'est tellement désastreux que je compte vendre mon condo et déménager à court terme

Ce questionnaire est extrêmement limitatif par ses options proposées et ne permet pas aux citoyens d'exprimer leur préoccupations de façon satisfaisante.
NON AU TRAMWAY!
Je suggère d'étudier le remplacement du tramway par un métro et les impacts du télétravail sur vos estimations de déplacements. Également, j'aimerais que les recommandations du BAPE soient respectées, dont l'abandon du projet
Je suis désolé qu'on n'a pas pu continuer avec l'idée du tramway souterrain jusqu'à avenue d'érable.
J'appuie fortement ce projet. Il est plus que temps que notre ville offre à ses citoyen un système de transport en commun intégré, moderne, écologique et évolutif dans le temps.
Merci d'avoir le courage de réduire la capacité de circulation automobile dans le secteur. Cela bénéficiera à la fois au succès du tramway et à la qualité de vie du secteur.
La réduction de la vitesse des voitures a 20km/h sur la section en chaussée partagée va nécessiter des aménagements adéquat pour arriver a ce résultat, car l'expérience de la rue Sainte-Claire laissé un peu a désirer
Tant qu'à traverser le vieux Québec en souterrain, pourquoi ne pas continuer jusqu'à l'Université Laval? Si on peut projeter de passer sous le fleuve entre Québec et Lévis, alors que c'est risqué géologiquement, pourquoi ne pas prolonger, dans le roc, jusqu'à l'Université?
Le tramway devrait être souterrain dans ces secteurs à haute densité de population. C'est une aberration de devoir choisir entre la circulation des piétons ou la circulation des vélos ou la circulation des véhicules. Encore pire de penser que les trois peuvent coexister sur les mêmes voies. Enfin, l'impossibilité de traverser le boulevard René-Lévesque en sens nord-sud divisera les quartiers en deux et entrainera de la circulation excédentaire aux quelques endroits où ce sera possible de le faire. Cette mouture du projet est une honte!
Je trouve dommage qu'un projet de métro était mise de côté et trop politisé. Je crois que l'argument d'être trop couteux était très simpliste et peu expliqué faces aux bénéfices comme la vitesse du transport publique, l'abri des conditions hivernales et l'augmentation de surface en plein ville. Au moins on a un peu de cette idée pour la côte parlementaire et je souhaite un grand succès au projet! Bravo Québec! Vers une ville plus dynamique et durable! Soyons unis!
On ne veut pas de tramway, c'est lent, les fils sont une nuisance visuel, des autobus c'est suffisant.
Je suis vraiment inquiète de l'ajout de trafic sur d'Aiguillon. Il y a une école primaire. Il s'agit d'un quartier résidentiel et une rue à sens unique. Il faut impérativement que des mesures soient prises pour protéger le quartier SJB. Lorsque je regarde le projet, j'ai l'impression que le quartier SJB est au second rang part rapport à Montcalm. Il faut aussi que les résidents du quartier SJB puissent se sentir en sécurité lorsqu'ils envoient leurs enfants à l'école primaire.
Il faut repenser ce projet... pas le bon projet pour la ville. Les conditions ont changé (télétravail etc). Consulter les citoyens.
Cela semble une longue distance sans zone de traversée pour piétons entre de Bougainville et des Braves. Y a-t-il façon d'ajouter une autre zone de traversée pour piétons? et permettre aux cyclistes de traverser aux mêmes endroits que les piétons?

Il est difficile de répondre de façon éclairée aux questions soumises sans avoir les raisons qui justifient les options proposées.

Un projet de tramway pour Québec est une belle opportunité mais choisir une technologie (plateforme surélevée, câbles aériens, chaussée réservée) éprouvée parce que vieillotte ne fait pas un si bon sens. Pourquoi pas faire un saut (quantique) dans la modernité et avoir un 'transport' sur pneumatiques (comme le métro de Montréal d'il y a presque 60 ans) avec une alimentation électrique embarquée (batterie rechargeable). Oui il faudrait 'aider' au développement technologique comme le Québec a fait avec les ligne de transmission électrique à grandes distances à 750kVolts (il y a 60 ans, et qui n'existaient pas dans le monde à cette époque). Oui il faudrait peut-être attendre une couple d'années pour développer cette technologie (et les remplacement de batterie automatisés en bout de ligne) mais cela permettrait des voies partagées avec autres moyens de transport. Et cela sans compter que lors de bris, accident ou autre pépin, les voies ne seraient pas bloquées par le tramway en cause...! Et on ne compte pas les ennuis de l'hiver si quelqu'un se souvient seulement pourquoi le tramway a été abandonné vers le milieu du XXème siècle ! Pour un projet vraiment structurant et tourné vers l'avenir, il faudrait penser un peu plus loin que le bout de son nez (et voir plus loin).

Questions :
je comprends que les camions de livraison pourront faire un arrêt. Quel sera le temps permis pour cet arrêt ? Qu'en sera-t-il des camions de livraisons de meubles par exemple ou encore, lors des déménagements.

Continuez votre beau travail ! Sollicitez la bonne relation entre le nouveau maire et les gouvernements fédéral et provincial pour prolonger la partie en tunnel. C'est un projet pour 100 ans, ne faisons pas des choix que nous regretterons. L'aménagement prévu autour de Cartier ne convaincra pas les opposants au tramway.

En ce moment, seul 41 % de la population est à l'aise avec ce projet. Pour ma part, je préférerais de beaucoup la formule du métro léger privilégié par la ville de Rennes. Toutes les villes qui ont un métro ont vu augmenter l'utilisation du transport collectif. À moyen terme, nous serions gagnants. Lors des élections plusieurs personnes ont exprimé leur intérêt envers cette autre alternative. Le parti qui présentait la proposition n'a pas été élu. Mais cela ne veut pas dire que le projet ne mérite pas d'être étudié. J'aimerais qu'un groupe d'experts indépendant libre de contraintes politiques ou de biais en faveur d'un projet donné, étudie scientifiquement la faisabilité ou non d'un métro léger pour une ville nordique comme la nôtre et nous présente les résultats de l'étude. Nous sommes en démocratie. Un projet qui a autant d'impact sur la vie présente et future, mérite qu'on y mette le temps nécessaire et qu'une décision éclairée soit ensuite prise par référendum. Je tiens également à souligner que ce questionnaire en ligne, difficile d'accès pour plusieurs, ne peut nullement être considéré comme consultation démocratique pour un projet d'une telle ampleur.

oui, les réponses possibles aux intersections traversantes ne sont pas satisfaisantes. J'aurais répondu s'il y avait eu le choix "aucune de ces réponses" (au lieu de "ne sait pas/ ne veut pas répondre") puisque de réduire ces intersections est un non-sens (ce sera déjà difficile de circuler dans ce quartier coupé en deux!) mais qu'en ajouter est tout aussi inacceptable puisque ça implique de couper davantage d'arbres.
Très déçue que les promesses faites durant la campagne électorale ne soient pas tenues! Si ces promesses sont impossibles à réaliser, pourquoi se buter et ne pas accepter d'envisager un mode de transport qui aurait moins d'impact (et serait pas mal plus flexible) que le tramway. Comme beaucoup de mes concitoyens, je me sens bernée et ce n'est pas en me consultant sur des détails que je vais accepter ce

mauvais projet. Notez bien que je suis pour le transport collectif mais pas dans la forme qui est proposée pour la ville de Québec.

Un tramway serait un nouvel éléphant blanc dans une ville qui a un niveau de taxation très élevé. Les employés sont payés 40% trop cher. Il y a de l'abus.

Un tramway a Québec c'est de mettre plusieurs milliards de $ a la poubelle

Je m'interroge sur la pertinence d'un tramway. j'habite beauport et je me demande qui va le prendre les gens de val bélair charlesbourg st-émile tout ces gens qui représente une grande partie de la population et des payeurs de taxes ne seront pas des utilisateurs. Avant d'en venir à un tramway un service se SRB qui a malheureusement été mal vendu aurait du selon moi est la meilleur alternative. Car des autobus est un moyen de transport flexible et adaptable en fonction des besoins de la population, alors qu'un tramway nous serons pris avec le parcours qui ne servira que quelques personnes. Cela va faire comme avec les bus heure de pointe bus rempli et reste du temps vide.

Même si j'habite en banlieue, je travaille dans le secteur. Les aménagements prévus auront un impact significatif tel que j'envisage me trouver un emploi situé ailleurs qu'en haute-ville.

Quand prévoyez-vous consulter les résidents des banlieue?

Il est de notre devoir de citoyens, de vous informer que le projet n'est absolument pas adéquat pour une ville comme la nôtre. Nous savons tous que rien ne changera puisqu'il s'agit d'une idée politique d'un seul homme. La Politique qui a retiré les tramways de Quebec quoi dans les années 40/50 pour les remplacer par des sutobus qui étaient l'idée du siècle à l'époque et surprise les politiciens reviennent à la charge avec une autre idée du siècle un tramway, mais nous en avions un à une certaine époque. PENSEZ, ÉCOUTEZ et PRENEZ LA SAGE DÉCISION. Vous vous devez de transformez cette phobie des grandeurs et ramenez le transport en commun à l'échelle citoyenne. Pour y arriver une personne devra se TENIR debout, mais est-t-il présent ? ou aura-t-il le Courage d'agir Voilà la réalité.

Ne pas oublier les travailleurs. Si beau soit l aménagement, si le reseau structurant reste inchangé et ne permet pas de souplesse d horaire pour prendre le tramway. Ils conserveront leur véhicule

SVP révisez le trace. Le tramway serait plus approprié sur Charest
SVP révisez le besoin, avec une mise a jour de l'étude de déplacement post-pandémie
SVP coupez le projet - le budget va exploser.

Je veux un metro. C'est sous Terre. Ca embouteille pas le traffic. Merci.
C'est mieux de depenser cet argent public à faire 10 kilomètres de métro.

Le tramway, un projet hors de prix en tant de pandémie!!! Un projet que nos enfants...petits-enfants vont payer toute leur vie!! Projet ridicule!!!

J'aimerais qu'il y ait une consultation citoyenne non-virtuelle pour les résidents principaux affectés (entre Bourlamarque et Sallabery).

J'ai hâte d'avoir le tramway.

laisser Rene lesvesque comme la variante 3 ou interdiction complete des autos mais pas un plan qui fait penser a une solution non réfléchi.

Pour nous, le service actuel est suffisant pour une ville comme Québec. Améliorons notre service actuel sans tout remettre en question avec un tramway.

Où prenez-vous les milliards nécessaires pour le tramway à aube de la troisième et terrifiante guerre mondiale. Je crois que c'est insouciant.

J'ai toujours trouvé ce projet inutile et ce dès le début. Pas vraiment de gain de temps par rapport au Métrobus actuel, attente dehors encore, plus de distance de marche

entre les stations, circulation déviée dans les quartiers résidentiels dû à la plate-forme, bref pas grand chose de plus pour combien de milliards! Oui il y a un besoin d'améliorer le transport en commun mais plus particulièrement dans l'axe nord-sud. Je réside dans le secteur Pie-XII. En dehors des heures de pointes les 800 et 801 ne sont pas très achalandés et même avant la pandémie. Et compte tenu du télétravail qui, ne vous en déplaise, va demeurer, c'est encore plus pertinent de se questionner sur ce projet qui va défigurer la Ville à tout jamais. Il y a plein d'autres excellentes suggestions qui sont proposées mais vous refusez de les écouter. Prenons une pause le temps de se questionner à nouveau sur le réel besoin compte tenu des changements que la pandémie va apporter ainsi que les autres changements que vous apportez au RTC (Flexi-Bus, voie réservée, etc…) Avec la venue du maire Marchand, je croyais que c'était terminé les projets qu'on nous « enfoncent de force dans la gorge » et qu'il y aurait une VRAIE consultation. Force est d'admettre que mes illusions (et celles de nombreux citoyens qui y ont crus) ne se réaliseront pas.
C'est un très beau projet qui favorisera les modes de transports actifs et qui soulagera les quartiers centraux d'une petite partie des nuisances automobiles.
Je ne maîtrise pas le langage des architectes ou urbanistes. Trémie, par exemple. La présentation m'a découragée. Je n'en ai écouté qu'une heure.
Le tramway est un moyen de transport désuet et non adapté à notre ville. La population n'en veut pas. Arrêtons le projet avant de détruire l'esprit communautaire de la ville au profit des multi-nationales
Je déplore le peu d'investissements alors qu'un meilleur financement aurait assuré un tramway souterrain sur ce tronçon et aurait permis d'éviter le massacre auquel on va assister sans compter l'augmentation de circulation sur les autres artères déjà achalandées comme Grande-Allée
L'avènement et l'usage de vélos électriques, particulièrement en ce qui concerne les conditions hivernales
non
Il est temps de modérer les arguments des anti-tramway. Ce n'est pas parce qu'ils sont bruyants qu'il faut prendre en compte les arguments préparés, répétés, négatifs etc. Québec est en droit de devenir une ville moderne malgré son patrimoine ancestral. Le vieux et le neuf peuvent très bien cohabités.
Il faut aller de l'avant à un moment donné. L'inconnu et le changement font naturellement peur. Une fois réalisé, les gens apprécieront plus 😊
Prévoyez-vous des facilités pour les handicapés? Boîtes d'attente et signalisation pour les vélos aux intersections?
Vous rendez-vous compte que vous saccagez à tout jamais un quartier centenaire ? le quartier Montcalm est un des plus beaux quartiers de Québec et vous allez le couper en deux et massacrer tous les arbres sur le trajet de ce tramway? Quand allez-vous constater que ce n'est pas là que le tramway doit passer? C'est le pire trajet pour couper le quartier en 2 à jamais.
J'aimerais juste qu'on me demande si je veux un tramway de 4 milliards $ et ma réponse serait NON.
Merci pour ce projet emballant !
Nous voulons connaître les coûts d'opération pour les contribuables
Laissez faire le tramway!!!!! Commencez donc par faire un service d'autobus qui donne une vraie alternative à la voiture, comme à Montréal. Notre service de bus est digne d'une ville de 50 000 habitants, on devrait commencer par ça.

S'il y a une intersection traversante pour vélo à déplacer, sur l'axe nord-sud, ce serait celle de Salaberry. Disons qu'il ne s'agit pas d'une route tellement empruntée par les cyclistes en raison du dénivellé important. Elle gagnerait à être réintégrée près de Brown (?), enfin, là où il y a un tronçon de 4 ou 5 rues sans possibilité de traverser en vélo.

Il faut voir à long terme, pour notre ville, pour notre santé, pour la planète. Diminuer les transports par voiture en permettant un transport actif et en commun plus efficace, accessible et sécuritiare est la clé. Pensons pour le futur. S'il faut couper des arbres pour le faire, faisons-le en pensant à long terme: maintenir le nombre de voiture n'aide rien! Il faut évidemment replanter des arbres si on en coupe, mais regardons le portrait global au lieu de notre petit nombril...

Merci !

Le boul Charest serait un meilleur endroit pour le passage du tramway que René-Lévesque.

Personne dans la ville, aucun citoyen payeur de taxes n'a eu l'occasion de voter sur ce projet ce qui est un scandale en soit.

Non

Référendum sur la question svp

Ce serait bien d'arrimer les stations du tram avec du stationnement à vélo et le système de vélo partage. Également, je m'inquiète du traffique que le tram pourrait généré sur la rue D'Aiguilllon.
Merci pour tout ce que vous faites. J'ai très hâte de voir plus de mobilité active et collective dans notre ville!

Non

Faire un référendum pour l'acceptation du projet.
Pas de plate-forme surélevée pour limiter les déplacements, ce qui augmenterait significativement l'adhésion au projet. Really.

Pourquoi ne pas prolonger le souterrain après la rue Cartier, le coin le plus passant dans sur Montcalm et donner de la place aux vélos et piéton.

Au Québec, et À QUÉBEC, un métro aurait été une vraie solution d'avenir pratique, rapide, efficace et permanente. Le tramway demeure un projet qui ne change pas grand chose au niveau du transit des usager, comparativement à un autobus articulé, mais qui engendre des travaux et des dépenses colossales. Les générations à venir jugeront sévèrement ce choix des plus douteux qui leur sera légué, ainsi que tous les problèmes que cela engendrera.

Avec le télé-travail avons -nous toujours besoin d'un tramway?

Decevant de voir que les projets de transports durables ne deservent que les gens du plateau de sainte foy sillery Quebec. L idée ce n est pas de diminuer la quantité de voitures qui viennentdes banlieux vers les centres?

je ne veux pas de tramway, il fait trop froid pour avoir ça ici

Ce commentaire / suggestion concerne l'ensemble de la ligne de tramway non souterraine.
Si les voies de tramway sont suffisamment identifiées comme telles, par exemple en les "enherbant", ou/et par de la végétation visible (arbres ou arbustes) de part et d'autre, il n'y a PAS BESOIN DE PLATEFORME ÉLEVÉE, d'où diminution des coûts, plus grande souplesse des traversées, meilleure intégration, etc. Personnellement, je n'ai vu aucun tramway "sur plateforme" ailleurs (exemples: Paris, Nice, Montpellier en France, Melbourne en Australie, Zurich en Suisse). Surtout, LE TRAMWAY DOIT

TOUJOURS ÊTRE PRIORITAIRE par rapport aux autres moyens de transport (camions, autos, vélos, trottinettes, piétons).

Persévérez

Nous sommes CONTRE le tramway au centre-ville.

Arrêtez tout et application du rapport BAPE.

Traverses pour vélos et piétons - en réalité, et je vous invite à faire un tour des villes où des tramway nouveau genre se sont installés comme Bordeaux en France, les piétons et les cyclistes vont traverser n'importe où le long de la ligne. C'est bien de prévoir des traverses aménager à proprement parler, mais il faut accepter, au moins de façon informel, la présence de piétons et cyclistes ailleurs aussi. Des solutions comme l'utilisation d'un klaxon très doux (je crois que certains bus du RTC sont déjà équipé d'ailleurs) sont parfaitement adéquat. Il faudrait surtout pas gaspiller son temps à essayer d'empêcher les gens de traverser les lignes à pied ou à vélo en dehors des traverses aménagés.

Pour les autos, c'est une évidence qu'il faut limiter les accès par contre.

Merci pour tout le démarche, la majorité silencieuse a vraiment hâte de pouvoir ce tramway un jour.

Lâchez pas! Faut transformer la ville en réduisant la pollution, conservant le maximum d'arbres matures et sécuriser le transport pour les piétons, les cyclistes et les enfants-aînés dans toutes ces circonstances. Faudra prendre des décisions impopulaires pour les voitures en circulation et les stationnements, mais il vous faudra aller au-delà de ce que l'on connaît dans cette ville tout à l'auto et sa vision souvent conservatrice, je suis d'ici je sais de quoi je parle ;-)
Merci beaucoup et bon courage!!

Les intersections traversantes pour automobiles vont être des entonnoirs qui vont faire augmenter le trafic automobile de transit dans les 6 avenues où elles vont se déverser. Le trafic de transit aux heures de pointe est déjà intense sur l'avenue des Érables où j'habite. C'est pourtant une avenue à caractère résidentiel, du moins ça l'était.

oui

Il serait de bon ton, avec la situation actuelle de récession de mettre ce projet, beaucoup trop onéreux, peu efficace et d'une autre époque sur la glace! Les autobus électriques, beaucoup plus versatiles et aussi écologiques seraient beaucoup plus à propos.

