

ANNEXE 2. Commentaires des citoyens¹

Commentaires (1 811) des citoyens Q # 5	page 2
Commentaires (1 809) des citoyens Q # 7	page 107
Commentaires (562) des citoyens Q # 14	page 185
Commentaires (245) des citoyens Q # 20 « Autres »	page 230

¹ Les questions no.5, no.7, no. 14, no. 20 et no. 21 proviennent d'une extraction de la donnée via l'application du questionnaire en ligne.

Commentaires des citoyens Q # 5

Question # 5 :

« Considérant les défis liés à l'insertion dans le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier et l'ensemble des besoins prioritaires, identifiez le scénario que vous souhaiteriez voir privilégier par la Ville »

Quelles sont les raisons qui expliquent votre choix à la question précédente?

1 811 réponses

Meilleur des 2 mondes
Laisser toute la place aux vraies solutions... et évacuer le dénominateur commun de bien des maux de notre société.
Le premier est véritablement la protection des arbres. C'est tellement un bel aménagement. Ensuite, les véhicules seront déjà limités à la hauteur de Cartier, les chauffeurs seront donc déjà redirigés en partie vers Grande-Allée. À Saint-Charles ce serait la continuation de cette volonté. Il est possible de croire que l'impact pour les véhicules serait moins grand puisque les gens voyageraient déjà plus sur Grande-Allée. Il pourrait être intéressant de prévoir un point de débarquement à proximité pour les gens qui doivent absolument déposer leurs enfants en voiture pour qu'ils accèdent aux différentes écoles. Ultimement, pour la sécurité des enfants c'est un plus puisqu'il n'y aura plus de véhicules dans le secteur et moins à proximité aussi.
Protéger les rues résidentielles avoisinantes.
Le tramway n'est pas le bon mode de transport, c'est de plus en plus évident. Un métro serait le mode de transport le plus adapté, le plus rapide et le le plus confortable.
Il n'y a pas de scénario idéal
Privilégier le transport en commun. aire un virage environnemental en réduisant l'utilisation de la voiture. Assurer la sécurité pour les piétons.
Je crois que ça va trop impacter la circulation
Les bruits de crissement va nous déranger
La rue est trop étroite pour avoir une station
trop couteux. il faut trouver autre chose plus performant
perspective visuelle
Trop d'arbres abattus. Le moins de circulation possible dans les rues avoisinantes
Préservation des arbres
Fonctionnel du transport en commun sans augmenter les déplacements à pied l'hiver
Secteur S-C Garnier = éducation + bibliothèque. Beauté de l'environnement est important pour les clientèles de ce secteur.
Arbres vieillissants vont souffrir lors des travaux, maladie peut-être, vaut mieux de jeunes arbres en grande quantité.

Arbres vieillissants qui souffriraient du creusage aux alentours lors des travaux, plantation de jeunes arbres pour rafraîchir le secteur.
Je demeure dans le secteur et je veux avoir accès à mon lieu de résidence facilement
Secteur névralgique pour l'axe est-ouest
Aucune de ces scénarios n'est faisable sans inconvénients MAJEURS. Si jamais il devait y avoir un tramway (en espérant que ce soit dans 1000 ans!!)il doit absolument passer en souterrain sur René Levesque. Le rapport du BAPE qualifié ce projet de catastrophe écologique.. J'ai inscrit le choix no.2 car il détruirait peut-être moins nos vies mais les citoyens de Québec se sont prononcés contre ce projet et "IL" doit cesser de nous insulter en ne nous écoutant pas.
J'ai beaucoup hésité pour le scénario 3, mais à la fin le « 1 » me semble plus réaliste... Je crois toutefois que des mesures d'apaisement de la circulation et une baisse de la limite de vitesse permise serait souhaitable. L'accès au Collège St-Charles Garnier notamment, et aussi la qualité de vie des quartiers de ce secteur devraient être préservées. Les arbres repousseront.
Le fait de choisir l'une des trois option d'insertion NE SIGNIFIE EN AUCUN CAS l'acceptation du projet de tramway sur le tracé actuel en Haute-Ville.
La possibilité d'avoir accès facilement à ce secteur autant en voiture qu'en tramway.
Scénario optimal : amélioration du transport en commun, maintien du transport automobile... et, après 10 à 20 ans, une canopée équivalente à celle relevée avant le projet de tramway.
Je n'habite pas loin du secteur et mes enfants risquent d'aller à l'école dans ce secteur. Nous utilisons le transport actif et en commun mais aussi la voiture. Je crois que ce scénario permet une cohabitation qui ne nuira pas aux habitants du secteurs. Les autres options coupent moins d'arbres (nous pourrons en replanter) mais risque de détourner le trafic, réduire l'accès des personnes au transport durable.
On partage la voie! Gros boulevard donc impossible de retirer les voitures sans impacts sur le trafic aux alentours!!!
Attractivité du transport et commun et protection des piétons.
Permet l'efficacité du tramway et n'a pas ou peu d'impact sur la circulation dans les rues résidentielles avoisinantes
Circulation des voitures et laisser libre accès l'avenue Joffre
Le tramway sera fait pour plusieurs de dizaines d'années à venir. Il me semble essentiel d'avoir une station au Collège Saint-Charles Garnier en raison des institutions qui se trouvent à proximité (écoles, ministère, hôpitaux, grands employeurs, etc.) De plus, il m'apparaît important que les voitures puissent continuer à circuler sur ce tronçon. Il s'agit avant tout d'un boulevard. Enfin, les scénarios deux et trois ajoutent plusieurs contraintes alors qu'il y en aura déjà suffisamment pour ceux qui habitent dans le secteur (impossibilité de tourner sur certaines rues en voiture depuis René-Lévesque, détour pour emprunter certaines artères comme Holland ou belvédère, etc.).
Les arbres repoussent et le tramway est là pour longtemps.
C'est un compromis. Maintien de la circulation routière tout en coupant le moins d'arbres possible. En retirant la circulation routière, on créera des problèmes de circulation ailleurs (circulation plus importante dans les rues avoisinant les écoles compromettant ainsi la sécurité des enfants. Augmentation de la congestion routière sur les autres artères de circulation).
Possibilité de déplacer la station dans une zone avec moins d'arbres matures. Les stations actuelles peuvent être décalées.
Il y a beaucoup d'entreprises à proximité de la station

Un retrait des voies de circulation améliorera les transports actifs! La ville en sera plus belle, efficace et prospère
Les arbres. Il y a certaines d'autres options/chemin possible pour éviter cet endroit achalandé et riches en arbres matures. Ces arbres font partie intégrante de ce secteur.
Opter pour le retrait des voies de circulation dans ce tronçon permettrait de conserver un plus grand nombre d'arbres matures mais, surtout, de repenser ce secteur de manière à y favoriser la mobilité active. Cette option paraît d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrit dans la volonté de concentrer le trafic automobile sur le chemin Sainte-Foy et Grande Allée. La rue partagée autour de la station Cartier ne s'en trouvera d'ailleurs que plus agréable.
D'ailleurs, bien que cela puisse sembler contre-intuitif, la diminution de la capacité routière n'entraîne pas des bouchons de circulation, mais plutôt un apaisement du trafic. Les travaux de Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille, le montrent bien. Le retrait de voies réservées à la voiture amène les automobilistes à repenser leurs déplacements. À court terme, certains vont opter pour le transport en commun (et ainsi consolider l'adhésion au tramway) ou un changement d'horaire de leurs déplacements. À long terme, plusieurs vont opter pour se localiser plus près des lieux vers lesquels ils se déplacent.
Pour pouvoir pleinement profiter au quartier, le retrait des voies de circulation doit être pensé avec des mesures de mitigation du trafic de transit pour que les quartiers environnants demeurent des milieux de vie de qualité. Rien ne nous empêche au demeurant de réfléchir à des scénarios inspirés des meilleures pratiques à l'international.
Un projet qui fait réagir est un bon projet ! Il y aura tjs des gens pour et des contre. Le projet 1 me semble le plus adéquat pour bien desservir l'école, la bibliothèque et les employés des hôpitaux sur chemin Ste-Foy. Des arbres, ça se replante ! Avoir un tramway en ville permettra un meilleur déplacement rapide
J'ai peur qu'avec le scénario 3, les automobilistes circulent par contournement dans les petites rues, ce qui rendrait le quartier moins sécuritaire à pied et à vélo. Le scénario 2 est impensable, nous avons besoin de transport en commun dans le secteur densément fréquenté.
Une bonne partie de ce scénario a une limite de 30 km/h (zone scolaire). La limite de vitesse de la zone scolaire est très peu respectée.
Pour sauver les arbres.
Meilleure solution pour le transport en commun et l'acceptabilité sociale
Continuer de permettre à tous les usagers de la route de choisir le moyen de transport qui lui convient sans trop de contraintes.
J'hésite entre 1 et 2. Il y a déjà plusieurs autres moyens de transport non routier dans ce secteur. Marche, piste cyclable, autobus sur le chemin Ste-Foy. Ayant un enfant à l'Institut St-Joseph ma priorité est sécurité de ces jeunes enfants et le calme dans le secteur. Le déplacement en auto est déjà difficile sur la rue Joffre.
Meilleur équilibre transport/auto
Mes enfants vont à l'école primaire et secondaire sur Joffre
La circulation y est déjà dense
Je devrai voyager en voiture en raison des activités de ma famille à la fin des classes. Je veux conserver un accès à mon travail en voiture qui est déjà difficile sans le tramway
Attractivité du transport en commun