J'ai bien hâte d'utiliser ce Tramway qui va révolutionner la vie urbaine de Québec.

Merci pour votre patience avec les irréductibles anti-tramway et vivement l'arrivée du tramway à Québec!

J'ignore à quel moment on m'a informé du lieu et de l'heure de la tenue de ces réunions d'information auxquelles j'aurais certainement participé.

Il faudrait favoriser la densification de l'habitation le long du parcours.

Vous devez absolument faire connaître le nombre d'usagers des transports en commun. Les gens qui n'ont jamais pris l'autobus pensent que les autobus du RTC roulent vides. Vous devez aussi faire valoir l'avantage du transport en commun (tranquillité d'esprit, lecture, tablette, cellulaire, horaires, etc.)

Je ne suis pas favorable au tramway. Je pars de Notre Dame des Laurentides en voiture car nous n'avons pas d'autobus près de chez nous pour me rendre travailler en ville. Nous ne sommes pas desservis par le transport en commun. Je serai en congestion routière à Charlesbourg et le tramway empirera la congestion routière en

basse ville. Rendue en ville, l'accès sera compliqué à cause du tracé du tramway. Je ne vois aucun avantage pour les gens de la banlieue a ce tramway, les autobus en plus grandes quantités auraient très bien fait l'affaire et moins cher.

Configuration d'un carrefour traversant: éliminer les espaces d'attente et le rognage des coins de rue qui minéralisent l'espace et réduisent les arbres et espaces verts. Protéger les arbres riverains par la réduction de la largeur des voies automobiles , la réduction de l'élargissement des trottoirs ou l'abandon d'une voie automobile .

La plateforme du tramway va couper la ville en deux. Avec la majorité des employeurs de la ville qui maintiennent le télétravail post-pandémie, le besoin en transport en commun est diminué de manière considérable. Des autobus électriques serait grandement préférables, moins couteux, et ne généreraient pas de pollution monstre comme ce qui est prévu pour la construction de ce système de transport mésadapté à l'hiver qu'est le tramway. Il est encore temps d'éviter la catastrophe.

Veuillez respecter votre population et faire un vrai référendum sur la question

J'aimerais que les vélos et piétons utilisent les mêmes surfaces traversées .

Pas de tunnels, tarifs economique

Le tramway était-il vraiment la seul solution ? Si vous avez réfléchi a d'autre solution, il serait bon d'expliquer les raison de votre refus de faire autre chose que ce gros projet. Un vrai et reel sondage en ligne ou postal de toute la population qui sera affecté par ce projet aurait été préférable parce que vous ne pouvez pas prouvez combien son pour et combien son contre. Vous travailler pour nous et non le contraire. La majorité devrait gagné et non seulement par ce que quelqu'un veux ce projets en passant outre ce que les citoyens veulent. Les arbres que vous voulez couper ne peux être remplacer, ils ont une histoire, ils sont gros et beau.. en planter des nouveaux n'est pas une solution , c'est une dépense de plus.

No way tramway. Perte de temps et d'argent. Je veux ma vie pré covid et foutez moi la paix avec le reste.

Je pense aux personnes qui habitent en périphérie...qu'est-ce que ça leur donne de plus ...

Pas de tramway à Québec, pour plaire avant tout aux promotteurs.

Dans les options proposées j'aurais apprécié une option sans véhicules mais comme les commerçants on besoin d'accès pour recevoir leurs marchandises il serait difficile à réaliser à moins d'y mettre des restrictions d'heures pour les livraisons sans oublier de donner un accès aux résidents pour un accès à leurs résidence. J'aimerais bien que ce soit une artère où il serait agréable de circuler surtout comme piétons, ou il y aurait terrasses, restos, activité de tous genres, une grande Allée urbaine. Idéalement il faudrait laisser l'accès en priorité au tramway ce qui assurerait sa fluidité, je serais même d'accord à pour y insérer la piste cyclable à condition de ne pas y avoir de voitures. Il faut se rendre à l'évidence que tous les services ne peuvent cohabiter dans un espace aussi restreint. La mobilité serait plus facile. Il y a deux autres artères ou les véhicules peuvent circuler à condition de leurs laisser l'exclusivité donc pas de bicyclette pas d'autobus. La seule façon de traverser la ville d'Est en Ouest en transport en commun serait l'axe du tramway entre la colline parlementaire et l'université ce qui assurait une rentabilité de l'investissement. Avec cette option on limite la coupe d'arbres. Ceci reste un avis! Au plaisir!

J'ai laissé mes commentaires à la première question, ne sachant pas si j'aurais l'opportunité de pouvoir le faire plus loin dans le questionnaire, mais je réitère que je souhaite ardemment que la vrai question soit posée aux citoyens. Voulez-vous un tramway dans votre ville. La réponse est NON et ce n'est pas parce que nous ne

comprenons pas le projet, bien au contraire, c'est parce que nous comprenons les impacts de celui-ci que nous n'en voulons absolument pas! J'aimerais bien pouvoir parler à quelqu'un de la ville pour expliquer mon désaccord. 418-951-2129. Merci,

Il ne faut pas que le tramway soit trop ralenti par les caprices de tout le monde.

Il faut un réel engagement à diminuer l'apport de l'automobile. Il faut que les modes de déplacement actifs et en commun soit réellement attractif et que leurs bénéfices l'emportent sur l'automobile.

Je suis cycliste toutes saisons et je suis très favorable au tramway.

Pas de tramway!!

J'espère que le renforcement du respect des limites de vitesse et par le fait même des piétons et cyclistes ira en augmentation. De surcroît, la déviation de plus de trafic automobile rendra plus important et primordial, le respect de ceux-ci. Merci!

J'ai regardé les vidéos sur YouTube. Malheureusement, aucune information précise ne s'y trouve sur le détail des parcours en Basse-Ville , les tarifs qui prévaudront, à quel moment tel mode de transport sera disponible et où, etc.

Le tramway assurera confort (ce qui n'est pas négligeable quant on pense aux nombreux soubresauts endurés à cause de l'état de la chaussée ou des véhicules eux-mêmes) et l'assiduité des arrivées des véhicules.
Par contre l'accessibilité des arrêts de service me semble moins avantageux.

Une vraie consultation citoyenne avec RÉFÉRENDUM avant de détruire cette belle ville. La démarche actuelle ne démontre aucun respect pour les citoyens. Triste

Revoir de fond en comble cette dépense somptuaire, vision d'un maire mégalomane qui se préoccupait bien plus de donner une image à sa ville en ayant toutes sortes de projets de bébelles dont certains, Dieu merci, nous ont été épargnés comme la grand-roue, des miroirs d'eau, un carrousel et autres cossins vus dans d'autres villes qui ne sont pas nordique où la sécurité des citoyens et leur bien être devraient être privilégié à la place de édification de monuments de sa personnalité! Que le nouveau maire prenne acte que l'ère Labeaume est passée!

Il a fallu plusieurs dizaines d'années pour éliminer les fils de toutes sortes qui déparaient le paysage urbain.
Pourquoi ne fait-on jamais mention, dans les belles projections graphiques, de tous ces très nombreux et affreux fils essentiels au fonctionnement d'un tramway?

Il faut favoriser les piétons, puisque c'est pour favoriser l'usage du transport en commun
on veut favoriser moins de circulation en voiture avec le tramway
ne pas oublier cette logique

Le quiétude des rues résidentielles à proximité. L'augmentation de la circulation sur l'avenue de Salaberry et de Grande Allée. Salaberry a déjà beaucoup de trafic véhiculaire (autos, camions) et beaucoup de piétons la traverse, dont des personnes âgées et de jeunes enfants fréquentant le CPE et l'école St-Patrick, de plus c'est une rue résidentielle…même chose pour Grande Allée dans ce secteur… nous avons déjà une problématique de bruit…et de trafic lorsque la portion de la rue près du manège militaire est fermée plusieurs semaines par année pour différentes activités… De plus, les voies partagées dans le secteur de Cartier pose problème… nous nous retrouverons avec une problématique similaire au Vieux-Québec, où la grande quantité de piétons augmente les accidents mème en voie partagée… le tramway devrait être souterrain à cet endroit, c'est selon moi une très mauvaise décision de faire la sortie du tramway près du grand théâtre… l'économie de moyen de ne pas poursuivre le tunnel est selon moi nulle considérant tous les inconvénients sur le secteur et les résidents du secteur et les moyens pris pour les atténuer… il serait préférable de poursuivre le

tunnel pour préserver les secteurs résidentiels, névralgiques, identitaires et patrimoniaux des quartiers centraux. La synchronisation des feux de circulation n'est pas vraiment un argument pertinent puisque la synchronisation des feux est vraiment très mal faite et gérée sur l'ensemble du territoire de la Ville présentement donc ça ne donne pas confiance…

Oui, j'ai d'autres commentaires.

Il est grand temps que Québec sorte de l'ère des "pétrosaures" (voitures à moteur thermique) et réalise enfin que la voiture, en ville, cause bien plus de problèmes qu'elle n'en résout. Tout ce qui peut être fait pour encourager les déplacements à pied, en vélo, en trottinette et autres moyens de transports non-motorisés doit être fait. Je pense, par exemple, à des projets de livraison du "dernier kilomètre" à l'aide de vélo-cargo à assistance électrique et de stations de vélos-cargo en libre service (sur le modèle de AVélo).

J'en profites pour féliciter la ville d'aller de l'avant avec le projet de tramway. Celui-ci améliorera la qualité de vie des citoyens des quartiers traversés et de l'ensemble de la ville, j'en suis persuadé.

Regardez ce qui s'est fait comme réseau de tramway à Amsterdam, ville de taille comparable à Québec. La voiture y a accès, mais elle n'y est pas reine, et de loin, passant après, dans l'ordre, 1-le tramway, 2-les cyclistes et 3-les piétons. Si la Ville désire un réseau vraiment structurant qui bonifiera la vie au centre-ville, il faut y réduire la place de la voiture.

Pour tout vous dire nous ne sommes plus certains qu'un tramway est la bonne solution pour le transport en commun. Avec le télétravail qui va demeurer, nous ne savons pas si c'est encore requis. De plus, vous avez appelé la séance du 4 mars une séance de consultation, alors que tout était décidé et que, peu importe les commentaires, il n'y avait pas de place à changements. C'était plutôt une séance d'information. Bruno Marchand a été élu en disant qu'il serait à l'écoute des concitoyens, mais que fera-t-il s'il ne réussit pas à convaincre plus de la moitié de la population?

Je pense que les traverses piétonnes devraient être adaptées pour permettre le passage des cyclistes aussi. En tant que cycliste utilitaire, je suis convaincu que je vais utiliser les traverses piétonne les plus proches de ma destination plutôt que de viser une traverse spécifiquement conçu pour les vélos. S'il est possible d'élargir la voie pour permettre de ne pas débarquer du vélo, ça serait bien. Sinon, il faudrait mettre un avertissement pour aviser les cyclistes de ralentir et de faire attention aux piétons.

Pendant les travaux de construction, nous tenir au courant sur les lieux mêmes pour que nous puissions apprécier ce qui se passe et nous ayons espoir que tout se terminera à notre satisfaction

ce projet est inutile Et va couter une fortune Pourquoi simplement ne pas amelioer les services de bus Plutot que de démolire la ville Couper des arbres centenaire sans aucuns sens
L'argent devrait mis ailleur comme les services de santé contrairement a un projet basé sur aucunes études d'achalandage serieuse et avec une technique discutable Et en particulier construire un tramway sur le meme réseau de bus qu'actuellement OU EST LA LOGIQUE ?

C'est en baissant le nombre de voies à l'automobile qu'on va amener Québec au 21e siècle. J'espère que vous le prendrez en compte

Profiter de ce grand projet pour innover dans l'entretien hivernal plus écologique sans sel de déglaçage très corrosif pour les infrastructures.

pour les questions sur les traversées piétons et vélos, j'en ajouterais une là où la distance est plus grande. On s'entend que Cartier et de Salaberry sont littéralement une à côté de l'autre....

Je suis contre ce projet comme la majorité de mes concitoyens. Je suis outrée par la manière dont la Ville nous impose ce projet insensé, dont les gens ne veulent pas.

Projet inutile dans le nouveau style de vie que le complexe G ne sera plus jamais plein comme avant et je plusieurs fuit la ville.

Nous voulons un référendum, nous n'avons pas besoin d'un tramway et n'avons surtout pas les moyen d'avois ça.
merci

Contre le tramway

Cartier mériterait d'être piétonne à l'année sur son segment commercial

Lors de la séance d'information du 3 mars, j'ai trouvé qu'en les réponses aux questions par le site intervenants étaient plutôt faibles particulièrement concernant sur la circulation de transit dans les rues avoisinantes.

il aurait été magnifique que vous consultiez la population en amont pour l'insertion des différents pôles d'échanges.... au lieu de ça vous nous avez mis devant le fait accompli

Je vais attendre les rendez-vous pour Sainte-Foy

Il faut laisser plus de place aux piétons et cyclistes, moins de places aux voitures

Adaptez le tramway à l'espace actuelle. Ne pas déborder sur les terrains des citoyens (ni la bande de la ville qui n'est pas utiliser actuellement) SVP. ADAPTEZ LE TRAMWAY A LA VILLE ET PAS LA VILLE AU TRAMWAY!

Le maire doit rapidement se positionner contre le projet de 3e lien, car ce dernier discrédite la pertinence et le choix du tramway comme réseau structurant à Québec. Actuellement, le tramway subit une dévalorisation de son intérêt car le projet de 3e lien est toujours "dans l'air", c'est pourquoi le maire devrait urgemment trancher contre le projet de 3e lien et aligner réellement Québec vers un avenir durable, avec une qualité de vie (dont la qualité de l'air! - lorsque le sujet de la qualité de l'air est évoqué, il ne concerne pas uniquement le secteur Limoilou, mais bien toute la ville. Québec est à contre-courant des grandes villes du monde qui restreignent voire interdisent la circulation automobile en centre-ville, pour préserver la qualité de l'air et favoriser le vélo et la marche!)
Le 3e lien ne peut être considéré QUE s'il est exclusivement réservé aux transports en commun.

Ayez de l'audace, Monsieur le Maire. Et sauvez tous nos arbres.

J'aurais souhaité un referendum sur ce projet, avant le démarrage des coûts y étant associés.
J'utilise cette consultation dans un but qui n'est sans doute pas le vôtre. C'est la dernière option qui me reste.

Je visite actuellement Bordeaux, notre ville jumelle. Le réseau de 4 lignes de tramway et de près de 150 stations avec les aménagements associés pourrait servir d'exemple à nos concitoyens pour aider à son acceptabilité chez nous… c'est lorsqu'on voit ce qui se fait ailleurs que l'on comprend mieux les avantages et inconvénients de ce qu'on veut réaliser chez nous!

Il faut insister sur l'idée qu'un tel projet va DIMINUER le trafic automobile, et non simplement le déplacer comme le pense les détracteurs.

Merci pour votre beau travail. Il est nécessaire d'être visionnaire et de construire le plus beau projet pour Québec, malgré l'opposition de certains, nous serons tous gagnants.

Pour les intersections, s'assurer d'avoir de petits rayons de courbures afin de ralentir la vitesse des véhicules lorsqu'ils effectuent des virages. L'image montré au haut de la page précédente semble indiquer de longs rayons de courbure, ce qui veut dire que les automobilistes vont s'engager dans le virage à vitesse assez élevée, ce qui représente un risque pour les piétons.
J'opterais plutôt pour des autobus électriques, en grande quantité, et des voies réservées en tout temps. Mais merci pour tout votre travail, quoi qu'il en soit! J'ai hâte de bénéficier d'un transport en commun plus efficace et plus propre.
La priorité doit aller aux utilisateurs vulnérables et à la protection de la végétation. L'automobile devrait avoir un espace le plus limité possible dans le centre-ville.
Le tramway est coûteux et non nécessaire. Beaucoup d'inconvénients pour les gens du Cartier! L'argent de mes taxes serait mieux investi dans l'amélioration du RTC.
Je suis très inquiète concernant le tramway et sa mise en œuvre. Je sais que les idées derrière se veulent "aller dans le bon sens" pour le climat, et je suis d'accord. MAIS je suis troublée parce qu'on essaie de rendre cette ville plus comme une ville européenne, sauf que ce n'est pas une ville européenne, et en plus les voitures ici sont plus grandes et vues par la population actuelle comme un droit. Je ne vois pas comment cela pourra être réussi, franchement. Aussi, comme j'ai déjà mentionné : les voitures vont passer ailleurs tout simplement, ce qui créera d'autres problèmes dans d'autres axes. Et ce n'est pas mieux pour la ville. En plus l'hiver ici pose encore d'autres défis. Alors, oui, les intentions derrière tout cela sont magnifiques mais je crains néanmoins ce que le projet engendrera comme de nouveaux problèmes difficiles à régler.
La priorité dans ces décisions devrait toujours être la sécurité des utilisateurs les plus vulnérables (cyclistes et piétons) !
41 % de la population n'est pas en faveur du tramway. Un meilleur système d'autobus répondrait aux besoins, sans perte d'arbres et acquisitions de terrains et bâtisses, à un coût beaucoup moins élevé - l'inflation est là pour rester un certain temps. Le tramway est un véhicule du passé, sans aucune flexibilité, contrairement aux autobus. Le tramway sera une atteinte à notre patrimoine / au look de la Haute-Ville.
Trois changements devraient à mon avis être faits pour améliorer l'insertion du tramway dans les quartiers Montcalm et St-Jean-Baptiste. 1. L'ajout d'une station à Claire-Fontaine pour desservir un quartier où la majorité de déplacements des résidents se font à pied et en transport en commun. 2. Trouver des solutions pour éviter au maximum d'abattre les arbres matures qui sont de véritables climatiseurs naturel et qui filtrent les polluants dans l'air. Faire le choix courageux de réduire au maximum la circulation automobile de transit pour éviter l'abattage des arbres. 3. Les vélos sont de plus en plus présents à Québec, surtout depuis l'arrivée des vélos à assistance électrique qui réduisent considérablement l'obstacle des côtes de Québec pour la pratique du vélo utilitaire. La ligne du tramway et particulièrement entre la colline parlementaire et l'Université Laval devrait mieux intégrer la circulation des vélos, réfléchir à une véritable piste cyclable en ligne droite et non pas la promenade pour vélo récréatif qui zigzague dans les rues résidentielles actuellement.
Ce projet est un très bon projet . J'ai bien hâte que tout cela se concrétise! Bravo à l'équipe de projet
J'ai hate de voir le produit finale! :o)
Je suis 110% pour le tramway.

Il serait bénéfique d'enlever la traversée pour automobiles à la hauteur de l'Avenue Cartier. L'Avenue Cartier gagnerait à être entièrement piétonne (ou réservée à la mobilité active).

Comme je vois des autobus assez souvent vides ou avec très peu de passagers sur le boulevard René-Lévesque, je me demande si un tramway amènera plus d'affluence dans le transport en commun. Est-il encore nécessaire avec le télé-travail qui est là pour rester, les cyclistes qui sont de plus en plus nombreux (on en voit même en hiver). les marcheurs en plus grand nombre dans Montcalm et la perte d'autant d'arbres dans notre ville qui a besoin de cette verdure mature pour son oxygène et sa beauté qui sont essentiels à la qualité de vie de tous.

Les traversées piétonnes devraient être praticables en vélo également, idéalement. Dans le cas d'intersections avec feux de circulation, il me semble que des acquisitions pourraient être évitées en éliminant les refuges pour conserver les voies droites. Ces intersections pourraient être traversées d'un coup, comme on traverse actuellement le boulevard.

L'ajout de supports sécuritaires, de stationnements et de bornes de réparation pour les vélos le long du parcours est essentiel pour favoriser l'intermodalité. L'ajout de parcs et d'îlots de verdissements est essentiel pour rendre les abords du trajet attrayants, propices aux rencontres, et pour compenser l'éventuelle coupe d'arbres matures.

je suis vraiment excité d'habiter depuis seulement 4 ans dans le quartier comme locataire, puis depuis 1 an comme propriétaire, et de pouvoir voir ce beau projet grandir alors que je suis au milieu de la vingtaine!

J'espère simplement que de nombreux arbres seront protégés sur René-Lévesque, ça fait un peu (pas mal) le charme du quartier :)

William

Trajet sans vision d'autres possibilités d'amélioration : la ville de Québec nous impose comme de coutume la vision de ses fonctionnaires sans imagination et sans consultation de la population et des groupes impliqués en gestion écologique et autres. Comme de coutume, on nous dira Ça marche pas, la prochaine fois on consultera la population. Mon Oeil!!!

Très très en faveur de la variante 1, qui transformera pour le mieux le secteur!

Non

je trouve que les questions posées ne visent qu'à entériner la proposition présentée aux citoyens le 3 mars dernier, sans qu'il soit réellement possible d'introduire des éléments neufs, pour moi, ce sondage est inutile parce que le point de vue citoyen ne peut déborder les lignes du projet

je suis à votre disposition si vous souhaitez des ddes détais concernant le tram de Grenoble

Je remarque qu'il n'y a pas de traverses de vélo sur la rue Brown. Qu'en sera-t'il des enfants qui utilisent leurs vélos pour se rendre à l'école Anne-Hébert en provenance du secteur sud de René-Lévesque?

Je n'ai pas participé aux séances car je suis ce projet depuis plus de 10 ans.
Pour moi ce n'est pas un plus pour la ville et a grand frais.
Si on doit absolument dépenser cet argent, allez-y avec un métro. On sera au chaud et ça ira plus vite.

le tramway devrait être un metro souterrain en haute-ville

De manière générale à Québec, beaucoup d'automobilistes ne respectent pas les piétons et ne s'arrêtent pas quand ils le devraient. Il faudrait être beaucoup plus sévères avec eux.

non

Ce questionnaire était bien organisé et l'information était pertinente et bien expliquée. Merci.

Alors que les tendances actuelles en ingénierie des transports et en aménagement urbain misent sur l'accroissement de la fluidité dans les déplacements et sur des choix technologiques facilement reconfigurés (parce que la société évolue très vite!), le tram signifie bétonnage, balafre dans nos quartiers, dispersion de la circulation automobile contrainte par les limites de vitesse dans nos rues résidentielles. Des bouleversements majeurs avec lesquels nous seront pris pendant des décennies (ex. bétonnage de la Saint-Charles), sans gain pour les zones nord-sud, sans vision régionale (Québec/Lévis), sans réseautage avec la tête des ponts, gares d'autocars et de train, etc. Un manque de vision désolant et un mépris pour les positions des citoyens. Pensons ville intelligente et verte, pensons bus électriques à la grandeur du territoire. Il faut innover plutôt que de se dire «la dernière ville qui n'a pas son tram; ce n'est pas un argument. L'électricité est dans notre ADN! Il faut arrêter et réfléchir. Qui tient tellement à ce projet mal ficelé?

Je suis défavorable au tramway. Il y a plus de désavantages que d'avantages pour tous les années de travaux et le changement de notre quartier.

Svp évaluez la capacité des petits autobus électriques versus le saccage que vous vous préparez à faire.

Si ça arrive, je quitte Montcalm. Ce sera trop laid.

Je crois qu'il serait opportun d'examiner attentivement l'option d'un circuit d'autobus électriques . L'adhésion citoyenne serait plus élevée . Le projet actuel du tramway pénalisera grandement les résidents et commerçants du secteur qui perdront au change . Je ne crois pas que le besoin actuel en transport en commun justifie un tel investissement . Il y a d'autres moyens d'améliorer le transport en commun et actif. Aussi, avec le télétravail qui est là pour rester , la donne a changée . Outre les heures de pointes des fonctionnaires , la 800 est vide la plupart du temps . On doit en tenir compte .

Oui

Je trouve particulier d'avoir refait la rue Cartier en laissant la pleine place à l'automobile, mais qu'on soit prêt à dévier 61 % du trafic routier d'un axe est-ouest d'importance que représente le boulevard René-Lévesque. Je suis pro tramway, mais je crois que pour l'acceptabilité sociale du projet - qui n'est pas élevée malheureusement - il serait intéressant d'aménager le secteur de sorte à ne pas braquer trop de gens. Une approche plus douce et graduelle est-elle possible ?

Laisser tomber se projet....il a pas fonctionné il y a plusieurs années....

Svp prioriser l'environnement

Prolonger la zone de transition ouest de Belvédère à Louis-Fréchette , ce qui permettrait de réduire l'emprise du boulevard vis-à-vis le Collège St-Charles-Garnier et le Diocèse de Québec. Avec une emprise réduite, il deviendrait plus facile de ménager tous les arbres existants de grande stature qui s'y trouve.

Le projet devrait se concentrer à desservir les secteurs de Québec qui sont mal desservi par le système de transport en commun, ce qui n'est pas le cas de la Haute-Ville qui est déjà bien desservi avec, entre autres, la 800 et la 801.

Le projet est loin de provoquer un engouement de la population générale. La Ville devrait réviser son projet et écouter le population (les contribuables). Pour l'instant, nous avons l'impression que la Ville nous entends, mais ne nous écoutes pas; que la Ville fait ce qu'elle veut sans se soucier de l'avis des contribuables.

Le projet va amener une perte de jouissance pour les résidents des quartiers visés:

-Perte des arbres matures du quartier, même si la ville plante de nouveaux arbres, cela représente une grande perte pour les résidents.

-Le tramway va amener une perte de qualité de vie pour les résidents considérant que les immeubles du quartier sont généralement assez vieux, l'isolation n'est pas aux normes des constructions actuelles. Le bruit et et les vibrations causés par le tramway vont être nuisible pour les résidents.

Les choix des arbres dans le quartier devraient inclure une diversité d'arbres indigènes (ex le quartier est dans le domaine forestier de l'érablière à tilleul) et une partir d'arbres fruitiers pour les oiseaux (sorbiers, amélanchiers, pommettiers, cerisiers).

S'assurer que les compagnies qui participeront aux appels d'offre étudieront toutes les possibilités d'alimentation électrique du tramway qui permettraient l'élimination des fils aériens.

Il est pressant de se mettre en mode livraison, ce projet traine sur les planches à dessin depuis trop longtemps. Il y un temps pour écouter, mais un jour il faut clore la discussion et fermer les plans. La ligne centrale d'écoute ou critère majeur de décision devrait toujours être de profiter le plus possible des retombées du mode tramway et laisser de côté les impératifs du statut quo. Il y des gens, surtout les commerciaux qui ne veulent pas être dérangés, ne veulent pas changer, en mot caché, ils ne veulent pas du projet. Les écouter devient improductifs. Les autos, les vélos et les piétons vont s'adapter au nouveau tramway. Je suis dans le coin depuis plus de 50 ans, à pied. à vélo et à voiture. Je me suis toujours adapté aux nouvelles contraintes que nous proposait la ville, corridor de vélo, limites de vitesse, sens unique et feux de circulations, pour améliorer la qualité de vie de ce quartier et la sécurité de ceux qui y habitent. Nul doute qu'il en sera de même pour ce projet majeur.
Bravo à l'équipe de projet, continuez votre beau travail et vite pour une première pelletée de terre, que ça commence un jour si on veut finir!!

J'appuie le projet dans son ensemble. En tant que propriétaire sur René-Lévesque, je souhaiterais recevoir plus de communication écrite; par exemple, je n'avais vu aucune communication sur les traversées piétonnes avant ce sondage, hors elles me rassurent.

Continuez votre projet

Le tramway n'est pas un transport adapté pour la Ville de Quebec. J'habite montcalm et je prends l'autobus pour aller travailler.

Également, les gens ne respectent déjà pas la priorité aux piétons la majorité du temps. Croyez-vous vraiment que la situation sera différente pour les zones partagées?

- Le tramway de Québec doit répondre aux besoins des usagers/clients du RTC, ce point fondamental et central du projet est devenu accessoire ces derniers mois
- En particulier, les stations présentées dans les esquisses et présentations du bureau

de projet ou de la ville de Québec ne sont pas compatibles avec le climat de Québec entre Novembre et Avril et se basent sur des technologies non éprouvées pour répondre au besoin de deglacage des quais. Il est sans doute bon de rappeler que les usagers et clients du RTC ont droit à des solutions matures, fiables, et résistantes à l'épreuve du temps.
En tant qu'usager et client du RTC, je ne suis pas un cobaye gratuitement disponible pour des expérimentations technologiques à mes frais et dépends.

J'aimerais un référendum

Il devrait y avoir un référendum sur la pertinence du tramway, il a tellement été modifié.

Je trouve aberrant que des sondages aient pu démontrer qu'une majorité de citoyen était contre le projet du tramway... Comment une collectivité peut-elle en arriver à un tel niveau de désinformation?

Jai 83 ans je ne verrai probablement pas l'inauguration du tramway

Pour la question 21 j'ai répondu insuffisante, mais ce n'est pas la bonne réponse il y a assez d'intersection pour le passage des voitures, mais peut être qu'il faudrait penser à en substituer une à la rue Moncton, au regard de l'importante circulation qui s'y passe (les accès aux stationnement des 300 condos du Louisbourg et du Moncton). De plus, Moncton est une des seule rues du quartier qui est assez large pour permettre le passage de 2 voitures même quand d'autres sont stationnées.

Un tramway, ca ne met de niveau avec la chaussée, comme ca, les automobiles peuvent y rouler (et également les véhicules de sécurité civile) et ca pose pas de problèmes de plate forme a escalader en trottinette!

Je considère comme très satisfaisant le travail et la communication sur un projet d'une telle envergure et complexité. J'espère sincèrement que ce projet se réalise, avec ou sans modification, pour l'avenir de Québec.

Voir 2 ci-haut

Il y a tellement d'inconvénients que je souhaiterais un référendum sur le tramway . Pas une consultation sur un tronçon.

Félicitations aux personnes qui ont conçu et présenté le projet. Ma seule inquiétude ce sont les arbres matures, avec les changements climatiques, les arbres jeunes pourront ils atteindre une longue maturité. J'appuie le projet.

Compte tenu du peu d'achalandage dans les autobus et du peu de temps gagné sur le parcours Ste-Foy - colline parlementaire qui est de six minutes plus ou moins selon ce qui a été dit , il n'y a aucun intérêt à dépenser plus de quatre milliards de dollars pour un tramway. De plus, le parcours envisagé est plus ou moins le même que le parcours actuel dans l'axe est-ouest surtout que vous éliminez le Ministère du Revenu comme station. Il serait plus normal qu'avec cet argent que vous amélioriez le service existant surtout dans les zones périphériques i.e. améliorer les parcours et augmenter la fréquence horaire pour inciter les gens à prendre les autobus et à délaisser leur voiture.

Nos autobus de la ville ne sont même pas pleins. Comment voulez-vous augmenter l'achalandage pour le transport en commun? Que feront les facteurs, les livreurs de colis lorsqu'il n'y aura qu'une seule voie pour circuler? Le camion pour les vidanges? et ne parlons pas du déneigement avec une seule voie pour l'opération. Vous savez surement que pour cette opération, il faut 2 voies disponible.
Vous allez aimer être derrière tous les transports que je viens d'énumérer? et les Vélos? plus de place pour eux. Et pourquoi pas regarder vers l'option d'autobus électrique? Et pour couronner le tout, la portion que la ville aimerait nous acheter nous de notre stationnement nous occasionne des problèmes. L'auto de mon conjoint aura

le par-choc arrière de son auto sur le trottoir..... que fera-t-on à votre avis? J'aimerais bien savoir si quelqu'un de votre comité demeure sur le trajet? Quel est son avis? Je demeure en face de la rue Myrand, y aura-t-il une traverse? et combien de km supplémentaire je devrai faire pour aller au travail? Et pour le retour, me faudra-t-il faire un autre détour? et le prix de l'essence qui augmente, qui, encore une fois, paiera la facture? Je n'ai pas un gros pois dans la balance, mais si tous sont du même avis que moi, je considèrerai que j'ai participer à garder la beauté d'un des plus beaux boulevard de la ville de Québec, René-Lévesque de tout sont long.

Félicitations à vous tous, tout a été fait, selon moi, pour que nous comprenions bien le projet. En ce qui me concerne c'est réussi et j'espère pouvoir en profiter.
Merci!

J'espère vivement la réalisation du projet de tramway

Je trouve que les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun occupent trop d'espace dans le processus de consultation. Que l'égocentrisme l'emporte trop souvent sur l'intérêt collectif. (ex: la 3ième avenue ou tout le débat sur les arbres existants). Il y a déjà beaucoup d'arbres à Québec, C'est bien mais il ne faut pas charrier.

Il me semble que les ilots de refuges pour piétons ne sont peut-être pas nécessaires si ce n'est plus un boulevard aussi passant. Bien qu'ils accroissent effectivement la sécurité des traversées piétonnes, ces îlots font partie d'un aménagement plutôt envisageable lorsque l'emprise d'un boulevard est moins restreinte, comme en banlieue. Avec des feux piétons qui demeurent au rouge dès qu'un tramway quitte la station la plus proche, la plateforme elle-même peut servir de refuge pour permettre aux piétons de traverser en deux temps s'ils en ont besoin.

J'ai trouvé que les explications concernant le tunnel n'étaient pas suffisantes.

La façon dont on traite (et dont on a traité antérieurement) les citoyens dans ce dossier est déplorable. Vos simulacres de consultation ne changent absolument rien pour nous. Ce projet n'est pas un projet conçu pour les citoyens. Seuls les firmes d'ingénierie, les entrepreneurs, les promoteurs de tout acabit y trouveront leur compte.

Ce projet est un mauvais projet… imposé par un maire qui a méprisé les citoyens et le BAPE. En persistant à nous «vendre» ce projet… vous êtes complice de cette fourberie!

Continuez votre bon travail, on a hâte de prendre le tramway !!

Non

Svp expliquez-nous le fonctionnement exact des voies de circulation pour les véhicules. Cohabitation avec les vélos, le déneigement, le ramassage des ordures, les livraisons, les bouchons de circulation, l'impossibilité de contourner les véhicules immobilisés

n'accordez pas une attention trop importante au mouvement contre le tramway. Considérons leurs arguments à leur juste mesure sans plus. Il ne faut jamais oublier que la majorité est plus importante que les crieurs qui se mobilisent sur le même discours négatif

Qu'est-ce que tramway va apporter à la congestion routière? Rien. Un déplacement de Montcalm vers la Zone industrielle et commerciale (Henri IV-Hamel) prend 13 minutes en voiture, mais 1h30 en autobus, et ce, si on ne manque pas le seul transfert disponible le matin. La congestion sera maintenue et sera pire, car aucune facilité de passer de la haute ville à la basse ville n'est mis de l'avant pour desservir les secteurs industriels. Le tramway apporte aucune solution à ceci.

Beaucoup d'argent public et d'énergie mal utilisés. Je ne vois aucune différence entre cette administration et la précédente.

Merci! Il est grand temps que Québec ai sont tramway! Trop de place à l'auto dans cette ville...Le vieux devrait également être 80% piétons, comme dans les vieux centres en Europe! Horrible l'été, automne dans le Vieux! Place d'Armes, trop d'autobus touristiques, traffic par choc à par choc...infernal par bout. Tourisme durable, la ville connait? Changement climatique, la ville est au courant? Pourquoi encore tant de voitures?

Ce projet est vraiment anti-démocratique : il est imposé sur la population. Les promotteurs du projets traitent avec beaucoup de condescendance les résident.e.s des quartiers les plus touchées par l'implantation du tramway. Ce projet entrâine très peu de gains concrets pour les banlieusards. J'ai travaillé pendant de nombreuses années dans Charlesbourg et les déplacements seront plus long et complexes pour se rendre de Montcalm à Charlesbourg. Aucune plus-value pour les banlieusards. Le projet ne fait que remplacer des autobus déjà efficaces, mais entraîne des impacts immences sur la canopées urbaines, parce qu'on refuse de sacrifier des voies de voiture - possiblement pour ne pas alliéner les résidents de la courronne nord de Québec. J'étais favorable au projet avant de connaître le détail de l'opérationnalisation de ce projet. Au final, il s'agit d'un projet de greenwashing. Triste et frustrant.

Félicitations et good job 👍

La nouvelle approche est meilleure que la précédente.

Non

Ce projet va défigurer la ville et sera une douleur au derrière que l'on traînera pour l'éternité, gaspillage d'argent public numéro un!!!

Bonne chance avec le projet. J'ai des doutes sur son taux d'utilisation car peu flexible et aussi sur le coût total du projet. Ce sera beaucoup plus que prévu.

Opposé au projet de tramway. Pas de véritable consultation mais plutôt des séances d'information sur un projet non approuvé par référendum par les citoyens. Ignorance de la principale recommandation du Bape à l'effet de revoir tout ce projet. Mise en place d'un éléphant dans un jardin.

On ne veut pas du tramway. Vous allez à contre sens M. Marchand comme vous l'avez si bien dit du ministre dans le cas du nickel. Il n'y a jamais eu de vraies consultations de la population. Vous n'avez pas été élu avec le mandat de faire le tramway...bien au contraire; sinon on aurait voté pour Équipe Savard. Vous étiez supposé incarné le changement. Vous avez été élu avec 33% de 45%, donc par 15 % de la population; ce qui est peu ! Faites donc un référendum, nous serons fixés. La population est contre, un point c'est tout, pas par manque d'information. Nous aurons toujours besoin des autobus; améliorer la desserte plutôt que de défigurer la ville. Merci de réfléchir

Puirquoi pas un tramway sur roues comme dans certaines ville, ça évitebla pose et l'entretien des rails et toutes les traverses

L'exemple de la route de l'Église, récemment repensée, démontre bien l'inutilité d'ajouter de nombreux bancs près des voies de circulation. Ceux-ci sont peu agréables et peu fréquentés.

Le projet de tramway de la ville de Québec est un projet non démocratique, je le répète. Les années de chantier de ce projet seront terrible pour l'environnement. Une fois le projet réalisé, les 6 mois d'hiver devriendront encore plus problématique pour la circulation même piétonne. Comme résidente du quartier Montcalm depuis plus de 25 ans, je peux vous affirmer que d'y circuler, même à pieds, l'hiver est devenu un problème presque quotidien. Les trottoirs sont rarement bien déneigés. Cet hiver 2022, nous avons atteint un état de mauvais entretien des rues et trottoirs dans le quartier jamais atteint auparavant. Et quelques personnes veulent me faire croire qu'il n'y aura

pas de problématique de déneigement avec le tramway... Par ailleurs, les augmentations de taxes qui seront appliquées aux propriétés suite à la réalisation de VOTRE projet, je devrai les appliquer à mes locataires par de substantielles augmentations de loyer qui seront approuvées par la Régie du logement. C'est très triste, j'ai toujours appliquer des augmentations de loyers les plus basses possible par soucis social. Je me verrai dans l'obligation de changer ma façon de faire. Je pourrai alors suggérer à mes locataires de se plaindre à la ville de Québec. Quelle tristesse que ce projet, je n'en reviens tout simplement pas. Et n'allez pas croire que je ne me sens pas concernée par les problématique d'environnement, c'est tout à fait le contraire. La génération des jeunes d'aujourd'hui aura un lourd fardeau sur les épaules et je ne crois pas une minute que les jeunes pourront demeurer dans le quartier, ils devront quitter pour aller en banlieue comme beaucoup le font déjà, faute de pouvoir se loger convenablement à un prix raisonnable.