Bannir la voiture et privilégier au maximum les transports en commun est une priorité pour moi.
Ce scénario assure la sécurité des piétons et des cyclistes.
Mes enfants fréquentent l'institut Saint Joseph et le collège Saint Charles Garnier et je suis une utilisatrice du transport en commun donc le retrait de cette station serait très problématique advenant le cas où je dois aller chercher les enfants à l'école rapidement. De plus, quand je pense à ma plus jeune qui deviendra utilisatrice du transport collectif au secondaire, je ne trouverais pas optimal de devoir la faire marcher jusqu'à Holland ou Belvédère à 15h45 en hiver pour revenir à la maison.
La station du collège assurent la sécurité des élèves et étudiants du secteur, notre futur. D'autres arbres seront plantés en remplacement, dont certains peuvent arriver rapidement à maturité. Le tramway étant électrique et donc silencieux, la tranquillité du quartier sera maintenue sinon améliorée.
Maintien de la station pour les élèves du Collège Saint-Charles Garnier et le réseau routier est maintenu.
L'environnement et l'esthétisme de la ville
Je crois que le scénario 3 aurait un trop grand impact sur la fluidité de la circulation automobile et engendrerait une circulation locale désordonnée ce qui aurait un impact sur les résidents locaux. Avec le scénario 2 on coupe l'accès au tramway à tout les travailleurs et travailleuses ainsi qu'aux étudiantes et étudiants de cette zone, les rabattant vers les stations Holland et Belvédère. Ces stations deviendraient ainsi beaucoup plus achalandées.
Avec les 3 écoles et les 2 garderies se trouvant dans le secteur, il est important que l'accès aux familles provenant de l'extérieur du quartier soit facile. De plus, il faut vraiment éviter que la circulation régulière soit redirigé dans le quartier Saint-Sacrement.
Plus il y a d'arrêt sur le réseau de transport en commun et moins il est rapide/efficace. De plus, je préfère les arbres au tramway.
Préservation proximité station et impact certain sur circulation ds zone scolaire et rues avoisinantes si René-Levesque totalement bloqué (dont circulation de transit lié aux écoles, à la bibliothèque et au ministère de la Santé).
Promouvoir le transport en commun.
Voie auto et arbre
Importance de maintenir un lien routier
Capacité de planter des arbres en davantage de quantité pour compenser
Accès au transport en commun à proximité et mise en place d'un réseau efficace de transport actif
Cette station est importante
Juste équilibre entre la circulation auto et station à proximité. On veut éviter d'engorgement les rues avoisinantes pour la protection des résidents et des enfants
Maintien des services
Ces arbres ont une valeur irremplaçable, les éliminer serait impardonnable!
Je trouve important de bien desservir ce secteur en transport en commun et je redoute la redirection de la circulation de transit dans les rues locales. La rue Joffre est très étroite mais est quand même utilisée comme rue de transit par plusieurs actuellement.
L'installation à cet endroit causerait une impossibilité d'accès aux écoles primaires à proximité notamment par la rue Joffre, abatrait des arbres magnifiques et nuirait grandement à la tranquillité dans le quartier

L'accessibilité au transport en commun doit être la priorité.
Maintien du réseau routier.
Abattage des arbres moins grand qu'au scénario 1.
Ne pas altérer le réseau routier actuel
La survie de l'Institut Saint-Joseph!!! Une école primaire qui accueille depuis plus de 100 ans environ 400 élèves. C'est mon emploi et l'avenir de l'école de mes enfants qui est en jeu. Déjà, avec le télétravail, il y a une diminution de la clientèle. La nouvelle station de vélo au coin de Joffre occasionne déjà des frustrations puisqu'elle bloque la voie de droite et cause de la congestion aux heures de pointe.
Des enfants se déplacent en autobus scolaire pour se rendre à l'institut St-Joseph. Je vois mal envoyer les enfants seuls dans un tramway pour se rendre à l'école. Certes, une trentaine d'arbres vont être abattus mais il y aura d'autres arbres qui vont être plantés pour les remplacer.
Il devrait y avoir moins de voiture et surtout moins de priorité aux voitures, c'est à la voiture de s'adapter à la nouveauté.
Attractivité du transport en commun ; maintient des accès routiers aux écoles et hopital
Il me semble indispensable d'avoir une station de tramway devant une école afin de favoriser et valoriser le transport en commun pour les plus jeunes sans toutefois complètement enlever les voitures de l'équation.
Laisser la possibilité que les automobilistes circulent
Je suis hésitante entre la solution 1 et 3, mais dans le cas de la solution 3, j'ai des doutes quant à l'impact sur les rues résidentielles avoisinantes ainsi que sur la sécurité pour les vélos/piétons
Le moins contraignant étant donné que je suis contre le tramway
Les parents des jeunes allant à l'école dans ce secteur doivent être en mesure d'aller les reconduire ou chercher de façon efficace et sans casse-tête.
Les arbres matures doivent être préservés de manière prioritaire.
La station va encombrer le trafic de voitures et de personnes. Mes enfants vont à l'école Charles Garnier et nous apprécions le dégagement de l'espace. Définitivement pas de station pour nous!!!
Limiter les impacts au niveau de la circulation automobile dans le secteur
La création d'un endroit, lieux de vie, extraordinaire avec le collège, la bibliothèque. Ce serait paisible et le maintien (bonifications?) du couvert végétal, l'endroit serait très agréable. Et oui, ça m'inciterait de prendre le tramway pour éviter les problèmes de circulation.
Milieu urbain agréable, protection de nos arbres en milieu urbain
Le maintien de la végétation, l'accessibilité aux écoles avoisinantes par le transport en commun, la limitation du transport automobile en ville et la priorisation du transport en commun
C'est le plus logique si on veut un tramway efficace sans mettre en péril les rue avoisinantes en détournant la circulation
Les arbres perdus peuvent être compensés en replantant
Les deux autres scénarios n'ont pas d'allure. C'est un choix par défaut.
Trois écoles dans le secteur
L'efficacité du Tramway tout en conservant l'efficacité de la route.
Limiter l'impact sur les arbres, limiter l'impact sur la circulation

Priorité au auto et au étudiants
Les autres stations de transport en commun sont assez proches. Même si je prends normalement l'autobus à l'arrêt St Charles Garnier, je ne verrais pas une grande différence à me rendre à l'arrêt Holland. Le scénario 3 me semble malheureusement irréaliste par le retrait des voies du réseau routier, je pense que cela aurait trop d'impacts sur les autres routes du secteur. Le scénario 2 est un bon compromis.
Scénario me semble le plus durable.
Moins de station. Ajoute rapidité du team.
Le scénario 1, mais avec voies partagées (qui répondent mieux aux préoccupations de sécurité des citoyen-nes) et élimination des ilots de refuges pour les piétons et décalage des quais (comme secteur Cartier) pour réduire la largeur de l'emprise. Selon le bureau de projet, la largeur entre les trottoirs serait de 16m. Avec 6m pour le tramway, 2,8m pour le quai (1 à la fois) et 3m pour chacune des voies de circulation (comme actuellement) il reste 1,2m qu'on devrait utiliser pour élargir les trottoirs. Ça aurait d'ailleurs dû être une question. À quel endroit voulez-vous accorder l'espace résiduel au lieu de nous Imposer des dogmes (voies de circulation à 3,7m...). Notez que si on n'élargissait pas les trottoirs, ce scénario serait possible avec des voies de circulation de 3,6m soit 1m plus large que les camions de pompiers... l'espace entre les trottoirs face à St-Charles-Garnier est sûrement plus grand que 16m...
Outre ne pas avoir de tramway, il n'y pas de scénario idéal. Bien que je voudrais préserver les arbres matures (plus efficace pour la captation de CO2 que de jeunes arbres), c'est celui qui accomode le plus les usagés de la route et ceux des transports en communs. Les deux sont "gagnants".
Le scénario 1 est acceptable si d'autres arbres sont plantés pour compenser la perte. La circulation sur R-L doit être maintenue mais de manière réduite et à basse vitesse. Le maintien de la station est importante pour la clientèle de l'école et de la bibliothèque
Afin de protéger les arbres existants
La protection maximale des arbres.
Valorisation du transport en commun et actif.
La mobilité durable devrait être mise de l'avant et être accessible pour qu'il soit facile de changer nos pratique d'auto-solo pour le futur. C'est gagnant à long terme!
Le scénario 1, mais avec voies partagées (qui répondent mieux aux préoccupations de sécurité des citoyens) et élimination des îlots de refuges pour les piétons et décalage des quais (comme à Cartier) pour réduire la largeur de l'emprise. Selon le bureau de projet, la largeur entre les trottoirs serait de 16m. Avec 6m pour le tramway, 2,8m pour le quai (1 à la fois) et 3m pour chacune des voies de circulation (comme actuellement) il reste 1,2m qu'on devrait utiliser pour élargir les trottoirs. Ça aurait d'ailleurs dû être une question. À quel endroit voulez-vous accorder l'espace résiduel au lieu de nous imposer des dogmes (voies de circulation à 3,7m...). Notez que si on n'élargissait pas les trottoirs, ce scénario serait possible avec des voies de circulation de 3,6m soit 1m plus large que les camions de pompiers.
Le scénario 1, mais avec voies partagées (qui répondent mieux aux préoccupations de sécurité des citoyens) et élimination des ilots de refuges pour les piétons et décalage des quais (comme à Cartier) pour réduire la largeur de l'emprise. Selon le bureau de projet, la largeur entre les trottoirs serait de 16m. Avec 6m pour le tramway, 2,8m pour le quai (1 à la fois) et 3m pour chacune des voies de circulation (comme actuellement) il reste 1,2m qu'on devrait utiliser pour élargir les trottoirs. Ça aurait d'ailleurs dû être une question. À quel endroit voulez-vous accorder l'espace résiduel au lieu de nous

imposer des dogmes (voies de circulation à 3,7m...). Notez que si on n'élargissait pas les trottoirs, ce scénario serait possible avec des voies de circulation de 3,6m soit 1m plus large que les camions de pompiers... Par ailleurs, je ne serais pas aussi surpris que l'espace entre les trottoirs face à St-Charles-Garnier soit plus grand que 16m...
Maintien de la végétation le plus possible et encourager l'utilisation du tramway de préférence à l'automobile
Bien que la perte d'arbres soit malheureuse, les gains pratiques les valent pour rendre le tramway attrayant tout en maintenant l'efficacité du transport avoisinant.
Même si l'abattage des arbres est préoccupant, je crois que le service serait plus pratique pour les usagers de ce type de transport en ayant cette station. Cela permettrait aux employés sur Grande Allée de prendre cette station plus aisément.
Un choix plus vert & plus sécuritaire pour les étudiants et gens du secteurs.
On souhaite diminuer les gaz à effet de serre en favorisant notamment, le transport en commun. A mon avis, orienter notre choix vers le transport collectif, tout en maintenant la verdure est un pas dans la bonne direction. On peut penser que plus le réseau de transport en commun sera efficace et bien pensé, plus la population choisira de l'utiliser au détriment de l'automobile.
2 autres stations à proximité.
Scénario équilibré
Inutile d'avoir la station
Moindre impact sur arbres. Station belvédère à proximité
Je ne veux pas de tramway
Le respect de mes valeurs environnementales et communautaires
Il y aura de nouveaux arbres plantés (les arbres ne sont pas éternels). Maintien de la station St Charles Garnier. Moins de détournement de la circulation par des rues résidentielles Nord-Sud.
À mon sens, ce scénario permet la conservation d'un maximum d'arbres tout en rendant le tramway attractif. Cela bonifiera la beauté du quartier.
La conservation des arbres et l'attractivité du transport en commun. Il faut absolument garder la station du collège.
L'Accessibilité pour les gens du secteur. Maintenir un minimum d'accès à l'auto
Abattement d'arbres moins important et tronçon sans voiture (en espérant que la demande induite "inversée" s'appliquera - autrement dit, que le tramway réduira le nombre de voitures sur les artères).
Je ne sais pas comment nous pouvons empêcher les voitures dans un tronçon. Ils passeraient où? Je suis cependant très favorable à l'insertion du tramway du point de vue environnementale. Québec avait besoin d'un projet d'envergure pour lutter contre les changements climatiques.
J'ai choisi le scénario 2, car c'est le « moins pire » des trois pour sauvegarder le couvert forestier et permettre la circulation automobile... Mais je ne l'aime pas vraiment non plus, surtout avec la présence des écoles et de la bibliothèque. Je pense que pour ce tronçon, vous devriez opter pour un aménagement différent qui s'apparenterait à celui proposé pour le secteur des cimetières (entre la rue du Parc-Gomin et l'avenue Le Normand). Au lieu d'aménager les stations pour usagers au centre de la chaussée sur la plateforme, aménagez-les sur les terrains adjacents de chaque côté du boulevard. L'emprise requise pour ce type d'aménagement étant moins grande, la majorité des arbres pourraient être conservés. Afin d'assurer la traversée sécuritaire des usagers