Pour les traverses cyclistes, il faudrait s'assurer que lorsqu'on arrive à un endroit non traversables, on peut aisément se déplacer à gauche ou à droite de façon sécuritaire, peu importe le côté de la route, pour continuer notre chemin de façon sécuritaire avant du traverser du bon côté de la circulation.

Demeurant sur l'avenue Belvédère, ma crainte est que celle-ci soit beaucoup plus achalandée. Actuellement, le stationnement est permis du coté Ouest et les autobus RTC y circulent, l'avenue n'est pas assez large, peut-être devrait-on éliminer le trottoir du côté Est ???

Un super 4 000 000 000 $ qui ira essentiellement dans les poches de compagnies transnationales qui n'ont rien à cirer de notre bien-être, c'est vraiment un beau projet pour la Ville. Tout ça pour remplacer le 800-801. Je suis fier d'être québécois!

P.S.: Et bravo pour la démolition de la grande Serre! Ça fait rêver les jeunes générations. C'est un beau futur planétaire qu'on leur lègue.

ce tramway n'apporte rien de nouveau en transport, que remplacer le Métrobus qui roule pratiquement vide hors heure de pointe matin et soir. me semble que 4G$ aurait pu etre utilisé pour AJOUTER a l'offre, pas juste la remplacer par qq chose qui n'est pas approprié pour la ville et les conditions hivernales

Vous ne semblez pas réaliser que la population ne se déplace pas toute en vélo et même si cela semble votre objectif, nous n'avons pas tous la capacité de le faire. De plus nos hivers ne s'y prêtent pas même si récemment nous avons eu l'occasion de voir quelques cycliste 5 ou 6 à vrai dire. Même si nous pratiquons la marche une voiture est essentielle pour transporter les effets plus lourds, épicerie etc. Qu'elle soit électrique, à l'hydrogene, à essence on ne peut pas s'en passer quoique nous sommes concients que son utilisation doit être réfléchi.

Bravo pour faire passer la ville dans la modernité comme tant de villes européennes. De plus, il faut se méfier des contestataires qui se rassemblent, véhiculent le même message négatif préparé d'avance. Ils ne sont pas représentatifs. Je les ai fréquentés au début mais je me suis lassé de leur énergie négative qui n'a que pour intérêt de ne rien changer.

Je comprends toujours pas la différence entre un tramway et des autobus intelligent avec des GPS qui donnent priorité au feux de circulation. DES milliard de moins en investissement et moins de dérangement

Totalement irresponsable de la ville d'investir autant sur un transport archaïque, qui va rendre la ville inaccessible, congestionnée pour toujours

Votre proposition détruira la fluidité non seulement dans le quartier mais affectera Laurier/Grande-Allee, Rene-Lévesque Ste-Foy. Une perte de stationnement qui

affectera les commerces et aussi les logements. Pour être plus représentative (et honnête), vous devriez présenter les scénarios hiver et été. Le tramway ne présente pas l'adaptabilité requise pour les prochaines décennies et fera de Rene-Levesque une voie laide encombrée de fils. Une voie impraticable pendant les déneigement. Une erreur semblable aux erreurs des années 70, un leg affreux pour une Gilles nordique.

Mon commentaire est celui-ci : n'attendez plus pour la réalisation ! À part quelques améliorations à apporter, le projet est excellent. Passez au plus vite aux consultations et informations sur la mise en oeuvre, la séquence dans les quartiers, mesures de mitigation etc... Passons à l'action !

Il faut changer la mentalité des automobilistes. Ils ne sont pas assez courtois dans le quartier Montcalm.

Faire un référendum sur le projet du tramway auprès de la population pour que vous constater une fois pour toutes que pas grand monde veut un tramway à Québec...

Voir mes commentaires plus haut. Je ne suis pas d'accord avec l'implantation d'un tramway dans la ville de Québec.

Je pense qu'avant de tout chambouler, le projet de tramway doit être revu et repensé. Ce qui est proposé est mal adapté à la situation actuelle. L'administration Labeaume a préparé le projet sans consulter la population, sans l'informer des impacts, etc. Je souhaite de la nouvelle administration plus de transparence et d'approfondir la question avant de procéder.

Je suis favorable aux idées suivantes:
- Limiter l'emprise pour les voies de circulation automobile (3 m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre ;
- Éliminer les îlots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains et les arbres aux intersections traversantes ;
- Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres ;
- Limiter les interventions d'aménagement le plus possible à l'espace contenu entre les chaînes de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation pour ne pas empiéter inutilement sur les arbres existants.
- Envisager une autre section de rue partagée de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou prolonger la zone de transition ouest de Belvédère à Louis-Fréchette ;
- Ne pas mettre les quais des stations face à face lorsque l'espace est restreint afin de limiter les coupes d'arbres et les expropriations de terrains.

comme citoyen de l'arrondissement de Beauport. Quels bénéfices dois je m attendre de retirer de ce transport ci ce n est que de payer la facture (taxes) qui ne cessera pas croitre avec l augmentation des couts que personne n est en mesure de chiffrer Dans ce contexte vous serait t il possible de répondre a mon questionnement et également pourquoi vous ne faite pas un referendum sur la pertinence d un tel projet dans une ville qui compte a peine 600.000 habitants .

La tâche ne semble pas simple, mais je souhaite qu'il y ait le moins possible d'arbres matures abattus et que la vie de quartier actuelle soit le moins modifiée possible. Nous sommes plusieurs personnes âgées à y vivre, sans voiture, grâce aux commerces de proximité et au transport en commun que je souhaite amélioré par le tramway.

Merci de vous soucier des habitants et travailleurs de la rive-sud aucunement intéressé par le tramway, qui devront patienter des heures dans le trafic augmenté, car les demandes de lumières piétonnières seront nombreuses en plus. Quel gâchis comme projet.

Votre consultation est en quelque sorte bidon. Je pensais que nous étions consulté pour ou contre le tramway. Mais votre projet ne tient pas la route et vous persistez. Quel dommage de dépenser tant d'argent quand nous n'avons pas besoin de ce mode de transport. Des autobus électriques feraient l'affaire.

Il manque une traversante entre bougainville et des braves pour les piétons

Pourquoi ne pas mettre le tramway sur le Boul Charest ? tout le monde serait heureux et aucun conflit avec les citoyens des QUARTIERS Montcalm et St-Jean Baptiste...,aucun arbre à enlever , tout le monde garderait leur terrain comme ils ont présentement . Aucun conflit avec les voitures...Je trouve que le projet sur René Lévesque a pour objectif de nuire aux automobilistes ...faire suer les gens afin. qu'ils changent pour prendre le tramway...Pas pratique le tramway quand tu dois aller reconduire ton enfant à la garderie le matin, ou dans une école primaire ou aller visiter une personne malade dans un établissement de longue Durée CHSLD ou hôpitaux etc..Le tramway est seulement bon pour la personne qui travaille à la colline Parlementaire qui part de la maison du point A au point B sans détour avant ou à la fin de la journée . Ce n'est pas la réalité...ou une minorité

Un tramway performant, beaucoup de place pour les transports actifs (dont le ski de fond, soyons innovants!) et pour la canopée, ancienne car elle est l'âme du quartier, et nouvelle car elle nous permettra de vivre dans une ville fraîche et résiliente face au dérèglement climatique, et enfin, il faut absolument tasser la voiture du centre-ville. Merci pour ce sondage !

C'est un projet inutile pour la ville de Québec et sera un flop monumental. L'appuie des citoyens pour ce projet n'est pas là et ne fonctionnera donc pas. Ce sera un gouffre financier qui impactera les générations présentes et futures pour des décennies en plus de créer plus de traffic, des déplacements plus long pour tous les citoyens, temps de réponses des véhicules d'urgences qui seront grandement impacté et j'en passe. Il faut mettre marche arrière sur ce projet pendant qu'il est encore temps.

Vivement une Copenhague nord-américaine, mort à la culture du char, et vivement une ville à échelle humaine ! La ville de Québec a besoin d'une cure de rajeunissement, de ralentissement et de respect pour son monde et son patrimoine unique.

N/A

Non, Merci d'assurer sa réalisation (d'un réel citoyen du Quartier Montcalm)

Pourquoi ajouter une traverse pour les vélos à de bourlamaque mais pas l'auto ? Un vélo est comme un mode de transport substituable à l'auto. Si vous êtes sur que cela ne ralentira pas le service de métro, c'est correct sinon je l'enlèverais. Les vélos peuvent toujours passrr dans les traverses piétonnes en débarquant de celui-ci et marchant à coté de leur vélo.

Au départ, j'étais favorable au projet; je le suis moins. Présentement, j'ai le service du métrobus à la porte (coin Claire-Fontaine/René-Lévesque). Avec l'avènement du tramway qui sera effectif dans cinq ou six ans, si les choses vont bien, je serai obligée de me taper une marche de 10 minutes ou plus. Dans cinq ou six ans, je serai plus vieille aussi. Je déplore fortement la décision prise de ne pas desservir la station Grand-Théâtre. À cette station, il y a quatre immeubles de personnes de 55 ans et plus et ce, sans compter, les coopératives de St-Jean-Baptiste. J'en ai soupé de voir l'attention que vous portez aux commerces de la rue Cartier. Ne pourriez-vous pas avoir un peu de considération pour vos citoyens? Où est l'amélioration?

J'aimerais entendre parler des moyens qui seront entrepris pour encourager l'utilisation du tramway au lieu des voitures dans les premiers mois/première année d'inauguration du projet.
Est-ce qu'il y aura de la gratuité sur une période assez longue pour changer les

habitudes des citoyens restant en banlieue qui travail au centre-ville et qui semble en ce moment contre les changements apporté par le projet.
Étant citoyen du quartier Montcalm, nous voyons facilement l'avantage du projet de tramway et nous sommes 100% pour une vision avant-gardiste de la mobilité urbaine. Nous devons décourager l'utilisation des voitures le plus possible et rendre le transport actif agréable, rapide, sécuritaire et fiable. Les gens a convaincre sont les gens vivant en banlieues qui vont devoir ajuster leur façon de faire pour se rendre au centre-ville.

SVP, construisez le tramway! La ville de Québec a cruellement besoin d'un système de transport en commun performant, et plus de place pour les transports actifs.

Cette consultation n'est pas sérieuse et ne porte que sur des détails, alors que les problèmes de fond n'ont pas été réglés. Il est impossible d'avoir des réponses a de nombreuses questions, et ce même si les travaux préparatoires sont déjà amorcés. Très grand déficit de crédibilité.

Traverse vélo: surtout pas sur Belvédère... C'est un gros artère déjà très sollicité. Les vélos aiment les petites rues tranquilles, moins dangereuses et plus tranquilles...

Pour RÉDUIRE les coûts du tramway, je propose de supprimer le tunnel. Vous nous avez informé, et nous vous croyons sur parole, qu'en surface, il ne peut monter et tourner simultanément.
Je propose donc de monter la Côte d'Abraham jusqu'à la rue St-Jean, puis de reculer vers René Lévesque via la rue d'Youville et cela dans les deux directions.

Aussi

Sur le nombre de traverses pour voitures, j'indiquais qu'elles étaient trop nombreuses. J'éliminerais Cartier qui ne représente pas un axe Nord/Sud.
Sur le nombre de traverses à vélos, j'indiquais qu'elles étaient insuffisantes. J'ajouterais Moncton.

Ce qui me préoccupe ce sont les mouvements des citoyens pour la protection de leur arbre « personnel » et l'importance qu'on accorde à qq individus qui peuvent être comptés sur les doigts de la main. Je suis aussi préoccupée par les sondages de la ville et du discours négatifs qui n'a pas vraiment de fondement logique mais fortement influençés par la pandémie, le phénomène des banderoles blanches sur les arbres (chuis pus capable) l'influence des radios, les médias sociaux exacerbés.
Personnellement, je souhaiterais que le maire, le ministre des transports M Bonnardel et M. Duclos unissent leurs voix pour qu'il n'y ait pas d'ambiguités aux yeux des citoyens. Le message clair de M. Bonnardel cette fds a eu un impact important. Je l'ai perçu sur le site « Citoyens de Montcalm ».
Cela donne le goût aux personnes favorables de s'exprimer. C'est très important que ce ne soit pas juste la ville mais aussi les deux paliers de gouvernement qui s'expriment.
Cela devient très pénible de voir qu'une madame Guérette propose encore un changement de tracé, ou que des articles encore récents du journal de Québec ou des avis aux lecteurs du Soleil amènent du plomb dans l'aile à toutes les semaines. On dirait que les gens s'essaient parce que la Ville est très ouverte à la consultation. Heureusement, on sent un vent de changement avec quelques citoyens qui s'évertuent à apporter le côté positif sur les réseaux sociaux en regard à votre très bonne campagne d'information. Je leur lève mon chapeau et je le fais parfois moi-même. Y a toujours ben des limites à rester silencieux et voir tous les détracteurs prendre toute la place.
Comme citoyenne très favorable au projet, j'ai toujours l'impression que les terrains

d'influence fragilisent l'adhésion, et je trouve cela fatiguant car j'ai encore parfois peur pour le projet. Je ne serais pas capable de faire la job des deux conseillères du Quartier qui ont mon admiration. Merci ça m'a fait du bien, 👍

Oui

Je suis préoccupée par la circulation de transit dans les quartiers et son impact sur la sécurité des piétons et vélos. Par exemple, beaucoup d'enfants y circulent pour aller à l'école, notamment sur Père-Marquette. Et présentement, il y a encore des intersections de Père-Marquette où il n'y a pas de panneau d'arrêt.

Je ne suis pas d'accord au projet de tramway dans ca forme actuelle. Merci

Nous ne désirons pas de tramway. SVP Tenez un référendum sur le sujet avant de voir les commerces fermer

Un métro.

Je pense que ce qui va faire une grande différence dans l'implantation du projet sera de changer les habitudes de vie des gens en banlieue lors de leurs déplacements vers le centre-ville. Le défi est la, car pour nous dans le quartier je suis convaincu que les gens vont vouloir utiliser le tramway et vont rapidement voir le bienfait sur nos déplacements mais les gens de banlieue on un attachement tres fort à leur voiture qui sera dure à changer.

Merci à tous ceux qui ont travaillés sur ce projet. Je préfère perdre des arbres et avoir un Tramway.

La station St-Charles Garnier est importante pour le quartier, l'école et la bibliothèque. Il faut la conserver.

Que l'opinion des citoyens de la ville de Québec ait préséance sur celui de ceux qui habitent les villes limitrophes.

En campagne électorale le maire avait promis des changements importants au projet ainsi qu'une remise en question du projet lui-même si il n'avait pas d'acceptation sociale. Il serait grand temps de s'ouvrir les yeux quand à l'acceptation de ce projet ridicule. La congestion va augmenter. La vitesse du tramway n'est pas celle estimée au départ, elle est beaucoup plus lente. Ce projet est rigide et ne permet aucune adaptation dans le futur. Le projet proposé n'est pas soudainement plus approprié parce qu'on dépense plus pour les pubs et de belles images.

Merci beaucoup pour cette consultation. J'ai hâte au tramway!

Un 'amélioration du transport en autobus dans les axes SO-NE et N - S il serait suffisent pour satisfaire les besoins de la population qui actuellement et plusieurs ans venir, le dépasserait pas le million d' habitants.

Il est important pour moi qu'on préserve la majeure partie des arbres dans ces secteurs

Le projet de transport par tramway est qualifié de « structurant ». Or, l'abatage des arbres par centaines et surtout la dalle de béton qui crée un obstacle de 19 kilomètres sont des éléments déstructurant. Aussi, les GES générés par la production, le transport et la mise en place du béton nécessaire pour la dalle sont de l'ordre d'environ 25 000 tonnes.

Merci pour ce projet. Il faut empecher les automobilistes de transiter par les rues résidentielles.

priorité au transport collectif et transport actif, et non pas à la capacité routière et son trafic induit !!!

Pour moi, la priorité c'est le situation climatique, donc moins de place pour la voiture, plus pour les modes de transport alternatifs dans un environnement préservant la verdure et les arbres. Ce sont tous des éléments qui aide la planète.

Aucun arbre ne devrait être abattu .

Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy

Je suis très inquiet de la baisse de qualité de vie à prévoir dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste pendant et après les travaux.

arreter de nous enfoncé ce projet dans la gorge...

À quel endroit peut-on trouver les enregistrements de ces séances d'information?

C'est un mauvais projet pour lequel nous n'avons pas été consultés explicitement. Ça mériterait un référendum spécifique afin de voir s'il y a acceptabilité sociale !

Les bus sont souvent vides sauf aux heures de pointe. Pas de tramway, ou un référendum s.v.p. Le télétravail change les habitudes. Densifier le centre-ville est une option. Trop coûteux, technologie avec fil constituent de la pollution visuelle. Merci pour la consultation.

Quebec n'a pas besoin de tramway. Un référendum est demandé.

Je crois que les piétons et les cyclistes devraient pouvoir traverser la voie à chaque intersection, ça ne donne rien de chercher à limiter les traverses, les gens passeront quand même. Quand tu sors de la rue des Laurentides pour te rendre à l'église, tu ne te rendras pas à pied à la rue des Braves, tu vas couper, c'est normal. Je vois un grand problème pour l'accès au Provigo si vous n'y prévoyez pas de passage routier. De passer le tramway sur René-Lévesque me donne l'impression que le quartier Montcalm sera couper en deux, c'est pourquoi je privilégiais de passer sur Grande-Allée, les deux voies du sud. La plate-forme aura le même effet que le mail Saint-Roch, dans le temps, et qui départageait le nord du sud dans ce quartier. Je ferais passer le tramway aux cinq minutes minimum et aux dix minutes maximum, sinon il passe trop souvent ou les gens s'impatientent d'attendre.

Aucun sens que ce projet aura lieu sans avoir consulté les citoyens comme on le fait actuellement APRÈS avoir confirmé que le projet allait se faire. C'est d'un ridicule que le maire aille quitté son poste après avoir mis de l'avant le projet et probablement se mettre beaucoup d'argent dans ses poches ainsi qu'à ses proches. L'ancien maire ne résidait pas dans le quartier Montcalm, on le sait et il s'en balançait de ce que les citoyens en pensait. ÉCHEC TOTAL.

Oui

Le manque le traverse va créer des ghettos

DÉCISIONS SANS L'AVIS DES CITOYENS. BOOMERS QUI S'EN METTENT PLEIN DANS LES POCHES. PROJET NON PENSÉ AU FUTUR POUR LES GENS INDÉPENDANTS ET LES VOITURES ÉLECTRIQUES, C'EST LÀ QU'ON S'EN VA ! LE BRUIT N'EST PAS UN PROBLÈME SAUF QUAND LA VILLE VA FAIRE LES TRAVAUX POUR UNE GUENILLE SUR RAILS ET BOUSILLER NOTRE BEAU QUARTIER, C'EST HONTEUX !