<p>pour l'embarquement/débarquement, un système de lumières ou de barrières pourrait facilement être mis en place pour signaler l'arrivée du tramway. Ainsi, on pourrait conserver la station, la circulation automobile et protéger les arbres.</p> <p>La question que tous les résidents du secteur se posent c'est « pourquoi ce tramway et surtout, pourquoi ce tracé ». J'ai lu toute votre documentation, j'ai visionné toutes vos conférences et plus j'en apprendis sur ce projet, plus je suis contre. Pourquoi avoir abandonné le projet de SRB? Le SRB ne nécessitait pas la démolition du centre-ville pour insérer une voie ferrée et défigurer le boulevard René-Lévesque. Il permettait non seulement de revitaliser le boulevard Charest, cette artère mal aimée, mais également de desservir la Rive-Sud. Vous dites que les Métrobus 800 atteindront bientôt leur point de saturation et créeront des problèmes de congestion. Alors, repensons leurs parcours et horaires! Le tramway créera encore plus de problèmes et dans 20 ans, on le démantèlera pour faire place à un mode de transport plus souple, mieux adapté. Avec les trois scénarios proposés pour le secteur de collège Saint-Charles-Garnier, vous venez de démontrer que l'insertion du tramway sur René-Lévesque est une véritable aberration urbanistique qui ne répond pas au besoin de la population.</p>
<p>C'est le choix le moins pire, le mieux serait de ne pas avoir de tramway.</p>
<p>Je choisis le scénario 1 par dépit, je suis certain que le scénario 1 peut être bonifié et sauver les arbres en plus. Par exemple, prolonger le trottoir existant, devant la bibliothèque, sur la partie asphaltée de la cour des jésuites et vous avez gagné 2 mètres, resserrer l'espace station et mettre des trottoirs moins larges et vous venez de sauver d'autres mètres sur les 23 mètres requis et les 21 mètres de jeu actuel entre les arbres existants. Vous pouvez aussi passer le deuxième trottoir sur le parterre des services diocésains et donner une impression de grand boulevard entre le trottoir sud et la voie routière.</p>
<p>Scénario ayant le moins d'impact sur les arbres, mais qui augmente le plus l'attractivité du transport en commun.</p>
<p>Important d'avoir une station près du collège St-Charles-Garnier</p>
<p>Je ne suis pas pour la construction du tramway. Tant qu'il n'aurait pas un 'étude sur les besoins réelles des usagers que y justifie, le service actuel de Métrobus est suffisant.</p>
<p>Répond davantage à mes priorités.</p>
<p>Conserve les arbres matures et les déplacements actifs au centre des priorités.</p>
<p>Il faut réduire la capacité routière afin de rendre le transport en commun plus compétitif et inciter plus de personnes à opter pour ce mode de transport, et ultimement réduire collectivement nos émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de lutte aux changements climatiques.</p>
<p>Il faut protéger les arbres et les plus vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs du transport en commun). La présence de trois écoles (Oraliste, St-Joseph et Garnier) nécessite de réduire la circulation automobile et favoriser des modes alternatifs pour aller à l'école.</p>
<p>Abattage d'arbres moins important sans trop d'impact sur le réseau routier</p>
<p>appui à la conception idéale, partage de la voie pour tous peu d'arbres abattus</p>
<p>Déjà grande quantité de stations dans le secteur. À partir de St-Charles la distance de marche vers Holland est de 550m (6 min) et vers Belvédère de 450m (5 min).</p>
<p>Préservation des arbres et accès tout en contrôle de la circulation routière.</p>
<p>Choix avec le moins d'impact sur la commodité des réseaux de tramway et routier.</p>

<p>Le scénario 1, mais avec voies partagées (qui répondent mieux aux préoccupations de sécurité des citoyens) et élimination des ilots de refuges pour les piétons et décalage des quais (comme à Cartier) pour réduire la largeur de l'emprise. Selon le bureau de projet, la largeur entre les trottoirs serait de 16m. Avec 6m pour le tramway, 2,8m pour le quai (1 à la fois) et 3m pour chacune des voies de circulation (comme actuellement) il reste 1,2m qu'on devrait utiliser pour élargir les trottoirs. Ça aurait d'ailleurs dû être une question. À quel endroit voulez-vous accorder l'espace résiduel au lieu de nous imposer des dogmes (voies de circulation à 3,7m...). Notez que si on n'élargissait pas les trottoirs, ce scénario serait possible avec des voies de circulation de 3,6m soit 1m plus large que les camions de pompiers... Par ailleurs, je ne serais pas aussi surpris que l'espace entre les trottoirs face à St-Charles-Garnier soit plus grand que 16m...</p>
<p>Il faut garder la circulation et la station. Les arbres repousseront c'est tout!</p>
<p>Scénario présentant le plus d'avantages si compensation à moyen et long terme de la perte des arbres d'alignement.</p>
<p>On préserve un maximum d'arbres, on facilite les déplacements actifs tout en améliorant la qualité de vie dans le quartier. De plus, la science dit que retirer des voies de circulation n'augmente pas nécessairement les problèmes de congestion.</p>
<p>+++ circulation.</p>
<p>Besoin de circuler en auto.</p>
<p>Fonctionnalité du système pour tous; il faut rechercher l'acceptation sociale de l'ensemble de la population.</p>
<p>L'abattage des arbres sera compensé par des plantations supplémentaires. Plusieurs arbres sont déjà âgés.</p>
<p>Besoin de circuler de façon fluide en au auto.</p>
<p>Je suis contre le tramway</p>
<p>Caractère irremplaçable des arbres matures en place</p>
<p>Importance de maintenir la station; Besoin de garder nos rues de quartier tranquilles.</p>
<p>Important de maintenir une certaine circulation automobile mais réduire la vitesse. Plus d'arbres à abattre ? Des arbres, cela repousse.</p>
<p>It would be very shortsighted to remove the station at Joffre in order to protect a few trees. The distance between the stations at Holland and Belvédère would be very long, making it unappealing for anyone who lives near Joffre (such as myself) to take the tram. The environmental benefit of removing cars from the road through public transit far outweighs that of the existing trees. As long as new trees are planted, I don't consider the trees to be an important issue. With that said, Blvd René-Lévesque will probably continue to be an important thoroughfare for vehicle traffic, and I imagine removing a section would place too much pressure on surrounding streets, unless there is very careful traffic planning. For these reasons, I selection Option 1.</p>
<p>Le transit automobile est nécessaire sur toute la longueur de Rene-Levesque</p>
<p>Limiter les arbres à abattre et prioriser le transport en commun à la voiture.</p>
<p>Préservation des arbres, attractivité du réseau de transport en commun, augmentation de l'incitatif pour ceux qui font de la circulation de transit de prendre les transports en commun.</p>
<p>Écoresponsable</p>

Faut arrêter de vivre en 1950 en privilégiant le transport routier. Protégeons les arbres et mettons l'avant sur le transport en commun.
L'impact sur les arbres d'alignement doit être mitigé le plus possible.
Accessibilité au transport en commun, qualité de vie des quartiers résidentiels
Maintenir l'attractivité du transport en commun est un aspect essentiel tout en minimisant l'impact sur l'environnement.
Plus en accord avec l'environnement et la santé
On doit privilégier le transport en commun, les piétons et les cyclistes avant tout dans un quartier très central où l'usage de l'automobile est difficilement justifiable.
Bien qu'il soit dommage de devoir couper de grands arbres matures, je considère que c'est un prix raisonnable à payer pour offrir un service de transport en commun optimal pour le secteur. Le retrait complet de voies de circulation automobiles n'est selon moi pas réaliste, ne serait-ce que pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des résidences en face de Saint-Charles-Garnier et l'accès des services d'urgence.
J'adore les arbres. Je déteste les voitures.
Triste de couper des arbres, mais un réaménagement permettra d'en planter de nouveaux et ils vont repousser, heureusement. Couper l'axe routier causera de graves problèmes de circulation dans le quartier
Je suis urbaniste, il ne faut pas couper les arbres
Mon scénario préféré serait le 3, mais j'ai peur que cela ne soit pas réaliste à long terme pour la ville et que le transit des voitures par d'autres rues ait un impact négatif sur la quiétude des résidents.
Le scénario 3 augmente l'attractivité du transport actif et du transport en commun. Il réduira la circulation sur les voies adjacentes à long terme en augmentant la difficulté de se déplacer en voiture. De plus, un retrait des voies de circulation embellira le quartier et rendra le quartier plus silencieux.
Le futur est aux transports en commun et au développement durable, mais les rues alentours ne sont pas configurées pour recevoir le trafic dévié (si une solution viable existe pour rediriger, alors l'option 3 est idéale!)
PRÉSERVATION DES ARBRES EXISTANTS
Je ne veux pas diminuer la circulation automobile
Plus écologique et intégration d'une section piétonne, qui sont presque inexistantes dans la ville.
J'ai voté pour le maire présente, mais pas pour le tramway... Je suis contre le tramway.
Ce scénario n'affecte que les déplacements automobiles. Or, dans une optique de virage environnemental il faut nécessairement réduire les déplacements automobiles au profit des déplacements actifs et collectifs. Ce serait une grave erreur de refaire encore une place privilégiée à l'automobile.
Retrait des voies de circulation
Il est important de garder une station à proximité des écoles (SCG, institut, les oralistes) et que celle-ci soit sécuritaire.
Protéger l'accès au collège Saint-Charles-Garnier afin d'éviter une diminution des élèves et le financement dû à la location des stationnements en avant du collège.
Je pense qu'il est important de garder de la place pour l'automobile (du moins pour le moment), car l'utilisation du transport en commun n'est pas encore entrée dans les habitudes des gens de Québec. Toutefois, je ne pense que pas que de retirer les voies