On atteint des records de touristes pour notre belle ville à caractère historique, on s'en va bousiller ca en 5 ans. On va frapper un de mur dans les années à suivre.

Je suis vraiment content de voir le projets du tramway, ça va être merveilleux pour la ville une fois construit!

J'ai exprimé l'essentiel dans la réponse à la question 18.

Il est essentiel d'envisager nous créer une meilleure qualité de vie et améliorer la santé des habitants des quartiers et cela passe par la réduction des voitures en transit et

même de propriétaires et locataires de la haute-ville. Surtout, il ne faut pas que les automobilistes utilisent les rues de quartier pour contourner la circulation des boulevards, car ce serait contre-productif et réduirait la sécurité des enfants qui se réapproprient nos rues, telle que Père-Marquette. Merci et continuez à défendre les intérêts des habitants des quartiers centraux.

Lorsque quelqu'un a demandé à Marchand ce qu'il comptait faire pour aider les citoyens tout le long du tracé au niveau psychologique car il doit être conscient qu'il détruit des vies avec ce projet impopulaire et c'est nous qui devrons vivre avec l'horreur de la construction pendant 8-10 ans, l'abbatage des arbres, perte de nos stationnements, la venue de trafic monstre dans nos rues résidentielles, congestion routière, enjeu de sécurité à cause de plusieurs écoles primaires, secondaires et une école d'enfants sourd-muets dans le secteur Belvédère, expropriation de familles qui n'ont absolument pas envie de déménager, QU'A T'IL REPONDU ? IL A ÉCLATÉ DE RIRE!! Il est évident qu'étant donné qu'il n'aurait pas à vivre ces horreurs, il se fout royalement de détruire la vie des gens. Chez lui, il a probablement quelques espaces de stationnement sur son terrain etc. Donc en autant que sa petite vie personnelle n'est pas affectée, il n'à aucun respect des autres. Il serait temps qu'il ÉCOUTE LE 60% DES CITOYENS QUI NE VEULENT RIEN SAVOIR DE SON PROJET. AU LIEU DE SE MOQUER DES GENS QUI ONT DES APPRÉHENSIONS FACE A SON ENTETEMENT . NOUS AVONS L'ENREGISTREMENT LORQU'IL A ÉCLATÉ DE RIRE LORS DE LA QUESTION A SAVOIR S'IL ETAIT CONSCIENT DU DEGAT ET DU STRESS QU'IL IMPOSE AUX RESIDENTS DE MONTCALM. C'EST INCROYABLE QU'IL N'AIT PU SE RETENIR. ANNE GUERETTE A PROPOSÉ UN PLAN DE TRAMWAY QUI NE DERANGERAIT PERSONNE DANSLE COURRIER DU LECTEUR DU JOURNAL DE QUEBEC LE 25 FÉVRIER DERNIER. IL DEVRAIT LE LIRE SÉRIEUSEMENT . ELLE SUGGÈRE QU'IL PASSE SUR CHAREST ET SES PROMOTEURS POURRAIENT BÂTIR DANS UN SECTEUR QUI SERAIT SANS INCONVÉNIENTS POUR LA POPULATION. S'IL PERSISTE DANS SON PROJET IMPOPULAIRE ET ANTI-ECOLOGIQUE, SA POPULARITÉ DEJA CHANCELANTE AINSI QUE CELLE DE LA CAQ QUI IRA EN ÉLECTIONS EN OCTOBRE PROCHAIN LES FERONT PEUT-ÊTRE RÉFLÉCHIR. IL Y A UNE LIMITE A RIRE DES GENS ET NOUS NE SOMMES PAS DUPES DE SES CONSULTATIONS BIDONS.

On ne doit pas "marginaliser" les AUTOMOBILISTES dans ce secteur.
On ne doit pas "surcharger" la circulation automobile sur Grande-Allée et Ch. Ste-Foy.
On ne doit pas "surcharger" la circulation automobile dans les rues transversales.
On se doit de garder la FLUIDITÉ dans les deux sens sur René-Lévesque avec la VARIANTE 3 ..... !!!

Tramway ou pas, "80%" de la POPULATION EN GÉNÉRALE utilise et continuerons d'utiliser leurs VÉHICULES (électriques ou à essence), et ce, encore pour les 25 PROCHAINES ANNÉES minimum. Donc, la FLUIDITÉ est PRIMORDIALE ..... !!!

10 décembre 2021 : Coûts du TRAMWAY - 4 G$
10 novembre 2022 : Coûts du TRAMWAY - ? G$
10 décembre 2028 : Coûts du TRAMWAY - ?? G$

"J'AIME" LA TRANSPARENCE ET LA GESTION DE MONSIEUR DAN GENEST !
TRÈS PROFESSIONNEL !

J'habite le secteur St-Louis de France.
Je crois fermement au bénéfice pour l'ensemble la ville de Québec.
Je suis frustré par la nature du débat actuel.
Débat égoïste, sans vision collective pour l'ensemble de la collectivité.
Oui, j'ai vécu et voyagé à l'étranger. Je peux anticiper les bénéfices de ce projet.
Je rejette l'option trou de beigne à l'américaine.
Je favorise un centre-ville habité, avec des parcs…à l'Européenne (Oslo, Stokockholm..) ou Vancouver oùil fait bon de vivre.
Peut-être que si l'option du tunnel long avait été retenue, une partie des débats actuels n'auraient pas lieu.

Je trouve que le projet de tramway n'est pas une bonne idée. On se lance là-dedans sans connaître les nouvelles habitudes de déplacements post-covid et il faut démolir et reconstruire pas mal de choses (inconvénients importants durant les travaux), ce qui coûtera très cher. Achetez des bus hybrides. Augmentez l'offre des Metrobus au Centre ville ET dans les banlieues. Le Centre ville est bien desservi. Les Metrobus sont rarement pleins en 2022. L'offre pour se rendre dans les banlieues hors heures de pointe fait pitié. On se ramasse donc avec 2-3-4 voitures à chaque porte en banlieue; inacceptable avec les problèmes reliés aux changements climatiques!

Un tramway qui passe sur René-Levesque dans le secteur de la rue Cartier n'est vraiment pas une bonne idée, trop pénalisant pour la circulation automobile, trop étroit, il y a déjà une rareté de stationnement dans le secteur. Par ailleurs nous ne voulons pas subir le bruit et les désagréments (panne d'électricité, coupure d'eau) durant toute la durée des travaux (minimum 5ans), plusieurs travaillent de soir ou de nuit certains en télétravail. Quant aux expropriations c'est inadmissible. Je pense que la population doit se prononcer et être écoutée. Aussi d'autres solutions devraient nous être présentées.

Je dois vous dire que nous n`avons plus confiance envers le Maire , le Bureau de Projet ainsi que les organismes se disant pour la protection de l`environnement (subventionnés par la Ville) . Le Maire ainsi que les gens derrière ce projet nous ont caché , comme avec l`ancienne administration de la ville , les impacts extr``emements négatifs pour la qualité de vie des Citoyens et tout cela sans résoudre les problèmes de fluidités dansla grande couronne de Québec.

J'exige une vraie consultation publique, claire! POUR OU CONTRE LE TRAMWAY !

NOUS N'AVONS PAS BESOIN À QUÉBEC d'un tramway et de son tunnel sous la Place d'Youville (4G$) avec sa "congestion routière permanente" dans la haute-ville .....
Améliorons le MÉTROBUS actuel avec des BUS ÉLECTRIQUES du 21è siècle .....
CESSONS DE DIRE que nous sommes la seule ville ..... à ne pas avoir de tramway !
Faisons mieux !

Je continue de penser que le tramway n'était pas le meilleur projet et que le tracé pose de réels problèmes à certains endroits de la ville, sans desservir des secteurs importants, comme Marly et le secteur du Centre Vidéotron/Grand Marché. Donc, c'est un projet très imparfait qui coûtera très cher en argent mais aussi en inconvénients pour les 6 années à venir.

Il faut réduire les autos au centre ville si on mets un tram: c'est le but, n'est-ce pas? Sinon on va continuer augmenter les véhicules et on ne va pas augmenter la qualité de vie au centre ville où on devrait densifier.
SVP pas trop de béton, ça va créer des problèmes énorme de chaleur dans 10-20+ ans; augmenter les parties qui ont du gazon ou couvre sol (plus que 35%).

Abandonner ce projet

Il est primordial de protéger les arbres matures et de procéder à l'ajout d'arbres de grande taille. Il ne suffit pas de planter des arbres. Il faut des arbres qui deviendront aussi majestueux que ceux qui font la beauté de la Grande-Allée.

Faire un referendum sur le projet aupres des habitants de la ville. Le cout du km est le plus cher au monde, le projet est mal adapté a la realité de Quebec, le projet ne favorise aucunement le transport en commun, pire le favorise les accidents et la congestion. Il est grand temps d'écouté la population de la ville de QUÉBEC, pas celle de montreal.

priorisé les piétons et les pistes cyclbles ou passera le tramway

Le tramway devrait sortir sur des Erables ce qui eviterait de scinder l'artère culturelle que représente la rue Cartier il faut peser ce que ça coûte versus ce que ça vaut

Ce projet est mauvais pour le centre ville le tramway devrait être enfoui au moins a partir de la rue des Braves jusqu'à
de la couronne quitte a couper ailleurs. Il s'agit de la colonne vertébrale du réseau et on essaie de tout faire en un seul jet au lieu de s'y prendre par phase et faire quelque chose de réfléchi. si les gens ne voient pas d'avantages concret ils ne laisseront pas leur voiture, un tramway est un autobus sur des rails! Bonne chance

Ne veux pas du tramway.

Je souhaite un référendum sur le projet de tramway et la fin du règne des crapules qui disent gouverner pour le peuple alors qu'ils n'en ont rien à cirer! Mais dans les deux cas, on sait tous très bien que ça n'arrivera jamais ;)

Quel mauvais projet, mal expliqué à la population, on s'en souviendra longtemps

Lâchez pas!

Ce projet est passéiste, lourd, non flexible. embarrassant et coûteux. L'avenir est à l'électrification des transports, le verdissement des villes, les plantations de jardins potagers pour les citoyens, diminution des bruits urbains diminution des èclairages pour reconquérir le ciel et vous faites tout le contraire!

Le tramway est un mauvais projet.

Eviter abattage d'atbres

Pas de tranway

Séances d'information... on oublie le mot consultation véritable et surtout le RESPECT des citoyens. J'ai toutefois hâte à la consultation électorale qui permettra de sacrer dehors ce Labeaume version 2 qui nous a trahi en se vautrant devant le bureau de projet. Montréal a eu son stade, nous aurons notre tramway comme désastre financier et urbanistique.

Les autobus du RTC assurent déjà le services dans ces secteurs.

Un référendum est obligatoire pour un projet aussi GROS ! et relire l'histoire de notre ville et le pourquoi nous avons enlevé le tramway par le passé ....

On ne progresse pas avec ce projet. Il y a trop d'inconvénients.

Non

Un référendum serait primordial pour donner sa légitimité à ce projet majeur.

Les coûts de ce projet non essentiel sont astronomiques et cet argent serait mieux utilisé ailleurs. Les impacts écologiques et les désavantages de la construction et du roulement d'un tramway dans des zones boisées et résidentielles sont désastreux. Jamais la plantation de nouveaux arbres ne pourra compenser la perte de Millers

d'arbres matures. Les fils aériens vont empoisonner la vue. Les GES émis pendant la construction, entre autres par les camions, vont empirer la qualité de l'air déjà précaire. Ces coupes et travaux vont accentuer les changements climatiques pour des années à venir. Ce projet ne fera que déplacer la congestion automobile, les bouchons de circulations et engorger les passages déjà achalandés entre la haute et la basse Ville. Des secteurs résidentiels seront enclavés et des rues paisibles deviendront les seules voies de passages accessibles, elles aussi achalandées et congestionnées. Il est irréaliste de penser que des mesures d'atténuation vont réussir à pallier à ces impacts négatifs.

Cessez de donner trop d'importance aux chiâleux qui se sont regroupés et formés artificiellement une opposition

Tel que mentionné précédament dans ce sondage, je fais partit de la population qui est contre le projet du tramway. Donc, vous devriez être plus a l'écoute de vos citoyens.

Ce tramway est inacceptable pour Québec . La majorité des citoyens rejette son implantation . Projet destructeur qui n'améliore pas le transport en commun à Quebec . D'autres solutions plus adéquate et efficace existe .

Le maire Marchant a été élu sur la promesse d'enfouir les fils.

La fréquence et la priorité accordée au tramway rendront la circulation difficile dans le secteur pour tous les autres utilisateurs et résidents. C'est un préjudice important et selon moi, une très mauvaise solution. Ce mode de transport lourd est mal synchronisé avec les besoins alors que depuis plus de 30 ans, la colline parlementaire s'est vidée d'une bonne partie de ses travailleurs , tant public que privé, au profit de secteur comme Lebourgneuf, Sainte-Foy sans compter Lévis.

Pour une bonne acceptation du tramway, il est nécessaire que le piéton et cycliste ne sente pas une barrière en voyant le tramway. Également une signature visuelle distinctive, propre à Québec et mettant en valeur un.e artiste, une personnalité ou un mouvement de la ville de Québec serait bien reçue.
Des passages piétons (et cyclistes qui peuvent aussi mettre le pied à terre) doivent être nombreux et visibles.
Des stationnements à vélos devront aussi être disponibles pour le transfert modal réussi.
Autant que possible, l'emprunte au sol du tramway doit être verdie par du gazon pour réduire les îlots de chaleur, embellir les espaces.

Séance de consultation, avec comme introduction que tout est décidé d'avance. Aucune réponse aux nombreuse questions. Aucune réponse sur l'exploitation, les bris lors de parcours etc. Devant le fait accompli de l'ancien maire, on a voté pour un nouveau maire avec une dizaine de changement TOUS abandonnées. SVP abandonner ce projet. réfléchissons a un projet mieux adapté et moins onéreux.

NE pas avoir Peur de réduire l'espace de l'auto.

Voir mes commentaires au début du sondage

Je souhaite de façon générale, améliorer la qualité de vie et la sécurité des piétons. Il faut aussi protéger voit augmenter la verdure.

Continuez votre bon travail ! Merci à toute l'équipe ! :-)

Aucune communication de la ville faite directement aux résidents habitant ke long du parcours. Les présentations s'adressent à la population généralent. Les questions précisent ne sont pas répondues.

Je souhaite que la ville fasse preuve de courage et prenne les décisions responsables pour protéger l'environnement et les générations futures et ne cède pas à la tentation de ne pas nuire au trafic automobile. La transition vers des modes de transport plus

sains, soit en commun ou actif, ne se fera pas sans une diminution significative de l'espace et de la priorité accordée à l'automobile depuis trop longtemps.

On est avec vous pour le tramway! Mais il sera important par contre de mettre en place des incitatifs pour son utilisation (coûts abordables, duo auto-tramway ou vélo électrique-tramway) pour favoriser un changement de norme sociale. Si le tramway est la solution facile et évidente, les gens l'utiliseront. N'ayez svp pas peur des automobilistes! Le futur n'est pas dans la voiture, mais bien dans les modes de transport alternatifs (pour le bien de la santé de la population et de l'environnement). Merci!

Le système de tramway me semble très rigide, peux adaptable aux changements à courts ou longs termes qu'une ville peut subir. Je me demande si une étude a été fait pour trouver d'autres solutions.

La consultation pour ce segment à été bien menée si ce n'est du décompte des arbres qui incluait les tiges de 1 cm de diamètre. C'est la perte des grands arbres qui est préoccupante.

Je suis contre le tramway. Svp arrêter ce projet!

Voici un article qui résume bien l'ensemble de mes immenses réserves par rapport à l'ensemble du projet de tramway. Je me sens bernée comme citoyenne. Consulter pour des détails en omettant de revoir l'erreur globale sur le choix du moyen de transport, et en faisant fi des objections d'une majorité de la population, c'est inacceptable. https://www.lesoleil.com/2022/03/21/les-certitudes-et-les-inconnues-du-tramway-7e62bfc9b7fc547362f5b5750b9100a9

Avec un budget de près de 4 milliards la ville de Québec et ses citoyens ont les moyens de s'offrir un vrai transport structurant, plus vite qu'un bus, un métro léger pour préserver les qualités architecturales de la haute ville et augmenter la place cyclable des vélos. L'entretien du tramway l'hiver est sous estimé, le coût d'opération aussi. Pourquoi construire un tunnel si vous déguisez la colline parlementaire? Pourquoi construire une dalle de béton et utiliser un tramway comme un SRB ayant une longévité de 30 ans alors que nous pouvons nous payer un métro automatique sans conducteur ayant des modulations de fréquence aux minutes et une vitesse moyenne de
40 km/ h, la seule place intéressante pour un tramway, pour "requalifier " parce c'est semble-t-il votre intérêt premier: Charest ou Hamel

Je vous réfère à mon premier commentaire à l'effet que je pense que c'est une erreur de ne pas allonger le tunnel jusqu'à la rue des Érables.

It really isn't too much to ask to provide a version of this survey in English - it's in the city's interest to do so, as you'd get more responses.

Je crois de moins en moins à une solution en surface. Cela génère trop de problèmes. Quoi qu'on en pense, la seule option acceptable en haute ville serait un métro qui irait jusqu'à l'Université. De plus, le réseau de transport actuel fonctionne bien. Le bus serait plus confortable si la Ville prenait soin de mettre les couvercles des "manholes" à niveau.

De manière générale, je considère qu'une vision à long terme du centre-ville de Québec devrait limiter l'accès aux automobilistes. C'est la vision qui a teintée mes commentaires. Je n'ai pas vu les enregistrements, car je ne connaissais pas l'existence de ces enregistrements. J'apprécie que vous consultez le public et j'espère que vous tiendrez compte de la majorité. Merci.

Rencontrer les résidents directement touchés le long de René Lévesque ouest! On attend et on n'a pas réponse claire !

-intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
- Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
- Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
- Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
-Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
-Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
-Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
-Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
-Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Je me répète car je veux que mon message soit entendu.
Quelqu'un d'influence pourrait-il faire comprendre aux décideurs que ce projet est dû XXe siècle. Dans 10 ans, 20 ans et plus, nos enfants ne se déplaceront plus de la même façon. Au lieu d!investir autant dans des infrastructures rigides et limitées dans l'espace, pourquoi ne pas penser à une solution plus agile dans le temps. Un transport peut être structurant sans passer par un tramway difficile à justifier dans une ville aussi étendue que l'est Québec et qui ne prenne pas en compte la réalité d'une ville où l'hiver est aussi long et rude.

Allez de l'avant, merci!

Bon travail et je reste dans l'attente de l'annonce d'une ligne 2 et 3 de tramway de manière à constituer un réseau de transport structurant durables pour le siècle à venir. Charlesbourg me semble avoir le potentiel d'une magnifique éco-banlieue et j'ai également hâte de voir une autre ligne desservant Lebourgneuf et Beauport. Bref, j'en veux plus et j'ai hâte de voir des éléments de planification municipale et métropolitaine à cet effet.

Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Le tramway devrait être sur une autre artère (nouvelle), ne pas être construit ou être construit sans plateforme surélevée ni fils aériens. Des autobus électriques avec une geston intelligente du trafic devraient remplacer ce projet. Autrement le secteeur desservi l'est très bien déjà, sans que ça ne coûte rien de plus. Ce projet ne sert qu'à

faire faire de l'argent aux promoteurs qui contsruiront des immeubles autour et c'ets toute lka ville (y compris la banlieue) qui paiere pour. Ça n'a pas de sens.