de circulation sur un si court tronçon aura un effet "traumatisant" pour les gens qui utilisent la voiture. C'est pourquoi j'ai choisi le scénario 3.
Il faut une station et l'élimination des voies automobiles aurait un gros impact sur les plus petites rues quartier. Il faut donc sacrifier les arbres.
Maintien réseau routier
Les arbres peuvent être replanter et je ne veux pas trop de trafic dans les rues voisines
Meilleur compromis selon moi.
L'attrait du transport en commun + préserver le plus d'arbres possible. Ce scénario semble aussi plus attrayant pour le transport actif. Les voitures ont déjà énormément (trop) de place partout en ville. Ce scénario me semble le plus intéressant, l'amélioration de la qualité de vie des résidents et la réduction des émissions carbone passent par la réduction de la circulation automobile. Rendre ces endroits agréables aidera la population à adhérer au projet et à constater que c'est pas mal moins pire qu'ils ne l'imaginent, et que finalement tout le monde gagne avec une ville avec moins d'auto.
La station st Charles sert l'école St Charles, l'école st Joseph et aussi l'école pour les sourds. Mais les élèves peuvent marcher jusqu'à Belvédère sinon sur Hollande. Je pense que cette option fera en sorte de préserver les arbres.
Privilégier les transports en commun en priorité
IA groupe financier et la RAMQ ont leurs bureaux là, école, bibliothèque: il faut desservir ce point névralgique
Je suis d'avis que la station doit être préservée en raison du pôle d'emplois important dans le secteur à proximité. Cela doit se faire en préservant le patrimoine naturel en place.
Cet arrêt doit être conservé pour les élèves du collège Garnier, mais aussi pour tous les employés de la RAMQ, de l'Industrielle Alliance, etc. qui travaillent sur la Grande-Allée à proximité.
Les arbres peuvent être replanté
Importance de maintenir le réseau routier
Favoriser le transport en commun
Réduire le nombre de voitures sur le réseau routier en rendant la circulation en automobile, longue, fastidieuse et stressante
École à proximité, bâtiment bien implanté dans sa communauté. Besoin à la fois du transport en commun et du transport automobile pour les élèves de cette belle école.
L'idée est de promouvoir le transport en commun et les transports actifs
Dans plusieurs grandes villes Européennes, la circulation automobile est interdite dans le centre-ville et c'est vraiment plaisant. On se targue de faire un tramway à l'européenne, alors allons-y !
Protection des arbres et réduction de la circulation routière. Amélioration des conditions pour les piétons et cyclistes.
Un métro réglerait tous ces problèmes. Avec un tramway, jamais je ne vais abandonner ma voiture pour utiliser ce transport. Si nous avons un métro, je serais le premier à ne plus jamais prendre ma voiture. Utilisons l'argent du 3e lien, combiné à l'argent pour le tramway et faisons un métro à la place!!!
Il faut privilégier le maintien des arbres, quitte à diminuer la capacité du réseau routier. Faisons place aux vélos et aux piétons et allégeons la circulation routière... parole d'automobiliste!

C'est celle qui concorde plus avec un quartier sain et agréable qui s'inscrit dans la lutte aux changements climatiques.
Privilégier le transport en commun dans un secteur qui bénéficie déjà de voies de circulation automobile à proximité (Grande-Allée et Chemin Ste-Foy)
Je préfère la proximité des stations et de protéger les arbres que de privilégier la circulation.
On veut favoriser le transport en commun. Il est impossible de laisser la route aux véhicules et avoir du transport en commun surtout à Québec. En Europe, on voit cela souvent. Ce secteur est magnifique. Cette façon de faire est la meilleure.
L'automobile accès à l'ensemble du réseau pour des chemins alternatifs. Il est par contre difficile de remplacer des arbres matures et il est important de favoriser au maximum l'accès au transport en commun.
Il est important de maintenir une station pour les étudiants et de ne pas bloquer le passage des voitures.
Plus facile de faire accepter ce scénario par l'ensemble de la population (surtout les automobilistes), mais à la condition que de nouveaux arbres soient plantés à proximité et en contrepartie, une réduction de la limite de vitesse serait plus sécuritaire. Il est très important de favoriser également les pistes cyclables à mon avis avec la popularité grandissante des vélos électriques.
Craintes par rapport à la sécurité dans les rues de transit avec le scénario 3. Je crois aussi que la station Belvédère est assez proche et que cela contribuerait à la fluidité/vitesse du tramway.
Le pire impact implique l'abattage d'arbres qu'il sera possible de replanter. Ce scénario semble être le meilleur compromis de cohabitation entre circulation routière et transport en commun.
Je suis totalement en désaccord avec Tramway, c'est juste ridicule, donc je vous donne des réponses autant ridicules que le projet.
Il faut conserver le plus d'arbres possible pour la réduction de la pollution urbaine, des îlots de chaleur et la convivialité.
Congestion routière sur les axes parallèles, moins de facilité à circuler en vélo. Abattage d'arbre mature et émerveillant. Entrave au calme du secteur.
Éviter des accident entre les piétons et voitures et valoriser les moyens de transport autre que la voiture (vélo, etc.)
SCÉNARIO 4: pas de tramway à Québec. Surtout pas dans ce plus beau secteur boisé de la Ville!
Solution la plus équilibrée.
1) Diminution des autos en ville 2) Favoriser le transport en commun et la qualité de circulation des vélos et piétons 3) Protéger à tout prix les grands arbres qui poussent là depuis plusieurs décennies 4) L'humain avant l'automobile
Maintien du réseau routier, éviter de déplacer le trafic sur les rues adjacentes, tant que les arbres sont replanté ailleurs dans le cartier.
Redonner l'espace aux citoyens. Les voitures ont déjà assez d'espace. De plus, agir sur les changements climatiques, donner de l'espace aux gens de se déplacer sécuritairement (vieillesse de la population). Conserver le plus d'arbres.
C'est la bonne occasion de concevoir ce secteur autrement que comme un bête lieu de transit automobile entre les ponts et le centre-ville; tant qu'à y être, on pourrait penser corriger le long détour dans le vélo-boulevard pour le ramener vers le sud (ou alors

exproprier une partie de St-Charles pour pouvoir le traverser dans l'axe existant du centre-ville jusqu'à Joffre)
Il faut maintenir l'attractivité du transport en commun tout en tentant de diminuer l'abatage d'arbre
Le plus en lien avec mes priorités et valeurs
C'est un moindre mal puisque le plus important est selon moi de conserver les arbres et l'accès à la circulation automobile.
Je crains que la facilité actuelle de me rendre au travail en empruntant les rues Thornhill, Joffre, Calixa-Lavallée (et Rene Lévesque évidemment!) soit grandement perturbée (surtout si les scénarios impliquent l'impossibilité de tourner à gauche... Le trafic sera alors concentré sur des axes comme Holland/Belvédère/Grande Allée qui sont déjà très achalandés. Alors si tel devait être le cas il faudrait songer à un allongement de la durée des lumières vertes pour permettre de remplir et vider le secteur RAMQ/Industrielle Alliance matin et soir aux heures de bureaux... La ville est dotée d'un système de gestion intelligent des lumières de circulation, il suffirait de le mettre à profit ! Un grand nombre d'employés ne résidant pas sur le trajet du tramway et ayant de toute façon besoin de leur automobile personnelle pour les accompagner les enfants à l'école là où ils résident....
Respect des gens n'étant pas desservi par le transport en commun donc devant circuler en auto. L'impact des arbres peut être repris ailleurs (plantation massive)
Je crois qu'il ne faut en aucun cas diminuer l'attractivité du transport en commun (scénario 2), puisque c'est ce qui risquerait de faire échouer le projet auprès de la population. Les gens veulent du transport en commun efficace et accessible. En coupant les liaisons avec les autres lignes de transport en commun, on vient annuler l'efficacité. Pour le scénario 3, je crois que de couper les voies de circulation sur le tronçon apportera beaucoup plus de circulation dans les rues locales autour. De plus, il y a aussi la piste cyclable qui passe sur la rue Père-Marquette, ce qui rendrait les déplacements des cyclistes plus difficiles et moins sécuritaires.
Nous voulons que les voies de circulation automobile demeurent
Permet la circulation du tramway ainsi que des automobiles. Station Garnier est pertinente compte tenu de l'achalandage du secteur.
Conserver les arbres et restreindre la place de la voiture, aide à préserver la qualité de l'environnement et des aires de vie.
Je pense que la station Collège Saint-Charles-Garnier est importante et qu'il ne faut pas la retirer du projet. De plus cela ferait une distance bien trop grande entre les deux stations avant et après la station Collège Saint-Charles-Garnier Mais il est important de compenser l'abattage des arbres en replantant au moins le même nombre d'arbres dans le secteur
Aucune de ses réponses, projet inutile, trop coûteux, dépassement de coûts assuré, combien va coûter l'entretien, aucune voiture en ville, faillite des commerçants, aucune possibilité de déménagement, ramassage des ordures etc.... rien de positif dans ce projet
Aucune de ces options. Votre tramway est destructeur de milieux existant, de la trame urbaine. Un métro léger serait plus approprié et plus moderne.
Car le trafic est déjà un problème et le tramway ne va que l'empirer car ceux qui vont prendre le tramway sont déjà ceux qui prennent le transport en commun je pense aussi que pendant l'hiver ça va être le calvaire
Le Tramway est non requis en haute ville