Merci!

Je suggère un référendum. Il n'y a pas d'acceptabilité sociale. Soyons ouverts et modernes !!

Je souhaite que M. le maire soit vraiment à l'écoute des citoyens qui adhèrent de moins en moins au projet de tramway. Un référendum est impératif.

Ma préférence va à la variante un.
Je dois dire que je n'ai pas d'automobile, je me déplace à pied et en vélo de mai à fin octobre. J'utilise beaucoup le vélo sur boulevard Père-Marquette. Pour les longues distances en vélo, je prends parfois le service du Métrobus. Plusieurs tramways européens (dont celui du Havre) acceptent les vélos en dehors des heures de pointe, est-ce que ce sera le cas du tramway de Québec? Autrement, est-ce que le service pourrait être bonifié sur les autres bus du RTC?

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Projet dépassé impliquant nuisances, coupe d'arbres et fils électriques

J'habite près du blvd René-Lévesque. C'est un boulevard où de nombreuses voitures roulent souvent très rapidement compromettant la sécurité des piétons et des cyclistes. De nombreux jeunes enfants y circulent à pied ou à vélo entre autre pour joindre les écoles et le parc du secteur Belvédère. Je suis également fréquemment témoin de nombreuses personnes âgées ayant des difficultés à traverser aux intersections sur ce boulevard.

On veut un Tramway à Charlesbourg. Le gouvernement s'est mêlé de ce qui ne le regarde pas (choix du tracé).
Le Tramway n'a rien à faire dans le secteur d'Ikea !

LEs ilots de refuges présenté à la page suivantes me semblent inutiles dans une secteur où la limite de vitesse est à 30 km/h. Ces aménagements impliquent donc des coupes d'arbres et des acquisitions inutiles.

Un projet questionnable est coûteux qui va encourager les citoyens des banlieues à dépenser à la "maison"

Lâchez pas, merci pour votre travail et j'ai très hâte de voir ce projet pour notre ville.

A quand une vrai communication sur le transport en commun dans les arrondissements de Val-belair, Loretteville, Charlesbourg et Beau-père ?

Nous espérons vraiment que le projet de tramway se concrétisera.

Le projet tramway, trop dispendieux.
La voie de l'avenir serait des autobus à batterie, confortables , fréquentes et gratuites. Sommes dans un pays de neige, donc plus faciles d'entretien ces autobus .
Le maire Marchand a toujours dit qu'il consulterait les citoyens, j'ai l'impression que nous ne sommes pas écoutés. C'est le tramway du maire ...

Je sais que les coûts sont important mais sortir le tramway après Cartier est beaucoup plus logique.

Je ne comprends pas comment les véhicules d'urgence pourront se déplacer facilement dans le secteur. Je ne comprends pas comment on arrivera à enlever la neige sur les voies de circulation automobile et les trottoirs assez rapidement. Actuellement, on perd toujours une partie de la voie sur le bord du trottoir. La neige qui tombera sur les rails sera forcément tassée sur le côté et elle ne sera certainement pas ramassée instantanément. Les voies de circulation seront impraticable pendant une tempête de neige. Il n'y aura certainement pas une souffleuse en permanence dans le secteur. De toute façon, la neige ne peut être soufflée sur les terrains dans ce secteur, et il n'y aura pas de place pour un camion dans lequel souffler la neige. Ce n'est pas le tramway qui sera ralenti, c'est tout ce qu'il y aura autour, sans parler des bancs de neige que les piétons devront franchir.
Je ne vois pas non plus l'intérêt d'avoir des trains qui seront vides en dehors des heures de pointe alors qu'on pourrait être aussi écologique avec des autobus électriques, sans parler de la réduction de coût.

Qu'on réalise ce projet au plus vite!

La surcharge de circulation automobile en provenance des banlieues est à mon avis un des plus grands irritants de la vie en ville. J'appuierai toujours les mesures qui favorisent la vie de quartier!

Le déneigement a été une catastrophe cette année et il n'y avait pas la présence d'un tramway ... Comment allez vous réussir à gérer ça ???

Le Tramway (un vrai) est nécessarie pour la ville de Québec , pas un bus sur rail

Svp on veut diminuer les taxes, je suis a deux doigts du suicide je n'arrive pas

Je n'ai pas fréquenté la place éphémère sur Cartier parce qu'elle était trop bétonnée, les graminées plantées avaient l'air mortes deux jours après leur plantation. L'ambiance de l'endroit ne m'apparaissait pas accueillant.

Les traverses piétonnes avec refuges au centre sont évidemment nécessaires. J'espère seulement qu'elle ne deviendront pas comme la plupart des traverses piétonnes à plusieurs étapes de la ville. En ce moment, on traverse une section et on reste ensuite coincé longtemps au centre si on attend la seconde lumière piéton, alors qu'il n'y a pas de voitures qui circulent. (Par exemple à côté du Parlement, au coin René-Lévesque/Honoré-Mercier.

Bravo! Redonnons place à l'humain et à l'environnement. Continuez!

Il m'apparaît important d'offrir autant de traversées aux cyclistes qu'aux piétons. Ne négligez pas non plus les cyclistes utilitaires et hivernaux. Ils sont importants dans la solution aux transports. Je m'inquiète d'ailleurs du déneigement pour les cyclistes en plus des piétons. Pour les piétons, il est souvent très difficile, l'hiver à cause de la neige notamment, de juste avoir accès au bouton pour demander le feux. Et que dire des personnes âgées ou handicapées! Bref, il faut accorder une grande importance aux opérations de déneigement car on dirait que les entrepreneurs ne disposent pas des équipements adéquats pour faire leur travail ou que les aménagements ne sont pas appropriés pour l'hiver... Et svp, regardez ce qui se fait en Scandinavie pour les

aménagements cyclables, même les plus récents ici, sont pitoyables en terme d'efficience (ex: Pierre-Bertrand). Merci
Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains; éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes; Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant; garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres; se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation; envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette); arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics; Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.
La séance d'information était franchement unidirectionnelle et malgré ma bonne foi sincère, il est difficile de faire confiance à l'information lorsqu'elle nous est présentée avec un plan marketing. La ville ne paraît ouverte qu'aux modifications superficielles et l'exercice de consultation ne se fait pas sur des aspects fondamentaux du projet.
Que la rue d'aiguillon soit considérée comme une rue résidentielle et non de transit, moins de trafic dans cette rue Des parcomètres accessibles gratuitement aux possesseurs de vignettes de stationnement
Espérons que l'insertion dans Limoilou fera l'objet d'analyses et de consultations similaires. Merci
Continuez de vous battre pour ce projet, et ne laissez pas le gouvernement Legault ou les radios poubelles enterrer ce supper projet ! Augmentez la communication positive sur le sujet parce que les gens un peu partout sont tannés et soit ils s'en désintéressent, soit ils deviennent carrément opposés, même sans trop savoir pourquoi… Et vous aurez besoin de tout votre petit change quand les travaux commenceront
Je ne veux pas de perte pour l automobiliste
Un élément que je trouve très préoccupant est les vibrations et le bruits. Deux éléments déjà très envahissants dans le secteur René levesque entre de l'Amérique Française et la Colline. L'ajout du tramway souterraine risque d'augmenter les vibrations et je ne vois pas comment on pourra continuer de vivre dans ce secteur...
abandon de projet
Questionnaire biaisé qui ne mesure pas si l'on veut un tramway ou pas.
J'espère fortement que ce projet se réalisera pour les futures générations.
Pas de dépassements de coût
La ville doit indiquer aux gouvernements que la seule bonne solution est de rallonger le tramway souterrain. Ce sera plus cher mais plus écologique, plus rapide et un développement plus durable, autant à chaque chute de neige qu'à long terme sur 60 ans (donc peut-être pas plus cher à terme).
Les inconvénients causés par le tramway dans Montcalm sont majeurs pour les residents et usagers (stationnements, arbres, circulation collecte des ordures, taxi, déménagement, etc.) Je ne suis pas en faveur de ce plan.
Sondage biaisé, mais bon... on semble vouloir faire ressortir des informations pour défendre le projet plutôt que comprendre les citoyens et leur besoin.
Faites un référendum. Ne nous imposez pas votre projet $$$

Gardez courage malgré les attaques de la CAQ! :)
Beaucoup de résidents sont actuellement colère et très inquiets, merci d'entendre et de considérer leurs voix afin de protéger LEURS quartiers!
Les questions de ce questionnaire sont clairement biaisées et visent à entériner les options privilégiées pas la Ville de Québec alors que ce projet doit être reconsidéré en entier. L,option de ne pas le faire doit être soumise à la population. Le Métrobus fait le travail. La seule solution efficace pour améliorer le sort des citoyens qui se déplacent dans une ville où il vente, il pleut, il neige, et il fait froid est un métro souterrain, comme à Montréal. Une ville souterraine à Québec ça serait chouette.
Le projet de tramway n'est pas adapté à la ville de Québec. Oui à favoriser le transport en commun, mais le tramway n'est pas la solution. Il défigurera la ville à jamais et fera aussi en sorte que le 6-7 prochaines années seront infernal. De plus, l'argent utilisée pourrait être utilisé pour rénover des écoles qui en ont grandement besoin.
Oui le futur est au voiture électrique comment ça les autobus sont pas capable de faire la job dans le futur. Le tracé autobus qui ont de la misère a faire la job à l'heure de point (pas de problème depuis les 2 dernier année) ils aura pas quelqu'un qui capable de trouver une solution moins dispendieuses et plus efficace que tramway fix sur des rails . Nous les Québécois les grand penseurs et faiseurs, Ouf je suis gêné d'être Québécois quand je vois comment ça prends de temps de prendre des décisions et faire des projets et de pas faire des projets non utiles
Il ne faut pas concentrer toute l'offre de mobilité sur un seul axe. Il faut desservir davantage de citoyens en améliorant la mobilité sur le chemin Sainte-Foy et sur Charest.
La traverse pour autos sur la rueTurnbull qui est exclusivement résidentielle devrait être dirigée vers la rue Claire-Fontaine.
L'élargissement de la chaussée au niveau des intersections traversantes pour les véhicules pour créer des îlots devrait être évité
Je désir un référendum sur le projet de tramway
Je trouve qu'il est primordial que la Ville de Québec se dote d'un système de transports en commun encore plus performants et ceci passe immanquablement par le tramway.
J'aimerais savoir à quel moment des consultations publiques seront organisées afin de rencontrer les citoyens de la ville de Québec qui habitent dans des quartiers en périphérie du centre-ville, tels que à Beauport, Charlesbourg, la Haute-Saint-Charles, etc. Ces citoyens seront tout aussi impactés par un éventuel tramway dans la ville de Québec, car ils ont à se déplacer dans les secteurs concernés par le projet pour le travail, l'école, leurs activités, etc. D'autant plus que ces citoyens paient des taxes municipales au même titre que les citoyens vivant au centre-ville. Je ne sens pas que les citoyens des quartiers en périphérie du centre-ville sont écoutés par l'administration municipale, et je trouve ça dommage, car ce projet de tramway impacterait l'ensemble des citoyens de la ville de Québec.
Merci à toute l'équipe du maire Marchand de prendre en compte la protection du vivent, de l'environnement et la santé dans leurs décisions. La ville de Québec peut et doit servir de modèle en la matière. Le gouvernement du Québec de la CAQ est un gouvernement des années 1950 et il est dépassé. Place aux nouvelles idées!
Continuez l'équipe de la ville, vous êtes capables! La résistance au changement est forte, mais c'est un changement nécessaire.
J'espère vraiment que le projet ne se fasse pas réduire par la mentalité d'automobiliste individualiste. Il v a des experts en urbanisme et en transport qui consacrent leur vie professionnel à ce type d'analyse. Aussi, il y a de nombreux exemples ailleurs dans le

monde, dont dans des pays nordiques, où il est apprécié d'avoir ce type de transport en commun. Je souhaite voir ma ville grandir et s'améliorer, et non dépérir seulement au gain des voitures. Il faut faire confiance aux experts et à leurs simulations. Qui est mieux placé pour justifier d'un tel projet?

présentement il y a un système d'autobus qui fonctionne très bien et si c'est pour l'environnement, la ville peut se retourner vers les autobus électriques. Sérieusement, arrêtez de nous faire accroire que la majorité de la population embarque dans votre projet car c'est tout le contraire.

J'aimerais que des aménagements soient prévus pour relier la rue Saint-Jean aux stations sur René-Lévesque par le transport actif.

Je trouve qu'il serait intéressant de cesser un peu les rencontres d'information car cela est perçu comme de la manipulation par les anti-tramway qui déversent leur Fuel sur les réseaux. Cela n'aide pas à l'acceptabilité. ces sites sont pris en submergés de messages négatifs. Cela est décourageant pour nous les personnes favorables. Les anti-tramways sont bruyants et cela a un impact.
La CAQ les voit et a peur pour leurs sièges de Québec. M Caire est paniqué par la montée de Duhaime. La ministre Gilbault responsable de la Capitale Nationale devrait se réveiller. Les bandeaux blancs devant la bibliothèque sur RL et devant l'école primaire Anne Hébert est inacceptable. Derrière cette supposée lutte pour la défense des arbres, il y a un discours anti-tramway issu de quelques individus. Vraiment tannée de voir ces kleenex sur les arbres.
Il faut que Bonnardel, Ministre Duclos et M. Marchand ne fasse qu'un et mette le projet sur la map et que cela ne tarde pas. Monsieur Marchand a raison, assez le niaisage. Qu'il se fasse entendre haut et fort. Je l'appuie à 100%

Ton tramway va scrapper la ville et c'est une gaspille d'argent. Met des bus électriques à la place.

Intégration des infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales
Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au max) pour limiter la coupe d'arbres et le besoin d'acquérir des bouts de terrain.
Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

Il ne devrait pas y avoir de sections partagées sur le parcours du tramway.

Vous dites écouter ce que veulent les citoyens !!! 60% sont contre le projets et vous continuer coute que coute à promouvoir un projet que la majorité contestent. Ou est l'écoute, êtes vous sourds ??

Félicitations à M. Marchand pour sa défense du projet de tramway face au gouvernement Legault, résolument électoraliste et désespérément pro-automobile.

Continuez à défendre les prérogatives de la Ville. Les choix que vous avez fait des voix partagées sont les meilleurs pour préserver la vie de quartier, la canopée et le partage de la route entre tous.... et je suis une automobiliste.

Nous sommes pris avec ce projet parce que l'ex-maire est allé en Europe et quand il en a vu un il a trouvé çà beau. Avant ce moment il était contre. Ce n'est pas tout d'être beau dans la vie: il est important d'être utile et serviable et de ne pas NUIRE. Faites un VRAI référendum.

Si c'était possible, ça serait bien d'avoir le tramway en souterrain entre les rues Turnbull et Bourlamaque.

Avec deux résidences un travail d'une vie de famille je n'ai pas le temps de me rendre à des séances cette consultation soit dit en passant est dirigé vers les réponses que vous souhaitez obtenir et ensuite Vous avez le loisir de jouer avec les chiffres c'est dommage

Il est dommage que le tramway soit surélevé. Cela va couper la libre circulation des piétons, cyclistes et personnes en fauteuil roulant.
A st Etienne, en France, le tramway est surélevé à certains endroits mais au niveau de la rue sur la majorité du parcours et notamment dans les rues et places achalandées.

Pour les piétons et vélos laisser le plus d'intersection possible et des abris fermés pour être protégés de la slotch l'hiver.

Vous devriez ré-regarder l'intérêt du monde de la ville de Qc par rapport à ce projet..... totalement stupide de défaire une ville comme vous le faite.

Je déplore que l'administration croit qu'elle a obtenue l'approbation de la Population et qu'elle s'est jeté à corps perdu dans un projet déficient mais surtout inutile... Je ne suis pas le seul à le clamer, Michel Bonnette, trois Profs de l'U.L. (..dans le Soleil: L'autobus Verte..), Pierre Gagné (..Soleil du 22 mars 2021), sans compter sur le rapport du BAPE analysé par Félix Morrissette-Beaulieu (..Radio-Canada, le 9 nov. 2020.)

Oui. Je voudrais une politique pour prioriser l'expérience piétonne dans la ville.

Lâchez pas, vous faites du bon boulot et vos communications avec le public sont très transparentes!

Pas de rues partagées. Le tramway est une bonne idée seulement s'il ne complique pas la circulation automobile.

Je suis le dossier depuis 2006, j'ai hâte que ça se concrétise. Merci de poursuivre et de défendre l'intérêt de tous les usagers de la route, et pas seulement les "gens derrière un volant".

C'est un beau projet bien orchestré, bravo!

Pour avoir séjourné à Manhattan pendant 2 semaines, j'ai bien vu que le transport actif est privilégié. Imaginez Manhattan dans un contexte d'auto solo. Impossible. J'ai aussi visité la ville de Sienne en Italie, dont le secteur historique est inaccessible aux voitures. Donc, la haute-ville de Québec , la plus densément peuplée à Québec, doit favoriser le transport actif et laisser à la banlieue, l'épanouissement de l'auto solo. Chacun son dada.

La sortie de la CAQ de jeudi est incroyable. Je veux un tramway à Québec et vous avez tout mon soutient dans la défense de ce projet contre le gouvernement Legault qui devrait savoir honte de vouloir tuer le projet en ajoutant toujours des conditions improbables et qui ne sont pas de leur affaire.

Merci de travailler à l'aboutissement du projet de Tramway et d'en faire le meilleur projet possible! C'est une projet si important pour la ville, qui me tient à coeur!

Pas de tramway à Qubec

Je suis avec vous ! Je vous fais confiance ! Continuez vos efforts, et n'oubliez pas que les opposants parlent forts. Lorsque le tramway sera là, on ne pourra pas imaginer la Ville sans.
D'autres villes ont mené des projets similaires, comme Paris, et le succès est au RDV malgré les bruyants qui crient à la guerre à l'automobile. Pourtant les transports en commun sont toujours pleins.

Je ne veux pas de tramway

Un métro sous terrain!

J'ai très hâte que ce projet voit le jour! J'en ai marre de la classe politique des années 60 qui ne cessent de vous mettre des bâtons dans les roues. Il est grand temps de passer au 21e siècle, et la ville va grandement bénéficier de ce projet de société

Vive le tramway!

J'ai hâte que ça se concrétise!!

Merci pour votre excellent travail!

Dans la section de la rue Cartier, est-ce que la limite de vitesse de 20km n'est pas trop élevé si présence de piétons et de cyclistes? Aussi, les cyclistes devront faire preuve de prudence et diminuer leur vitesse.

Les changements climatiques nous attaquent de plein fouet et nos actions sont toutes en retard pour lutter contres eux. Ce projet de Tramway et la préservation des arbres sont 2 bonnes décisions de la ville qui doivent être maintenues pour le bien de tous et pour nos enfants et petits enfants.

Un arbre prend un moyenne 50 ans avant d'atteindre sa maturité et faire pleinement profité de son ombre et de sa transpiration (qui est rafraichissante), il ne faut pas couper et replanter des minuscules arbres, puisque les étés de chaleur seront drôlement intense d'ici 50 ans et nous ne pouvons attendre de planter de nouveaux arbres et d'attendre leurs effets bénéfiques aussi longtemps.

Comme utilisateur du circuit métrobus 800/801, je trouve que le tramway devient une nécessité urgente. Le trajet est saturé dans les heures de pointe et même en temps de "Covid". Il faut augmenter la capacité de transport collectif à sur René Lévesque rapidement!

L'objectif de l'implantation d'un tramway au centre-ville est d'inciter les résidents de la ville à l'utiliser, en combinaison avec le transport actif (marche ou vélo) plutôt que d'opter pour la voiture. Même si les obstacles à la voiture semblent contraignants, le temps de transit devrait malgré tout diminuer, avec la diminution du nombre de véhicules dans les rues.

L'augmentation de la végétation aiderait à ralentir les automobiles de manière « naturelle » en rétrécissant le champ de vision.

Il serait aussi intéressant d'avoir des chicanes ou traverses piétonnes surélevées pour forcer le ralentissement des véhicules.

J'ai apprécié votre direct avec les experts de la foresterie urbaine.

Je souhaite que ce projet se fasse. Espérons qu'il ne sera pas retardé encore et encore!

J'ai rempli le sondage pour montrer mon appui à la proposition d'aménagement de la Ville, continuez de défendre nos intérêts plutôt que ceux de la CAQ!

La ville de Quebec n'a pas besoin de plus d'infrastructure mal géré, sil vous plais, ne en rajoute pas. merci.

Pas de tramway dans la ville de Québec…

Peu importe le choix des réponses, le sondage sera à votre avantage.

1- Porter une grande attention à l'augmentation de la circulation sur les axes routiers traversant pour les véhicules en milieux résidentiels et y instaurer des mesures d'atténuation de la vitesse de la circulation routière (arrêt ou dos d'âne, avancée ou saillie de trottoir, réduction des limites de vitesse et photo-radar, etc)

2- Considérer une section de rue partagée aussi dans le secteur de l'école St-Charles Garnier ou une prolongation de la zone de transition dans le but de sauver les nombreux arbres potentiellement à risque dans ce secteur et du coup aussi modérer le traffic aux abords de 2 écoles. Advenant où on réduit ou élimine le stationnement sur rue dans ce secteur, serait-il possible de négocier un certain nombres de places de stationnement pour compenser sur les terrains de l'école St-Charles Garnier, l'institut St-Joseph, la bibliothèque des Jésuites ou Provigo Belvedere. Ceci dit, le besoin en

stationnement sur rue dans ce secteur est tout de même limité et pas du tout comparable au besoin dans Montcalm ou St-Jean Baptiste.

Laissez les experts de la ville faire leur travail ! Le gouvernement du Québec s'immisce trop dans le projet.

Merci à la ville de considérer une planification urbanistique à long terme et adapté aux enjeux environnementaux à venir :)

Battez-vous contre la CAQ :)

Je suis quand même persuadé que l'insertion serait plus facile et et que vous auriez moins de "NIMBY" (pas dans ma cours) dans le coin de Charest... Ce secteur (surtout le coin du du parc industriel a besoin d'être requalifié)

Malgré son coût exorbitant, le project ne créera ni un incitatif majeur pour augmenter l'adoption du transport en commun, ni un augmentation significative de la performance du réseau. Beaucoup plus de dommages collatéraux que de bénéfices. (Est-ce donc une mode en ce moment chez les politiques?)

Le manque d'information sur l'impact sur la circulation sur le boulevard Laurier, et dans les quartiers au sud de Laurier ainsi que l'impact sur l'aménagement des pistes cyclables utilitaires font que je ne peux pas répondre à plusieurs questions.

Je le répète encore mais j'y tiens: Ne pas Montréaliser notre ville...

Comme mentionné précédemment, ce projet de tramway n'est pas bon à la base. Mais si on y va, faut aller ailleurs que sur René Lévesque, comme mentionné précédemment, le Boul Charest serait un meilleur choix.

Merci de l'initiative de ce questionnaire

D'abord, tenir compte de tous les commentaires des citoyens et non pas seulement les pro-tramway! Le maire Marchand n'est pas mieux que son prédécesseur. Il n'écoute pas le monde de Québec, il ne fait que faire ses belles conférences de presse et faire ses beaux sourires. On sait toutes et tous que 6 personnes sur 10 de Québec ne sont pas en faveur de ce projet. Et vous M. Marchand, est-ce que vous allez l'utiliser le tramway, parce que les élus de la ville se promènent en BMW et en Lexus et n'ont jamais pris le transport en commun de leur vie. Vous ne respectez pas votre promesse, vous donnez des réponses vides et vous filtrez les informations que vous donnez. Votre lune de miel achève M. Marchand. Même si vous essayez de hausser le ton, ce n'est pas crédible. Ce moyen de transport est démodé et n'est pas la solution pour une ville nordique comme Québec. Le transport structurant est déjà en partie présent, il suffit d'avoir un peu de bonne volonté pour mieux desservir la population et mieux l'organiser. Vous n'êtes pas gêné M. Marchand d'imposer cette dette immense pour de nombreuses années et qui incombera à votre population ???

Merci pour ce sondage. J'ai espoir que le Tramway puisse amener un changement de culture auprès des voitures à Québec, parce qu'on en a de besoin.

Je suis avec le maire, La CAQ est ridicule!

Félicitations à l'équipe TI à la Ville de Québec, ce sondage fait contemporain et le site de la Ville est excellent

J'ai déménagé à Québec récemment et j'ai été très impressionné par le maire actuel, Bruno Marchand, surtout hier, lors de sa conférences de presse face à la réaction de la CAQ au tramway. Je suis très content d'avoir choisi d'habiter cette ville et je supporte entièrement le maire dans son projet.

Un métro serait plus rentable à long terme et ne détruirait pas la beauté de notre ville. Le tourisme réduira sûrement.....

Le questionnaire est bien conçu et construit, merci!

Plusieurs contestent le choix du tramway sur d'autres technologies plus adaptées à notre climat et à l'empreinte écologique. Je ne suis pas en mesure de juger de ça mais c'est préoccupant pour l'acceptation sociale. De même que l'élévation centrale sur la voie (quel est le nom?)

En tant que résidente du quartier Montcalm depuis plus de 10 ans, j'espère que ce projet se concrétise le plus rapidement possible. Je serai très heureuse que la circulation soit réduite et que les voitures roulent moins rapidement sur René-Lévesque.

Un tramway peut-il contourner un obstacle comme une rame qui le.précède tombée en panne ou un accident qui entraverait la voie? Un bus est muni d'un volant qui permet de faire des manoeuvres en ce sens...
Faudra-t-il vraiment demander au livreurs, déménageurs de stationner au coin de rue le.plus proche? Idem pour les ordures, rouler notre bac à l'intersection??
Bcp de technicalités du genre ne semblent pas avoir de solution pertinente, mais surtout l'ampleur et le cout du projet et le fait de susciter si peu d'adhésion de la population me préoccupent énormément. Qui tient tant à ce projet sous cette forme? Un lobby puissant??

C'est un bon projet pour lequel il y aura toujours de l'opposition, mais il faut garder le cap …le statut quo et la résistance au changement ne mènent à rien de positif.

Je suis une jeune adulte qui ne comprend vraiment pas pourquoi le tramway est même envisageable. Le passé nous a demontré que le tramway n'était pas la meilleur solution. Ajouter un tramway dans la ville va complètement brisé la ville sur un plan environnement. La technologie sur les transports augmentent à vue d'oeil, pourquoi ajouter un transport "d'ancien temps" lorsque nous avons la possibilité d'avancer avec un METRO par exemple. Clairement, construire un tramway ne prend pas en compte les opinions des habitants de la ville de Québec.

La population aurait dû être consultée avant que la Ville entreprenne toutes les démarches et décide de ce projet de tramway devant lequel nous sommes placés et dont le seul choix est d'être mis devant le fait accompli. . Vous avez complètement oublié toute une vie de quartier (famille et d'enfants, personnes âgées, écoles) qui va en subir tous les désagréments. Ces quartiers font parti du charme de la Ville . Pourquoi vouloir briser ce patrimoine.
Pourquoi ne pas privilégier un Métro ou considérer le projet des professionnels de l'Université Laval pour cette partie de la Ville. Le tramway n'est pas un projet d'avenir, c'est rétrograde, Québec mérite mieux. On évoque souvent :"Un tramway nommé Désir" je le changerais pour "Un tramway nommé Désastre" pour ce secteur.

Je fais confiance à la Ville. J'ai hâte de voir le tramway arrivé. Merci aussi pour le nouveau Flexibus, c'est grandement apprécié.

Le projet de tramway, et plus particulièrement ce sondage, est vraiment axé pour les résidents de ce secteur (Montcalm) mais en réalité, la population de la région de la Capitale-Nationale, de la grande Ville de Québec et ses agglomérations, n'en veulent pas de ce projet loufoque et démodé. Mais tout le monde devra en payer le prix. Vous pourriez prendre le temps de trouver un vrai projet rassembleur, un système de transport structurant adapté, moderne et efficace. Les travaux défigureront la ville, empoisonneront la vie des citoyens, payeurs de taxes ou non, dans notre quotidien. Les gens continueront d'avoir des voitures, de plus en plus hybrides ou électriques, mais tout de même, continueront de se déplacer en voitures. Le projet de tramway, est la continuité du rêve de M. Labeaume. M. Marchand a ébloui plein de citoyens avec son sourire et bonne humeur. Mais dans le fond, il ne fait que continuer l'oeuvre

dévastratrice de M. Labeaume. Triste constat. Personnellement, je n'ai pas voté pour lui soit dit en passant.

Nous aimerions connaître les implantations des structures d'électrifications. Toutes les perspectives présentées dissimulent cette réalité. Il serait important d'être transparents et honnêtes car ces fils et structure seront très " structurantes".

Ne lâchez pas le tramway et l'aménagement de voies cyclables et piétonnières. Cessons de toujours penser aux voitures. En terminant, un immense merci à vous pour votre travail!

Toute action favorisant la sécurité des cyclistes et des piétons est positive. Les contraintes visant les automobiles sont inévitables et témoignent de la nécessité de soutenir le transport durable. Se déplacer en voiture au centre-ville sera plus contraignant et c'est une bonne chose. En vue des développements futurs, un réaménagement du boulevard Charest ouest serait approprié: tant d'espace pourrait être mis à profit des cyclistes!

Bravo, lâchez pas, c'est un beau projet.

Le projet de tramway n'est simplement pas le bon pour Quebec.

Je suis intrinsèquement une « urbaine ». J'ai vécu dans les quartiers centraux de Québec la majeure partie de ma vie d'adulte : Vieux-Québec, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm et Saint-Sacrement. J'aime ma ville, son architecture, son histoire, ses vieux arbres, la qualité de vie qu'elle m'apporte… Jusqu'à tout récemment, je n'avais aucune opinion sur le projet de tramway, mais plus je m'informe sur celui-ci, plus il me fait peur. Peur de ce que ce monstre métallique fera à ma ville, à ses rues, à ses quartiers, à ses arbres et à sa qualité de vie.

Le tramway va défigurer Québec à tout jamais, déchirer sa trame urbaine, augmenter la circulation automobile dans les rues adjacentes au projet et, somme toute, apporter bien peu d'avantages aux usagers du transport en commun en ce qui a trait à la rapidité et à l'efficacité des liaisons. Il ne manquerait que quelques ajustements aux parcours de bus actuels pour désengorger la colline Parlementaire aux heures de pointe et améliorer le service.

Le tramway est un mode de transport lourd qui nécessite énormément d'aménagements urbains. De plus, il est non flexible en cas de besoin futur. Il existe d'autres moyens plus souples, moins destructeurs et tout aussi écologiques qui permettraient de structurer le transport en commun pour Québec (bus électriques ou hybrides, train léger de banlieue, etc.). Il y a également des axes routiers moins « sensibles » que le boulevard René-Lévesque pour y insérer un tel projet. Dans votre présentation, il est dit que la Ville plantera 20 petits arbres pour chaque arbre mature abattu, et ce, afin de conserver la même captation de CO2. C'est comme dire que vous allez démolir le château Frontenac et le remplacer par 20 petits motels pour conserver la même capacité d'accueil… Vraiment pas un bon argument de vente.

Par ailleurs, j'aimerais souligner que dans certains textes, notamment sur la page Facebook du maire Bruno Marchand, il est dit que la Ville travaille sur le projet de tramway depuis plus de 10 ans… ce qui est inexact. En 2013, le tramway n'était pas la solution envisagée par la Ville de Québec. En fait, aux élections de 2017, la seule personne qui évoquait le tramway comme éventuel mode de transport pour Québec était Mme Anne Guérette, chef de Démocratie Québec. Celle-ci a été ridiculisée sur la place publique par le maire Régis Labeaume pour cette « idée saugrenue ». Le plus surprenant a été de voir M. Labeaume faire la promotion de ce même tramway

quelques mois plus tard, suite au retrait de la Ville de Lévis du projet de bus rapides (SRB). Donc, non, ce projet de tramway n'est pas sur la table à dessin de la Ville depuis plus de 10 ans! Pourquoi est-ce important de rétablir ce fait historique? Parce que les citoyens qui s'intéressent à la vie municipale savent pertinemment que la Ville ne travaille pas sur le projet de tramway depuis plus de 10 ans. Si cette réalité est déformée dans des textes, on peut se demander quels autres faits l'ont également été… Pour convaincre les gens du bien-fondé d'un projet, il importe d'être précis, et ce, sur tous les faits et données.

En terminant, j'aimerais vous remercier de nous avoir enfin permis de nous exprimer. Un tel projet qui aura un impact majeur sur l'apparence de la ville et nos milieux de vie aurait dû faire l'objet d'une consultation publique depuis bien longtemps. Je pense sincèrement qu'il devrait y avoir un référendum sur ce projet. Malgré le temps et l'argent qui y ont déjà été investi, il ne faudrait pas hésiter à le modifier pour un projet mieux adapté à notre ville patrimoniale, un projet qui recevrait un haut degré d'approbation et une meilleure acceptabilité sociale.

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org) • Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains; • Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes; • Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant; • Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres; • Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation; • Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette); • Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics; • Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.	
• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org) • Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains; • Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;	

• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;
• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

La population de la ville de Québec ne s'est jamais vraiment prononcé sur la volonté populaire d'intégrer ce type de transport en commun. Aucun autre option n'a été mit sur la table par l'administration. On a l'impression que ce projet a été décidé et ficelé sans légitimité populaire sur le coin d'une table par idéologie et non par démocratie. L'orientation de ce questionnaire en est la preuve.

Je réitère qu'on ne veut absolument pas plus de circulation sur Grande Allée. On en a déjà notre claque et j'avoue mon grand étonnement que la ville n'en a cure de la qualité de vie des résidents de Grande Allée.
Aucune considération et honte à ce projet.

C'est pas la CAQ qui décide M.Marchand.

Un tramway ça presse!

Mettez fin au projet de tramway.

Référendum sur le projet ASAP

Je crois qu'un tramway sur pneus aurait été moins cher et plus mobile pour les engorgements si pompiers ou camions de poubelles bloquent la voie!

on n'en veut pas de votre tramway

Pourquoi s'acharner avec ce projet. La majorité des gens de Québec ne veulent pas de ce Tramway !

Allez de l'avant, on est avec vous. Ce ne sera pas parfait, mais ce sera mille fois mieux que ce qu'on fait à Québec depuis 75 ans. Merci !

J'ai suffisamment voyagé pour avoir vu les avantages de tramways ailleurs dans le monde; il y a beaucoup d'insatisfaction pendant la construction mais quelle différence après! Aucune ville ne veut reculer! Faites comprendre les avantages d'un transport lourd par rapport aux autobus (même électriques) qui ne font qu'amplifier la circulation et sont soumis aux contraintes des bouchons.

Contre un Subway SVP, il faut faire un référendum;
Promouvoir le télétravail;
Autobus électriques plutôt qu'un Subway.
Je trouve Eric Duhaime con, mais je voterais pour lui si il est contre un Subway!

Toujours le même commentaire. Projet non nécessaire et coûteux. Ce sont les banlieux qui ont besoin de transport en commun plus accessibles. On a tout ce qu'il faut dans les quartiers centraux. Poudre aux yeux!!

Il n'est pas trop tard pour arrêter ce projet. Écoutez la population. Merci

Le présent projet devrait être soumis à un référendum. Nous sommes fortement en désaccord avec le projet actuel qui ne respecte pas les citoyens du Quartier Montcalm qui paient plus de taxes que tous les autres citoyens de la ville de Québec au prorata de l'espace occupé.

Lâchez pas la patate et merci pour le processus de consultation!

La piste cyclable sur Père Marquette est un axe cyclable qui marche bien. Il n'est pas nécessaire à mon avis d'avoir un aute axe sur renée Lévesque pour une certaine portion. A partir de Cartier jusqu'au centre ville par contre il n'y a pas d'axe cyclable qui marche bien sans faire trop de détour. Il y a là une opportunité pour améliorer le tracé en le vieux Québec et la rue Cartier

Tenez bon et merci pour votre travail

Consultations qui ne permettent pas de changer rien ce ne sont pas de vraies consultations ce sont des séances d informations

Récompensez les transports actifs financièrement et logistiquement pour que cette question ne se pose plus jamais : Est-ce plus avantageux de prendre ma voiture aujourd'hui?

J'espère de tout cœur que la Ville (et le gouvernement!) parviendra à mener à son terme ce projet qui s'éternise malheureusement. Québec ne sera plus jamais la même grâce à ce projet de transport en commun. Et chaque dollars mis sur le tram ne sera mis sur le 3e lien... (ça c'est quand même aussi un plus). :-)

Il devrait y avoir une intersection traversante pour automobiles et cyclistes à la rue Moncton. La distance entre des Érables et de Bougainville est trop grande. Les cyclistes devront faire de grands détours. Ça ne pourra que les inciter à traverser n'importe où, en enjambant la plateforme.

un métro serait préférable

Je suis contre le tramway

Non

Le projet de tunnel jusqu'à l'avenue des Érables ayant été abandonné, l'option de la rue partagée est la meilleure

Sondage de merde a l'image du projet.

Je trouve que de donner des réponses tels que : on a des techniques ou on va sévir sans donner d'exemples clairs c'est une rétorque fuyant la question. Je crois également que l'interconnexion du reste du rtc demeure nébuleux avec le projet en place sans compter que ce mode de transport lent n'aidera pas l'attractivité vers un comportement écoresponsable. Sans oublier la gentrification ou l'urbanisation excessive du projet qui ressemble de plus en plus à de l'écoblanchiment. Je suis amer avec cette réalisation et depuis 5 ans je trouve que l'écoute envers les citoyens a été rompu pour foncer tête baissée dans ce projet.

• Intégrations infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales (eponge.org)
• Limitation de l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbre et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
• Éliminer les ilots de refuges pour les traversées piétonnes pour ne pas empiéter sur les terrains aux intersections traversantes;
• Ne pas élargir les trottoirs partout si l'espace est insuffisant;
• Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres;
• Se contenter de l'espace entre les chaines de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation;

• Envisager une autre section de rue partager de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou d'y prolonger la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
• Arrêter de faire une obsession de l'espace pour accumuler la neige en cas de très forte précipitation et de gâcher ainsi les aménagements publics;
• Ne pas mettre les quais des stations face-à-face lorsque l'espace est restreint.

On veut pas de tramway

Je suis contre le tramway. Très mauvais projet pour la ville de Québec. Améliorer les circuits d'autobus (qui ne sont plus autant achalandés qu'avant avec l'augmentation du télétravail).

Les solutions simples sont souvent les plus efficaces. Un tramway dans des voies partagées sauf lors des heures de pointe fait partie des options moins coûteuse et plus flexibles.