L'automobile prend déjà une place trop importante de nos villes, lutter contre le changement climatique est plus qu'urgent !
Préserver au maximum la circulation automobile .je demande un référendum !
Pas de tramway. Faire un vrai sondage sur l'acceptabilité du projet par les gens de la ville de Québec. Ne pas se fier seulement sur les résultats du vote des élections municipales.
Le tramway est la pire idée, votons donc pour la moins pire des solutions
Aucun de ces scénarios est envisageable. On ne veut rien savoir de votre projet de tramway.
Si le tramway réduit l'efficacité de déplacement dans le centre-ville, tous les résidents auront beaucoup de difficulté à se déplacer et congestionner les axes en périphérie.
La protection de l'environnement (maintien d'arbres capteurs de CO2) et la réduction de nos émissions de GES (encouragement aux déplacements actifs) m'apparaissent plus importantes que la fluidité des déplacements automobiles.
Mon fils a pris l'autobus seul durant 4 ans et si la bus n'était pas à la porte pour le retour à la maison. Comme parents nous aurions été le chercher.
Scénario 4 pour moi
Annuler le projet et occuper vous des routes et des poubelles !!!
Personnellement je ne veux pas de tramway je préférerais un référendum donc mon choix est ce qu'il y a de moins pire a mes yeux.
L'autobus électrique c'est encore mieux.
Aucun de ces scénarios. Tous des scénarios sans jugement.
C'est le scénario qui se rapproche le plus de mon idéal: pas de tramway et un métro reliant les centres villes Québec et Lévis.
René Levesque est un axe de transport important
Le meilleur scénario serait de prolonger le tunnel sous terrain sur quelques kilomètres tant qu'à dépenser des milliards mais puisque ce n'est pas une option le moins pire est le scénario 2, de plus une station de moins va réduire le temps pour parcourir le trajet au complet.
Non a la guerre a la voiture
On dirait que c'est la guerre a la voiture
Ce l'option la mieux adaptée
Le Tramway n'a pas lieux d'être dans un secteur desservi par des autobus déjà.
Un tramway est un mauvais choix de véhicules pour un service de transport en commun à Québec. Mais comme on nous l'impose, aussi bien tenter de réduire l'ampleur du projet au minimum.
Efficacité, accès et sécurité
Vivement les transports en communs. Les voitures personnelles peuvent rester en banlieue et périphéries.
Responsabilité sociale et environnementale
Jugement
C'est la moins pire des solutions étant donné que la ville s'entête à implanter un tramway qui à la base s'avère un mauvais moyen pour implanter un réseau de transport structurant.
Le transport en commun n'est pas adapté pour tous
Maintien voie circulation auto et conservation arbre.

Je crois que c'est la meilleure alternative pour aller de l'avant avec l'universalité du transport en commun
Aucun scénario sans référendum
Réduction de l'attractivité de l'automobile dans le secteur
Aucun scénario n'est convenable à part faire un métro léger. Il n'y a aucune acceptabilité sociale pour le tramway
Moins de tramway et de stations possible
La fluidité automobile doit être priorisée
Il ne faut pas trop dénaturer l'axe et si on interdit les véhicules routiers, et bien ils iront sur les axes parallèles.
Aucunes, vous êtes une gang de débiles!
Si vous retirez les voies de circulation automobile ce sera un désastre dans les rues avoisinantes
le tramway a priorité
Écologique
Important de laisser une courte distance entre les stations.
C'est un axe de transport important
Amélioration de la qualité de vie des résidents. Potentiel de développement en beauté du secteur
Il faut considérer qu'avec l'implantation du tramway, on doit s'attendre à une réduction du nombre de voitures. Plus le tramway et le réseau d'autobus seront efficaces, plus les gens privilégieront le transport en commun.
Préserver à tout prix ces arbres remarquables. L'absence de station ne nuira à personne: les jeunes peuvent très bien marcher vers Holland ou Belvédère, l'Hôpital est plus près de Belvédère, la RAMQ et les cics d'assurances sont plus près de Holland. Faux de dire qu'il y aura 200 à 300 personnes à l'un ou l'autre arrêt! Totalement exagéré! D'où viennent ces chiffres???
Je suis âgée. Je n'ai pas d'auto. L'hiver, je ne veux et ne J'utilise parfois des communauto. La sortie du stationnement est sur le boul. René Lévesque. Vont-ils supprimer ce stationnement près de chez moi si la circulation automobile est supprimée à cet endroit ? C'est l'élément qui fait que je ne vote pas pour cette option numéro trois car le serais tentée sinon.
Bon compromis. Voiture et station tramway
L'importance de prioriser le transport en commun sur la circulation automobile. Moins d'impact sur l'abattage d'arbres. Maintenir l'attractivité du transport en commun
C'est le choix le moins dérangeant pour un projet farfelu
Miser sur l'amélioration du transport en commun et la préservation des arbres et un environnement dans une perspective de développement durable.
1) Accessibilité au transport en commun pour les nombreux étudiants et travailleurs dans le secteur St-Charles-Garnier 2) Maintien d'une certaine circulation automobile
Peu d'impact à long terme de la coupe d'arbre pour le bien commun, autant automobilistes qu'utilisateur du tramway.
J'habite entre les rues Belvédère et Cartier. Mes réponses à ce sondage sont dans la même "logique": miser sur un transport en commun de grande qualité, réduire la dépendance à l'automobile (en ville notamment), conserver les arbres matures le plus

possible. Je suis conscient des impacts de mes réponses au niveau "politique". C'est tout de même le moment de les exprimer !
donner un accès facile au tramway pour les étudiants et limiter l'impact de la circulation sur les rues résidentielles.
Pour avoir moins de voitures au centre-ville
Le tramway va être efficace, rapide, régulier, moderne à ce qu'on nous dit partout. Une station de moins est le sacrifice à faire. Les arbres centenaires doivent être préservés le plus possible et le réseau routier est nécessaire. Le scénario 3 est impensable coté impact pour les résidents, les véhicules devront passer ailleurs amenant plus de trafic sur des artères ou il n'y en a pas déjà ou déjà suffisamment. Une rampe surélevée qui passe au dessus des installation de St-Charles Garnier n'a pas été envisagé? Un tronçons sous-terrain? Bien sur qu'il y a des couts supplémentaires, mais il n'y aurait pas d'aussi grands sacrifices à faire...
Domage qu'il faille sacrifier des arbres. Mais, y va ben falloir y arriver à implanter un transport en commun utile, intégré dans la vie communautaire et accessible au plus grand nombre ! La vie continue au-delà des "égos" et des considérations personnelles
La station Collège St Charles Garnier est importante vu les ressources sociales du secteur (3 écoles, bibliothèques, hôpital, bureau du gouvernement, Industrielle Alliance
On ne veux pas de Tramway, c'est très simple.
Les arbres abattus peuvent être réutilisés et demeurent un puit de carbone tant qu'ils ne sont pas brûlés. D'autres arbres peuvent être plantés et aménagés selon le nouvel urbanisme
Moins de bruit causé par les autos et meilleur qualité de l'air
La circulation pour tous est maintenue: auto, vélos, etc.
Scénario avec le moins d'impact sur l'environnement urbain tout en l'améliorant; les voitures pourront emprunter d'autres voies.
Maintenir voire augmenter l'attractivité du transport en commun sans trop d'impact sur les résidents du secteur (pas l'augmentation de la circulation de transit)
Ça fait 3 fois que je remplis cette putain de case. Je commence a croire que Jeff Fillion a raison de dire que ce sondage est une joke de woke. Bref, l'accès routier est important et tout entrave aura une répercussion sur la qualité de l'air (un véhicule qui roule a basse vitesse en faisant des arrêts fréquents pollué énormément) et sur les temps de parcours que ce soit en transport individuel ou collectif
Favoriser plus que tout le transport actif.
C'est totalement impensable d'enlever la station collège St-Charles-Garnier.
Les arbres. Je suis catégorique. La circulation routière peut s'adapter aux changements. Pas les arbres. Pas les changements climatiques.
Maintien de la circulation automobile
Voir le classement de mes priorités
Je crois qu'il faut diminuer les voies de circulation pour que les gens utilisent le tramway et les transports en commun.
l'environnement doit être une priorité. Nos modes de transports doivent changer si nous voulons avoir moins d'impact sur les changements climatiques. Il faut tout mettre en œuvre pour augmenter et sécuriser les transports actifs et diminuer notre dépendance à la voiture!

Scénario idéal pour le transport en commun et le réseau routier. Les arbres peuvent et doivent être remplacés.
La ville doit faire preuve de courage dans l'implantation d'un réseau de transport en commun structurant. Il ne faut pas avoir peur de diminuer l'attractivité du déplacement en voiture. De plus, cette option préserve le plus grand nombre d'arbres.
Priorité absolue au transport en commun
Station pour les écoliers = une priorité
Les arbres vont repousser Accès aux institutions pour les travailleurs
Accès aux institutions. Nouvelles plantations. On ne sait pas si les arbres actuels ne seraient pas affectés par les travaux.
Maintenir un bon transport en commun et une circulation automobile. Les arbres plantés referont la canopée.
C'est celle qui aura le moins d'impact au niveau de l'utilisation et de l'attractivité du tramway tout en conservant l'accès pour les voitures.
Favorise le transport durable sans élargir indûment la rue
Il sera possible de planter de nouveaux arbres
Pour éviter d'encombrer les rues avoisinantes; des arbres, ça se remplacent; pour que les gens soient à peine à 10 minutes d'une station de tramway
Il faudrait reconsidérer le trajet du tramway dans les quartiers St-Sacrement et Montcalm. Faire de René-Lévesque une rue partagée à 30km/hre et reconsidérer le trajet du tramway sur Charest de Holland à de la Couronne.
Diminue la présence des véhicules et moins d'abatage d'arbres
la station Collège St-Charles-Garnier n'est pas indispensable ; la clientèle du Collège est jeune et peut marcher sur une distance un peu plus longue et ainsi pouvoir préserver une quinzaine d'arbres matures et dans une phase ultérieure si jamais une station devenait un incontournable une station pourrait éventuellement être ajoutée !
Tant qu'à faire un tramway, aussi bien se donner toutes les chances pour qu'il soit attrayant.
Il faut toujours visé à réduire le nombre d'autos sur toutes nos routes ...
Moins de voitures
Moins de travaux à faire et meilleure intégration du tramway dans le paysage actuel. Il n'est pas nécessaire de faire de grosses infrastructures à chaque station. Si vous comparez avec Toronto, il y a des stations où le tramway se range légèrement à droite pour faire descendre et des lumières d'avertissements s'allument pour freiner les automobiles qui pourraient doubler par la droite. Cela est très efficace et sécuritaire.
Nous replanterons des arbres
Il y a beaucoup de circulation en haute ville. On ne peut pas complètement enlever des voies de circulation automobile. Des gens viennent de plus loin que la haute ville, et ce n'est pas à leur avantage de prendre les transports en commun. Mais il faut impérativement garder nos arbres.
Pa de coupe d'arbre ou peu et pas de changement aux voies de circulations, déjà de partager avec les autobus sa va devenir pire qu'avant.
Maintien de la desserte de ce pôle important, diminution de l'attractivité de la voiture, préservation des arbres.
Nous ne sommes pas à 15 arbres près, plantez-en 45 pour compenser. De toute façon en diminuant le Nb de voitures on va compenser la coupe des arbres.