Modifier ce projet pour un METRO. Tant qu'à utiliser de mon argent que je vous donne en TAXE et IMPOT je serais plutôt favorable à un projet qui ne MASSACRERAIT pas notre belle ville. Je préfèrerais un projet de 10 milliard qu'un projet de 3 ou 4 milliard qui ne répond aucunement aux besoins de l'ensemble de la population.

Selon priorité est la réduction des ilots de chaleur et la sécurité des piétons.

Merci de consulter et d'écouter les citoyen.nes.

Ce projet de transport en commun est très important pour le développement de la ville de Québec. Face à l'urgence climatique, nous n'avons plus le temps de céder aux caprices des gens qui ne jurent que par les automobiles. Nous devons modifier nos habitudes de vie et cela passe par des projets collectifs comme celui-ci. Merci de prendre ce mandat au sérieux.

Nous habitons sur Manrèse au coin de René-Lévesque, nous seront parmis les principaux affectés par les travaux mais aussi certainement parmis les plus enthousiastes par rapport à ce projet. Nous attendons avec impatience cette grande amélioration à la ville et la bonification de l'offre en transport collectif. Nous croyons aussi qu'il y a moyen d'ajuster le projet pour maintenir les magnifiques arbres du boulevard et que la solution proposée répond à cette inquiétude. On lâche pas!

Bravo de tenir tête aux demandes scandaleuses du gouvernement. Vous avez mon appui! Merci d'oeuvrer pour le futur!

Je vis dans SJB et j'espère que le tramway sera aussi facile d'accès que les nombreux autobus qui nous entoure actuellement en termes de nombre de stations dans le quartier, ne nécessitant pas de grands déplacement l'hiver notamment.

Je suis impatiente que ce projet voit enfin le jour. Cela fera une grande différence dans la vie de ma fille et moi!

J'ai dit ce que j'avais à dire dans l'autre boite de texte. Montcalm est parfaite comme elle est. Les gens qui y vivent de veut pas qu'elle change. Le système d'autobus fonctionne très bien et le système en place aussi. Vous aller changer un quartier pour rien, il n'y a pas de vrai avantages à faire ce projet la

Bravo pour votre patience et votre immense travail!

Je suis propriétaire dans le quartier Montcalme

Vision d'avenir de qualité de vie tant pour les résidents que les visiteurs et de développement durable . Ce sont vos guides pour faire le meilleur projet. On ne fait pas ce projet avec la situation d'aujourd'hui mais bien celle du futur

Merci, ce questionnaire très bien fait.

Félicitations pour votre immense travail. Vous avez mon appui pour un projet avec une large vision d'avenir.

Très favorable au tramway.

Le tramway est un projet important pour la ville de Québec. La majorité des habitants du centre-ville supportent ce projet.

Il faut pas juste laisser la place au transport en commun, il faut prioriser le vélo et la marche. En ce sens on ne devrait pas restreindre la circulation piéton et cyclable.

Continuez à nous informer sur le projet. J'y suis plutôt favorable mais j'ai de nombreuses questions. Je vais prendre le temps de visionner vos documents pour mieux comprendre.

Analysez la possibilité d'un métro ou bus électrique
Pas de tramway

Je suis défavorable au projet de tramway, Je souhaiterais un réseau de bus électrique confortable qui ne ratiboiserait pas la Ville comme ce monstre d'infrastructures qui va affecter grandement la qualité delà vie des résidants du pourtour.

Je déplore qu'un projet de cette ampleur et au coût exorbitant se soit rendu si loin sans réelle consultation publique dès le départ. Je considère irrationnel et antidémocratique qu'un groupe restreint de personnes décide pour une agglomération de plus de 500,000 personnes. Pourtant, il y a eu le résultat du BAPE mais la Ville n'a pas tenu compte, pas plus des avis, commentaires et suggestions d'experts en aménagement du territoire. L'administration actuelle est donc prise entre l'arbre et l'écorce avec ce projet (héritage du maire Labeaume). J'apprécie toutefois que les citoyens soient mis à contribution (un si tout petit peu....) même si j'ai peu d'espoir de l'efficacité du tramway une fois en fonction. (vérifier avec les constats du tram de Bordeaux). Imaginons juste l'énergie que ça prendra pour affronter les hivers..... et tenir les promesses du confort évoqué. La mise en place de ce tram causera autant de GES qu'il prétend en éviter. Aller de l'avant maintenant alors que nous n'avons jamais été aussi incertains de l'avenir : les jeunes familles n'auront jamais les moyens de s'installer dans les beaux quartiers du centre ville, (étalement urbain, banlieue +++ d'autos), le vieillissement de la population, le télétravail qui est là pour rester, et les effets des changements climatiques déjà en cours dont la Ville ne s'occupe pas encore après, pourtant la sa signature de la déclaration d'urgence climatique en 2018. C'est maintenant qu'il faut tenir compte de la montée des eaux, de veiller et développer notre autosuffisance alimentaire. Où est l'urgence du tram ? S'il doit être efficace et en fonction pendant des décennies, on n'est pas à quelques années près pour évaluer globalement quelle est la réelle urgence. D'ici là, un transport structurant efficace, électrique, confortable, allant du coin le plus reculé de la banlieue peut déjà être mis en fonction pour bien moins cher et sillonner les moindres recoins de la ville. Merci de m'avoir lu.

Clairement pour avoir vécu dans deja 3 villes qui possède un tram (marseille bordeaux Montpellier) preparez vous a ce que les gens traversent nimporte ou

Concernant la question du genre: je n'ai pas de genre comme environ 99,9% des gens, mais nous avons tous un sexe (biologique). Il y aurait lieu de demander quel est notre sexe et laisser un espace de réponse seulement pour les gens qui s'identifient autrement. Merci de vous baser sur la biologie, vérifiable!

Dommage se n'avoir pas de station entre Cartier et le centre des congrès. Le Cartier St Jean Baptiste est un peu ignoré (15 min de marche en montépour beaucoup de résident, ce sera trop pour les personnes âgées) alors que ce quartier est dense et utilisatrice du transport en commun.

non

Pour moi les "murs" qui divisent notre quartier existent déjà: ce sont le boul René-Lévesque et la Grande-Allée. Un tramway doit permettre de faciliter la traverse entre le sud et le nord du quartier pour les gens, pas pour les autos.
Pourquoi limiter le nombre de traversées à vélo ? Là où les piétons passent, les cyclistes devraient pouvoir passer eux aussi.
Courage !
SVP maintenons ce beau projet dont Québec a tant besoin
Augmenter svp le nombre de voies de transit nord sud en synchronisant les feux de circulation
Configuration biaisé du questionnaire pour avoir l'adhésion des citoyens aux choix de la ville
Il me semble judicieux de limiter le plus possible la communication entre autos et piétons/vélos ou d'éduquer davantage les conducteurs à la sécurité dans les zones où il y a beaucoup de piétons. Je trouve les conducteurs de Québec très peu patients et peu sécuritaires dans leur façon de conduire dans les secteurs très achalandés par les piétons dans l'ensemble de la ville de Québec (mais surtout dans le Vieux-Québec). La volonté de favoriser le transport en commun nécessite de favoriser un changement de mentalité important chez les québécois.
Vive Bruno Marchand ;)
Moins d'auto possible au centre-ville
Faisons-le ce foutu tramway, depuis le temps qu'on en parle. Soyons visionnaires, laissons un legs durable aux prochaines générations. Sortons du statu quo et élevons-nous à la hauteur des enjeux du siècle.
Ré-fé-ren-dum.
La seule solution acceptable dans le contexte actuelle est d'exiger au gouvernement de ramener l'option du tunnel long. Sachant qu'il s'agit d'un projet permanent, l'augmentation de ces coûts pour un tunnel long serait minimes en étant ventilé à long terme alors que les contraintes d'un tunnel court seront permanentes et nous regretterons de ne pas avoir prolongé de 900 m (de mémoire) cette importante portion du tunnel.
Tant qu'à investir dans un mode de transport structurant qui sera à refaire dans trente ans pourquoi ne pas faire un métro mais plus court à cause du coût???
Abolir la circulation de transit en obligeant les voitures à se rabattre sur Chemin Sainte-Foy ou Grande-Allée (tronçon où il y a des stations piétons/cyclable)
Ne laissez pas la Geneviève Guilbault décider de la vie des quartiers centraux. Les quartiers centraux méritent une belle qualité de vie, équitable pour tous les modes de déplacement. Un piéton / un cycliste / ou un tramway ne doit pas être moins important qu'une voiture.
Bravo à l'excellent travail des fonctionnaires de la Ville de Québec dans le dossier du tramway !! On est avec vous ! :) :) :)
it's not going to do much my little rant will go on notice anyway when all the problems come up in future don't say I didn't warn you.
Il faut vraiment aller de l'avant avec ce projet sans égards pour l'électoralisme de la CAQ. Tous les projets de mobilité urbaine sont plébiscité dix ans après leur implantation (ex. Lyon, Strasbourg, Dijon), lorsqu'on sait résister aux pressions indues des automobilistes (j'en suis un moi-même, en passant, mais on doit partir du principe que l'automobile doit toujours être le transport le moins prioritaire en ville).
Envisagez l'option de demander du financement supplémentaire et prolonger le tunnel si l'option des voies partagées n'est pas acceptable pour le gouvernement.

Ce serait une erreur de trop compromettre le confort et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite considérant le vieillissement de la population ET si l'on respecte les principe d'équité.

Merci

Suite à l'ajout de conditions quant au financement du projet, il est indispensable de se questionner sur la pertinence de construire un tramway à Québec. Les fonds publics seraient bien mieux investis dans un autre projet entièrement.

J'ai tout dit au n°1

Avenue de Bougainville est le lien routier vers la côte Gilmore, est-ce que le lien entre Grande-Allée et le Chemin Ste-Foy) sera conservé (auto, vélo, piéton) en utilisant l'Avenue de Bougainville ?

SVP, pensez aux cyclistes aussi, mettez un espace pour que les cyclistes puissent se déplacer sécuritairement.

Le tramway ne devrait pas être implanté à cet endroit. La vraie question devrait être : êtes-vous favorable au projet de tramway?

Vous avez mon soutien pour la réalisation de ce projet.

Les séances d'information n'ont pas permis les échanges dont nous parlent les élus. Il faudrait en prévoir beaucoup d'autres pour aller au fond des enjeux.

Nous avons vraiment peur que le tramway divise notre beau cartier. Nous allons tout faire pour faire valoir notre point que nous voulons garder les arbres! Nous ne voulons pas plus de voitures dans nos petites rues.

Il est impératif de préserver le patrimoine naturel du quartier, il s'agit de sa plus belle richesse. J'habite sur Moncton et suis pro transport en commun mais ne peut concevoir de voir disparaitre la canopée.

Le dossier des composantes du tramway indique que le tramway a une capacité de 260 passagers par véhicule, capacité 4 fois supérieure à un autobus régulier.
C'est excellent comme information, mais c'est malheureusement incomplet!
Selon le rapport du BAPE (page 183), dans le tramway proposé, il y aurait 64 places assises et 196 places debout ce qui correspondrait à 25 % de place assises.
Or, un autobus articulé utilisé pour les circuits Métrobus du RTC comporterait 48 places assises et 34 places debout pour une capacité totale de 82 passagers, donc 59 % de places assises. Donc, plus que le double (2,36) de disponibilité de places assises.
En termes de confort, 25% de places assises ce n'est pas impressionnant, mais il y a quand même lieu de l'afficher afin de bien informer les citoyens et de se conformer à la nouvelle attitude de transparence.
Il y a aussi la vitesse qui devrait être affichée : 21-22 km/h. « Par ailleurs, la vitesse du tramway repose sur le principe de marche à vue qui impose au conducteur d'adapter sa vitesse en fonction de l'environnement».
Vitesse à afficher au dossier des composantes, même si ce n'est pas impressionnant ni garantie, surtout en saison hivernale!
Quant à la fréquence, elle est bien affichée : 4 à 8 minutes à l'heure de pointe.
Pour combien de temps? Le document Analyse comparative des modes de transport explique : «Un tramway avec une capacité de 260 passagers est optimal pour répondre à l'achalandage sur le long terme avec une fréquence de 3 min». (p 56)
D'ailleurs, à la question 190 de la séance du 4 mars, on précise que c'est envisagé : «Le système a la capacité d'évoluer avec une demande croissante. Par exemple, si on augmentait la fréquence aux 3 minutes, il serait possible de transporter 5 200 personnes par direction par heure».

Mais la fréquence de 4 minutes demeure préférable : «… l'intervalle requis et le mieux adapté aux conditions de circulation pour le projet de Québec est établi à 4 min. par direction en période de pointes sur le tronçon principal où se trouve la demande la plus forte.» (Précisions et rectifications … p 11)
Quand devra-t-on adopter une fréquence de 3 minutes? Quel sera l'impact de cette fréquence aux intersections du parcours? Plus de conflits? Est-ce que augmenter la fréquence aura comme conséquence de réduire la vitesse commerciale?
CONCLUSION
Selon la Politique de mobilité durable 2030 du MTQ, p 26 : «Afin d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports, il est essentiel que les services de transport collectif puissent être encore plus attrayants sur les plans de l'accessibilité, de la rapidité, de la fréquence, de la régularité et du confort, et qu'ils puissent offrir la capacité suffisante pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacement et accueillir les nouveaux usagers qui voudront réduire leurs déplacements individuels».
Est-ce que le projet actuel de tramway est en mesure de satisfaire ces paramètres à court, moyen et long terme? Ce n'est pas évident. Et l'attractivité ne sera probablement pas au rendez-vous. L'auto-solo restera la reine et continuera d'offrir des places assises, chauffées en hiver et ventilées en canicule.
Le tramway est une des composantes importantes d'un réseau régional que l'on souhaite très performant, digne d'une capitale. Il est donc indispensable qu'il puisse répondre aux exigences d'un tel réseau.
S'il s'avère, suite à une analyse rigoureuse, que le projet actuel n'est pas à la hauteur, le projet sera mis sur pause et l'on développera une meilleure solution.
En attendant cette meilleure solution, on s'appliquera à améliorer le réseau des autobus (bientôt électriques) par l'implantation progressive de dispositifs intelligents qui assurent une véritable priorité sur les circuits empruntés.
De toute façon, on aura toujours besoin d'autobus intelligents dans le réseau régional pour compléter les principales composantes.

Les déplacements en ville devraient rendre l'usage de la voiture plus compliqué, afin d'encourager le transport en commun et le transport actif. De cette manière, les investissements entrepris pourront réellement avoir un impact sur la manière dont on utilise les transport en ville.

J'espère que ce projet permettra de développer des infrastructures efficaces pour les modes de transport actifs sur René Lévesque, entre l'université et Cartier

Le tracé sur René-Lévesque devrait soit être en sous-terrain, soit être abandonné... Vous allez favoriser la destruction des immeubles en place pour construire des tour de 22 étages... Le boul Charest serait beaucoup plus logique comme trajet!

On a hâte au tramway!

Prévoir un système pour fermeture de Cartier pendant les festivals, fin-de-semaines piétonnes etc. sans avoir besoin que la ville installe des barrières temporaires laides. (C'est assez courant dans d'autres villes dans le monde)

Merci de continuer à améliorer l'implication citoyenne dans le tramway.
Il en va du bien-être des citoyennes et des citoyens!

Un tunnel jusqu'à l'avenue des Érables aurait été préférable….

C'est le temps que ce projet voit le jour, surtout s'il fait partie d'une vision d'ensemble plus large et qu'il est pensé pour le long terme.

Merci beaucoup

Je suis 100% d'accord avec le développement du tramway et la diminution de la circulation des voitures

J'étais contre le projet après avoir écouté le facebook live et assisté a la consultation publique. J'étais consternée en tant que piétonne-écolo (je viens de vendre mon auto et utilise seulement le transport en commun) que le projet ne m'emballe pas?! Qui était la clientèle visée si ce n'était pas moi? dans quel but? Maintenant que j'ai entendu le maire s'enflammer et partager sa VISION DU FUTUR....je comprends que nous partageons une vision commune innovatrice, écolo et dérangeante mais tellement nécessaire! Je crois que la solution pour l'approbation sociale est d'améliorer les communications...de partager davantage la VISION, de vendre le 'rêve du futur" et pas de se concentrer sur un petit powerpoint des années 90 lu ligne par ligne qui focusse sur les petits détails des experts (sans RACONTER L'HISTOIRE PLUS GRANDE) ....c'est la maladresse de la façon de communiquer (malgré toute les bonnes intentions) qui enlève de la crédibilité et qui nous fait croire que la ville ne sait pas ou elle s'en va et que le comité n'a pas la compétence d'une si grande innovation. Nous aimons TELLEMENT notre ville et notre cartier...c'est normal d'avoir peur que des incompétents manquent de vision et détruisent le petit paradis que nous avons. J'ai même pensé déménager de ville tellement j'étais abasourdie par le discours de la ville sur le projet et mes craintes que les objectifs n'étaient qu'économiques (c'est si souvent le cas malheureusement) me désolait tellement! Mais finalement merci, Mr Marchand de m'avoir enfin prouvé le contraire! Bravo et merci !! :) melaniearbour@live.ca
Je supprimerais une traverse pour les voitures au niveau de la rue Cartier. Je placerais les traverses de vélos aux mêmes endroits que celles des piétons.
J'habite le quartier Montcalm et je vois ce genre comme un projet tourner vers l'avenir . Ça n'apportera que du positif.
Merci pour votre travail! La séance d'information organisée par la ville était très intéressante, très claire et très bien organisée. On peut facilement constater tout le travail que vous avez fait jusqu'à maintenant. Merci de nous consulter!
J'aimerais savoir si les Autochtones ont été consultés pour le projet de tramway et je ne trouve pas l'information.
Ne détruisez pas les arbres par pitié

Commentaires des citoyens Q # 31

Question #31 : Pour quels autres motifs fréquentez-vous le secteur de l'avenue Cartier **? Les commentaires de ceux qui ont répondu « Autre »**

21 réponses

Pour quel(s) motif(s) fréquentez-vous le secteur de l'avenue Cartier?
Ma compagnie;
Je fréquente très rarement le secteur ;
Parce que mon père habite dans ce quartier;
École ;Domicile;Travail;Sports et loisirs;Sorties culturelles;Magasinage;Bars et restaurants;Visite d'amis ou de proches;
pou le fun;
L'été je me stationne (stationnais!) dans le coin et je marchais jusque dans le Vieux-Québec.;

Je suis pair-aidant, à chaque semaine je dois me rendre plusieurs fois dans ce secteur...;
je n y vais plus pas de commerce intéressant pour moi;
J'y habitatais ainsi que ma mère jusqu'à l'été 2021.;Sorties culturelles;Magasinage;
Personnel ;
J'y fais mes courses à pieds.;
Bruno Marchand ce serait bien de faire de René Lévesque, une artère réservée aux transports en commun et actif, donc empêcher la circulation des voitures autres que celles des résidents, et ne pas élargir la voie actuelle en coupant les arbres matures magnifiques. Les voitures pourront circuler par Grande Allée et Ste-Foy;
epicerie,cafés;
Garderie;
Pas de tramway à Québec;
Promenade dans le quartier;Sorties culturelles;
Nous souhaitons emménager à Québec et nous fréquenterons sûrement ces quartiers;
Sorties familiales;
Mettez fin au projet de tramway. ;Bars et restaurants;Travail;
Épiceries, boucherie, alimentation.;
Me procurer des biens et services de proximité ;