Il faut préserver les arbres matures et le retrait de voies automobiles dans ce secteur est peu problématique
Nous avons besoin d'une station dans le secteur pour garantir l'adhésion d'un maximum de citoyens. Avec les grandes entreprises, l'école et l'hôpital, nous ne pouvons pas mettre de côté.
La ville autorise très facilement les îlots de chaleur. Juste à voir tous les immeubles construits dans Ste-Foy au détriment des espaces verts, des parcs et des arbres. La ville aime mieux le bien être des constructeurs que le bien-être de ses citoyens. Dans un futur proche la ville de Québec (Ste-Foy, Lebourgneuf, Charlesbourg, Beauport) sera malheureusement une ville de béton ou IL NE FERA PAS BON D'Y VIVRE. Une ville sans intérêt!
Ce choix me paraît raisonnable. Il n'y a aucun choix sans compromis.
Option 2 incohérente: aucun intérêt pour un tramway qui ne dessert pas la population. Option 3 non pertinente : boulevard Laurier et chemin Ste Foy incapable de recevoir encore plus de fréquentation routière.
Les arbres centenaires ont une valeur inestimable. Les autos peuvent se permettre un léger détour qui, une fois l'habitude prise, aura beaucoup moins d'impact sur le vécu des citoyens que la coupe des arbres.
Le maintien de la capacité routière est vraiment la dernière de mes priorités, surtout dans un secteur entourant une école secondaire.
Les arbres, ce n'est pas éternel. On ne doit pas handicaper le projet pour sauver quelques arbres.
Ce scénario impacte le moins la circulation automobile et c'est celui qui a le moins d'impact sur les arbres abattus.
Maintien de la conopée, poumon de la planète, maintien de l'attractivité du transport collectif
Les environnements sans voitures sont beaucoup plus agréables à vivre pour tout le monde. La voiture est un luxe et est un moyen très peu efficace pour déplacer les gens d'un point A au point B et ont doit s'en éloigner le plus possible collectivement.
Important de maintenir la circulation au maximum
Scénario plus accessibilité transport Maintient circulation routière Transport en commun Mesures compensatoire Maximiser l'utilisation du secteur
Offre une plus grande flexibilité de déplacement pour tous.
Privilégier la présence des arbres pour nous préserver de la chaleur
Le scénario 2 est le moins intéressant, car de diminuer le nombre de stations va nuire à l'adhésion du tramway. Le scénario 3 est intéressant pour la protection des arbres déjà en place, mais amènera trop de circulation dans les rues résidentielles avoisinantes. Le scénario 1 s'avère donc le meilleur compromis, considérant le ratio de 20 arbres plantés pour chaque arbre enlevé.
Bon compromis transport en commun et routier. Tant que compensé par la plantation de nouveaux arbres.
Si les arbres sont remplacés, cela devient la solution idéale puisque la tranquillité des rues avoisinantes est conservée, la sécurité des piétons et cyclistes de Père-Marquette

est conservée, l'attractivité du transport en commun est bonifiée. Mais il faut replanter les arbres, bien sûr !
L'objectif d'un projet d'envergure de transport en commun comme celui du tramway est de diminuer l'attractivité de l'automobile et d'encourager les gens à l'utiliser le nouveau moyen de transport. Le retrait des voies automobiles encouragera les gens à privilégier l'utilisation du transport actif et du tramway.
Le meilleur l'offre en TeC/Transport Actif sera, le plus on l'utilisera
Je suis employé de IA et j'ai habité dans le secteur pendant plusieurs années. Je crois que malheureusement les arbres matures peuvent être remplacé (même si ça prendra du temps).
il est important de penser aux humains avant de penser aux arbres. Certes, il faut minimiser les impacts locaux mais l'enjeu est surtout d'offrir un meilleur système de transport en commun pour l'ensemble de la Ville. Les mesures de mitigation (plantation de 20 arbres par arbre abattu) me semblent adéquates d'autant plus que le projet offre une amélioration générale de la canopée sur son parcours (il y a plusieurs zones actuellement sans arbres ou en n'ayant peu).
Pour être un succès le tramway doit être le plus accessible possible.
Le maintien des voies pour les automobiles était une condition à l'acceptabilité sociale du tramway. Un tunnel devait être présent jusqu'à Cartier. Or, au fur et à mesure que le projet avance, on est revenu avec le combat tramway contre voitures. Il y a donc mise en danger du lien de confiance. Bien que j'appuie le tramway, l'adoption d'un scénario extrême qui n'était pas sur la table auparavant, de la disparition des voies de circulation sur René-Lévesque, me ferait me ranger du côté OPPOSÉ au projet de tramway. Cessez de saboter le projet avec un acharnement idéologique.
La distance entre les 2 arrêts les plus proches demeure raisonnable (880 m vs 690 m pour la moyenne du réseau), c'est un prix acceptable à payer pour protéger les arbres et la beauté du secteur, sans nuire aux déplacements automobiles.
Pour favoriser l'accès au transport en commun, plus sécuritaire pour les piétons et encourage à prendre celui-ci plus tôt que l'automobile
Espace beaucoup plus agréable à fréquenter et très joli! Pour les voitures, il y a d'autres options déjà présentes.
J'utilise le transport en commun pour aller au travail et dans mon quotidien en ville
La circulation est déjà problématique dans le secteur, diminuer à une seule voie va déjà causer des problèmes majeurs. Également le sacrifice d'arbres matures par une ville qui se prétend verte est impardonnable.
Scénario 3 si des mesures sont prises pour éviter d'engorger les autres voies aux alentours par les voitures qui nuiront aux résidents
À long terme, les arbres seront remplacés et la canopée sera renouvelée. À court terme, voir les arbres coupés me fera mal au cœur mais je privilégie depuis longtemps le transport multimodal.
On est en 2022
Réduction de la présence des autos, moins d'arbres coupés, station présente proche du collègue
C'est le meilleur des deux mondes. Transport en commun et réseau routier. Et un nombre important d'arbres sera plantés pour compenser.
Priorise les besoins d'accès au transport actif. Priorise la protection des arbres pour l'environnement et la reconnaissance du travail des personnes qui s'en sont occupés jusqu'à ce jour.

Priorise le fait qu'il faut diminuer le nombre de voiture qui circule en ville car il n'y aura plus l'espace nécessaire pour absorber leur augmentation
Important de ne pas couper dans le transport en commun. Celui-ci doit rester attractif. Important de planter et d'augmenter la canopée après les travaux.
Maintien de la station, j'habite le secteur.
Plus faible abatage
Option 1 préférable à l'option 2 qui provoquerait possiblement baisse de l'impact du tramway. Option 1 préférable à l'option 3 qui détournerait les voitures dans les quartiers résidentiels, avec des conséquences néfastes sur la sécurité et la tranquillité.
Les chars, c'est totalement has been.
A long terme, les arbres vont repousser et le transport en commun doit être la priorité
La station nécessaire en cet endroit pour favoriser la proximité au tramway; Les arbres vont pousser et redonner une riche canopée en 20 ans; La circulation limitée ne sera pas détournée en créant plus de problèmes.
Côté long terme, il s'agit de la solution avec le moins de compromis.
Personnellement, je prends très rarement la voiture pendant les heures de pointes, je me déplace beaucoup à pied et en transport en commun alors ce scénario correspond beaucoup à mes besoins.
Je comprends que couper des arbres matures est un enjeu, mais d'autres arbres peuvent être plantés, qui seront matures dans quelques années. Le boulevard René-Lévesque est un axe de circulation majeur, pour des déplacements est-ouest sur des longues distances (entre deux pôles), autant automobile que de transports collectifs et actif. Une voie de circulation automobile est nécessaire pour éviter des détours dans le quartier et surtout éviter de surcharger les autres axes de circulation davantage. Il s'agit d'un pôle de transport en commun très utilisé et l'éliminer risque de diminuer la quantité de personnes qui utiliseront le transport en commun (même s'il s'agit d'une station à proximité à moins de 10 minutes à pied).
Ce choix répond mieux aux besoins pour lesquels le tramway doit être construit L'usage premier du tramway sera ainsi mieux desservi.
Conserver le plus d'arbres et les voies de circulation
Le scénario 3 est celui qui répond le mieux aux besoins immédiats et futurs des résidents du quartier. On conserve la verdure, la fraîcheur estivale qui y est associée. La beauté du milieu de vie. Mais surtout, on a un accès facile, sécuritaire et conviviale au transport en commun de qualité qui invite à être utilisé. Donne un accès facile aux visiteurs (écoliers, bibliothèque, hôpitaux, etc.). C'est un scénario qui permet de placer en priorité des résidents qui ont choisi d'habiter en haute ville, de vivre à proximité des services et de leur lieu de travail, dans un milieu convivial. C'est décevant que les besoins de personnes qui sont extérieures à ce secteur, qui utilisent ce tronçon 2 fois par jour, pour des besoins ponctuels, déterminent le milieu de vie des autres. L'avenir est à la densification et au transport en commun. Pour un projet qui aura un impact déterminant pour l'avenir de la ville, il est important de donner l'espace suffisant à ce projet et surtout de rendre le transport en commun le plus attrayant possible.
scénario 2 ne favorise pas les déplacements en transport du commun (stations trop loin pour les personnes du secteur) Scénario 3 risque d'impacter trop les rues avoisinantes

Les véhicules individuels ont la priorité depuis trop longtemps. La mobilité active, les espaces verts et les transports en commun doivent avoir la priorité pour la qualité de vie de tous.
Un centre-ville n'as pas besoin de méga boulevard à deux voix, mais il faut surtout absolument priorisé la canopée et les arbres matures.
Favoriser par tous les moyens le transport en commun et la sécurité des usagers actifs (marche et vélos). Compenser la coupe des arbres par de la plantation et un aménagement paysager audacieux, du design urbain, etc.
Abattre 32 arbres dans ce secteur permettra d'augmenter l'attractivité du transport en commun, ce qui contribuera à freiner l'étalement urbain et l'abattage d'arbre pour développer ces autres secteurs.
Si les arbres abattus sont remplacés dans le secteur, il est préférable de conserver l'attractivité du transport en commun et de calmer le chialage des automobilistes.
Important de maintenir fluidité dans transport, les arbres peuvent se faire remplacer
Protéger la tranquillité du secteur résidentiel. Je suis d'accord avec cette option à condition que beaucoup d'arbres soient plantés pour compenser l'abattage nécessaire au projet.
Les besoins d'accès au centre-ville en voiture va toujours resté. Le boul René Levesque est déjà une belle alternative fluide. Si on fait de la replantation ça compense en partie. S'il y a le retrait de la station, ca va entrainer la circulation de plus de piéton a cause de l'école. La station doit rester et la route aussi pour l'école.
Plus vert
Influencer l'utilisation des transports en commun chez les automobilistes.
On pourrait replanter d'autres arbres en réaménagement l'immense stationnement de l'école St-Charles-Garnier
Favorisons le transport actif et collectif dans ce secteur.
Il ressemble au modèle européen que j'aime beaucoup
Le réseau de transport doit être optimal pour tous, pas seulement utile pour les utilisateurs du tramway.
Retrait d'une station, n'importe laquelle, c'est un mauvais choix. Ce serait anti-transport en commun. Retrait des voies sur un court tronçon, on n'a pas l'espace, ça obligerait des difficultés de circulation,
Préservation des arbres et de l'accès du transport en commun; une diminution de l'accès en automobile sera, on l'espère compensé par une augmentation de l'utilisation du transport en commun pour se déplacer dans le secteur.
Importance de favoriser le transport en commun vs les voitures
Des arbres seront replantés. La rue Père Marquette permet déjà une bonne circulation pour les vélos. Le retrait des voies de circulation des voitures est complètement absurde et engendrerait un trafic monstre sur les autres artères à proximité.
Il faut trouver le meilleur compromis tramway/autos
La protection des arbres est compensée avec le temps alors que dans les autres scénarios les impacts importants ne le sont pas
Moins d'auto, plus de transport en commun (ou transport actif comme le vélo)
J'adore les arbres. Vraiment! Et cela me désole qu'on doive les abattre. Mais ils repousseront... avoir la station pour le collège et les emplois à proximité : bon incitatif. Et c'est une voie automobile trop importante pour l'entraver. Je suis pro-mobilité active et je marche, vélo et transport en commun mais quand je prends l'auto... je passe sur René-Lévesque...

Je considère prioritaire la protection d'un nombre maximal d'arbres. De plus, ce scénario permet de réduire le nombre de véhicules ainsi que la vitesse sur René-Lévesque. Présentement, même si la vitesse maximale est à 50 km heure, plusieurs véhicules roulent beaucoup plus vite.
C'est plus écologique.
Les incitatifs pour le transport en commun doivent être clairs et convainquant. Aussi, si on limite les autos dans ce tronçon, c'est plus prudent pour le transport actif lorsque la voie est partagée (vers ave cartier) car il n'y aura pas d'autos qui roulent à 50km h.
Maintien de l'attractivité du transport en commun et du réseau routier
Maintien de la station est essentiel Maintien d'une circulation de voitures mais minimale, une question de commodité Les arbres sont vieux, je crois au remplacement suggéré
Le non-accès de véhicules ne m'apparaît pas une bonne solution.
Je veux protéger des arbres centenaires essentiels à la protection contre le réchauffement climatique.
Je suis contre le tramway. Le réseau actuel du RTC (800 et 801) qui effectue presque la même ligne que le tramway et même plus, parce qu'il va plus loin, nous convient parfaitement. Ceci dit, avec le tramway, nous devons prendre un transfert et donc, le trajet sera plus long que sans tramway.
Attractivité du transport en commun est prioritaire. Compensation par de jeunes arbres mieux adaptés dans le secteur versus de vieux arbres parfois malades.
Va dans le sens de mes valeurs. Augmenter bien-être des cyclistes et piétons.
La dynamique du secteur est important
Scénario qui offre un meilleur choix d'aménagements
Le maintien des arbres centenaires. Il est aussi important de rendre l'utilisation du transport en commun plus pratique et plus rapide que celle de la voiture, comme l'a fait la ville de Nantes (France) qui a depuis plus de dix ans presque rendu la circulation automobile impossible (car inutile) dans son centre-ville. Vélos, bus, axes piétonniers et bien sûr Tram.
Cette option concorde davantage avec ma vision du tramway : bonifier le transport en commun, encourager la transition de l'automobile vers le transport en commun, minimiser les impacts environnementaux. La Ville devrait faire preuve de créativité pour remodeler le secteur automobile pour accommoder les conducteurs pour maximiser l'attrait du tramway.
maintien du transport en commun et abattage des arbres limité
Il y a déjà beaucoup d'autobus dans cette zone, et deux arrêts à proximité.
Il est important de conserver la station si on veut que les gens puissent se rendre au collège avec le tramway.
Protection des espaces résidentiels, maintien de la sécurité de la piste cyclable, fluidité du trafic routier... sauver 15 arbres ne justifie pas de mettre en péril la tranquillité du quartier et la sécurité des personnes qui y circulent autrement qu'en voiture en déviant le trafic.
Compromis raisonnable comme il reste le boulevard Grande allée pour le transit.
La question de la protection des arbres existants est un problème à court terme. Il est possible de planter des arbres très matures qui, à moyen terme, remplaceront les existants. La circulation auto doit être maintenue même si elle est réduite et ralentie

S'il n'y a pas assez d'arrêt le service ne sera pas rentable
Je pense que le scénario 1 permet de conserver plusieurs arbres tout en atteignant les objectifs premiers du projet. La plantation de nouveaux arbres mitigera les effets à moyen et long terme. Plusieurs arbres matures sont malades et pourraient de toute manière risquer d'être abattus éventuellement.
Le fait que l'axe près de Cartier sera partagé milite en faveur d'un urbanisme qui favorise le tramway et qui redirige la circulation de transit vers Grande Allée et Chemin Sainte Foy
C'est un bon compromis
Étant donnée l'impact de la voie partagée Cartier, la circulation automobile sera moindre. Enlever la circulation à St-Charles diminuerai la circulation Hollande- Grand théâtre. Pour avoir un succès avec le tramway il faut réduire l'accessibilité automobile.
La Ville a une occasion unique de maintenir la qualité du milieu de vie du quartier. Les gens qui y habitent sont déjà sensibles à l'importance du transport actif et veulent continuer et même augmenter son utilisation. Dans 20 ou 30 ans, nous pourrions nous féliciter d'avoir favorisé un meilleur environnement pour les prochaines générations.
Nuire le moins possible aux automobiles
Il ne faut pas rediriger le trafic dans les petites rues ni sur les autres voies parallèles qui sont déjà bien utilisées.
Circulation égale pour tous
Permet de maintenir un équilibre entre l'accès au transport en commun et la fluidité de la circulation automobile tout en assurant à plus long terme la présence de plus d'arbres qu'actuellement de toute façon.
On sauve d'abord les arbres qui est une signature de la ville
Priorité au transport en commun
Le maintien du réseau routier tel qu'il est présentement est important afin de garder l'efficacité du transport. Des arbres, ça repousse!
Station trop moderne et mal intégrée
Ce scénario me semble le plus sécuritaire pour réduire les risques que des automobilistes arrivent rapidement au secteur ouest de la ville vers la section partagée du secteur Cartier.
Compromis raisonnable entre un abattage limité des arbres matures, l'accessibilité au tramway et diminution des voies pour les autos.
Efficacité. Solution pour enfin aboutir. Augmenter l'adhésion des « automophiles». Aménagement « vert » malgré la coupe d'arbres.
Préservation des arbres et de la station
Maintien de la circulation automobile et des arbres d'alignement
Nous souhaitons promouvoir le réseau de transport en commun (création du tramway), diminuer la circulation pour le bien des résidents et en même temps pour de l'environnement.
Transfert de la circulation dans les rues avoisinantes
Préservation de l'environnement
Une ville plus verte et plus sécuritaire pour les piétons.
On pourra planter de nouveaux arbres tout en bénéficiant d'une station (c'est actuellement le moment de construire une station)
Sauver les arbres et encourager le transport en commun

<p>Le retrait des voies de circulation est inacceptable hors des heures de pointe. La différence entre les scénarios 1 et 2 est l'abattage de 12 arbres. Alors... le choix est facile avec la plantation d'arbres de remplacement qui croîtront pour remplacer les arbres plus âgés.</p>
<p>Si on veut contribuer à réduire l'impact climatique il faut viser à favoriser le transport en commun et non à maintenir le trafic routier actuel. Par contre, si on coupe trop dans le trafic, on risque de créer de la congestion dans les rues environnantes. Le projet 1 me semble celui qui est le mieux équilibré face à ces deux contraintes.</p>
<p>Après toutes ces années, je ne comprends toujours pas l'objectif de conserver toutes les voies de circulation au même endroit, il y a des solutions encore plus stratégiques et efficaces que personne ne considère. J'ai une voiture mais j'ai pris le transport en commun pendant plus de 20 ans, pourtant les mêmes problèmes sont là et c'est de plus en plus cher pour moins de services. Encore mieux, un scénario qui conserve 1 voie de voiture, 1 voie de tramway et une voie de vélo sans couper les arbres, c'est possible, d'autres villes l'ont fait. Il suffit juste de mettre un sens unique sur un axe et un autre sur l'autre axe (grande allée ou st-jean au choix). Le projet devrait être complètement revu et ce scénario est le meilleur.</p>
<p>Ce qui est important pour moi, c'est de conserver la station sans pour autant que le trafic automobile soit redirigé vers les petites rues locales. La tranquillité des rues secondaires fait le charme de ce secteur. De plus, peu importe le scénario, des arbres seront abattus. Que ce soit 10 ou 32, ça n'a pas beaucoup d'importance tant que d'autres arbres sont plantés pour compenser.</p>
<p>Réduction des nuisances sonores, réduction des ilots de chaleur, bonification de l'impact visuel du tramway</p>
<p>C'est meilleur pour l'environnement et c'est beaucoup plus beau.</p>
<p>C'est la solution la plus écologique et humaine pour le quartier.</p>
<p>C'est le scénario le plus complet malgré les arbres coupés</p>
<p>Mon choix est basé sur le fait d'éviter d'avoir plus de trafic dans les rues résidentielles à proximité.</p>
<p>Maintien de l'attractivité du transport en commun</p>
<p>Prioriser le transport un transport en commun accessible et efficace.</p>
<p>Cette station est très peu utilisée comparativement à Holland et Belvédère, et cette dernière n'est pas très loin (moins 5 minutes de marche)</p>
<p>La capacité du réseau de transport commun est le critère la plus importante. Avec la rue partagée dans certains secteurs il est inévitable que le boulevard René Lévesque soit limité à la circulation locale, et le retrait des voies dans ce secteur aidera à augmenter cette tendance tout en maintenant les arbres et l'esthétique du quartier.</p>
<p>Diminuer automobiliste</p>
<p>Le trafic sur Rene-Levesque sera déjà beaucoup impacté par les changements dans la zone Cartier et tout au long par le blocage de la traverse. On va de toute façon rediriger beaucoup de trafic vers Laurier/Grand-Allée ou Charest. Je ne crois pas que de retirer le trafic dans la zone ciblée ici aura un si grand impact.</p>
<p>L'usage de l'auto-solo tel que nous la connaissons est insoutenable dans le contexte actuel. Il ne faut pas craindre de se défaire de cette addiction en lui imposant de sérieuses contraintes, quitte à avoir un impact qui réduit l'importance accordée au réseau routier.</p>
<p>Plus fonctionnel et viable à long terme, alors que l'abattage d'arbre sera compensé</p>
<p>Voies routières nécessaires.</p>

Maintien d'un maximum d'arbre, accessibilité du tramway et priorité aux piétons et vélos
Pour des raisons de sécurité des usagers, je suis contre les voies partagées entre le tramway et les automobiles. Cette option a été rejetée par la plupart des villes en Europe car trop dangereuses pour les usagers du tramway, les piétons et cyclistes.
La ville du future doit à tout prix favoriser le transport actif et en transport en commun
Maintient de la station et conserver des voies de circulation pour les voitures
Je souhaite qu'il est le moins d'impact sur la circulation automobile et qu'il y ait aussi une station
Cote pratique
Les gens de vont pas au collège les soirs et week-end... marcher 500m sera un moindre mal pour réduire les coupes d'arbres. Je préférerais un tramway qui passe ailleurs en toute franchise.
Beau compromis et possibilité de replanter des arbres
Maintien de cette station importante pour les étudiants et employés près et la sécurité de ceux-ci.
Pour être certain de maintenir la circulation automobile
<p>Comme vous le dites, aucun des scénarios présentés ne tient la route. J'ai choisi le numéro 2, car abattre tous les arbres du secteur est impensable de même que retirer la circulation automobile.</p> <p>Mais je pense également que retirer la station n'est pas la solution, surtout avec la présence des écoles dans le secteur.</p> <p>Il existe deux autres solutions à considérer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aménager ce tronçon comme celui situé entre les cimetières (tronçon rue du Parc-Gomin/avenue Le Normand). On garderait ainsi la station, les arbres et la circulation automobile. 2. Au lieu d'insérer les stations au centre près des voies ferrées, les implanter sur les terrains adjacents de chaque côté et mettre en place un système de feux de circulation et/ou de barrières pour permettre aux usagers de traverser la rue de manière sécuritaire pour embarquer dans le tramway. <p>Avec ces deux nouvelles solutions, on aurait tout : arbres protégés, station pour usagers et voies de circulation conservées.</p> <p>Enfin, même si cette consultation ne porte pas sur le mode de transport choisi ni sur son tracé, je me permets de dire que l'insertion d'un tramway sur une des plus belles artères de Québec n'est pas souhaitable. Je suis pour l'amélioration du transport en commun, mais l'insertion du tramway sur le boulevard René-Lévesque avec tous les inconvénients qu'il amène est une erreur : abattage d'arbres, fils électriques, plateforme de béton surélevée, perte de la fluidité automobile, expropriations, bruit, enfer pour les résidents riverains, etc. Ce mode de transport lourd devrait être inséré sur le boulevard Charest qui, lui, gagnerait grandement à être réaménagé et revitalisé.</p>
<p>Il y a plusieurs écoles à proximité de cette station. C'est évident que cette station est nécessaire sinon à quoi sert le transport en commun? Juste le centre-ville.</p> <p>Également, ce sont des écoles privées sans transport scolaire, comment vont circuler les véhicules pour le transport de ces enfants.</p> <p>Votre projet, que vous nous forcez, va détruire le quartier. Bruit, contrainte de déplacement tant piétonnière, vélo et auto. Tout cela pour les gens de Cap Rouge qui doivent aller au centre-ville. La haute-ville va être abandonnée par ses résidents.</p>

<p>Possibilité de créer une belle artère conviviale. Mes enfants vont à l'institut saint Joseph. Je circule tous les jours en voiture sur René Lévesque et cela engendra des dérangements dans mes déplacements, mais je crois que cela est la meilleure solution pour le long terme et le bien de nos enfants. Transport collectif efficace tout en protégeant ces beaux arbres. Les voitures finiront par s'adapter</p>
<p>Il faut conserver la station pour notamment limiter la distance de marche pour les personnes âgées, et ne pas envahir les rues résidentielles adjacentes par des voies de contournement</p>
<p>Holland et Belvédère tout près</p>
<p>Maintien de la station, et d'un environnement sain, transport actif privilégié</p>
<p>D'autres stations seront disponibles à proximité.</p>
<p>Me convient</p>
<p>Les arbres sont magnifiques mais on peut en replanter d'autres à proximité et en plus grand nombre pour compenser</p>
<p>Possible de remplacer les arbres. Important de replanter des arbres et non des arbustes.</p>
<p>Il est important que l'on préserve le quartier et de ne pas le dénaturer.</p>
<p>Cette station est près d'une école secondaire et aussi d'un établissement pour personnes autistes. Donc, il faut avoir du transport en commun pour les étudiants et des voitures pour les personnes autistes.</p>
<p>Je préfère une approche centrée sur le transport en commun</p>
<p>Plein potentiel de l'offre en transport en commun. Maintien du réseau routier pour autres besoins de déplacement et facilitation pour les résidents. Confiance que la nouvelle foresterie urbaine proposée aura atteint une maturité attrayante lors de l'inauguration finale.</p>
<p>Le transport en commun est pour moi une priorité</p>
<p>L'abattage des arbres doit être limité au maximum. Cela fait consensus chez les citoyens. La meilleure façon de le faire est de privilégier le scénario 3.</p>
<p>C'est le plus pratique pour les écoles et la bibliothèque</p>
<p>Permettre l'utilisation du tramway en collégialité avec les autos.</p>
<p>Une grande partie des arbres que l'on protégerait dans ce secteur sont de vieux arbres dont beaucoup sont malades et chaque hiver laisse son lot d'arbres blessés sérieusement et de branches cassées majeures. Une opération bien organisée de coupe d'arbres serait préférable.</p>
<p>Ce coin de la ville n'est pas attirante pour les piétons et les cyclistes. En retirant les voies de circulation on créerait un nouvel îlot piétonnier pour St-Sacrement. De plus, l'accès à la bibliothèque serait plus attrayant et on pourrait même prendre plus d'espace pour créer un projet de revitalisation pour cette bibliothèque.</p>
<p>Favoriser le transport en commun plus que la voiture</p>
<p>C'est le scénario qui implique le plus petit nombre d'abattage d'arbres.</p>
<p>La priorité doit être l'accessibilité au tramway. Par ailleurs, plusieurs des arbres de ce tronçon ne semblent pas très sains. Enfin, la déviation de la circulation aurait un impact majeur sur les résidents de ce quartier.</p>
<p>Toutes les autres rues de la ville donnent la priorité aux autos. Celles-ci peut servir aux humains et non aux f-150.</p>

Il y a plusieurs écoles dans le secteur qui fonctionnent sur des heures similaires. Donc, plusieurs autobus scolaire qui doivent circuler. C'est déjà très difficile parfois pour ceux-ci. Les travailleurs du secteur se déplacent dans les mêmes heures. Plusieurs viennent de loin et ne peuvent prendre le transport en commun. L'école Holland, Québec High School ne sont pas des écoles de quartier... et Saint Charles Garnier non plus...Donc l'accès pour voiture et transport scolaire sont nécessaires.
Garder la station
Obligation d'avoir une station à cet endroit et de maintenir un lien routier.
Le scénario 1 me semble la plus réaliste et celle qui minimise les inconvénients aux usagers.
Permet la circulation automobile
Limiter l'abattage des arbres, favoriser le transport collectif c'est la solution la mieux adaptée à la qualité de vie urbaine et à la lutte aux changements climatiques
Protéger l'environnement
Favoriser la cohabitation sécuritaire des moyens de transport (actif, automobile et transport en commun)
Pour offrir une véritable alternative à l'automobile
Le système doit être fiable et efficace
Compromis acceptable
Le scénario privilégie à la fois une voie de circulation et une station.
On ne doit pas bloquer un tel projet parce que des arbres sont présents. Il est facile d'en planter de nouveaux. Le projet est pour plusieurs décennies. On doit avoir une vision long terme et non pas accorder trop d'importance aux impacts à court terme.
Assumons pleinement notre intérêt à renforcer et à bonifier voire actualiser les services du transport en commun à Québec.
Tous les scénarios impliquent l'abattage d'arbres. La différence entre 15 arbres abattus et 32 arbres abattus est négligeable.
Moins d'arbres abattus, plus grande accessibilité par transport en commun
Une station de moins va accélérer mes déplacements entre autres
<ul style="list-style-type: none"> - L'accessibilité à une station de tramway dans le secteur, principalement pour les étudiants. - Le retrait des voies de circulation, qui vont permettre d'avoir un quartier plus calme, d'autant plus que les automobilistes pourraient toujours circuler sur Grande Allée. - La coupe d'arbres limitée, bien qu'à mon avis, c'est un faux argument des détracteurs du tramway vu le ratio 20:1 promis par la ville et la grande quantité de CO2 que le tramway n'émet pas, contrairement à la voiture
Voir l'ordre de priorités de la page précédente
Hyper important d'une station à St Charles Garnier sinon ce serait vraiment ridicule, le but du tramway est entre autres de bien desservir les clientèles et le collège et ses alentours. Aussi garder le passage des autos évitera les détours
Le tramway est un projet collectif qui a une portée plus grande que la voiture individuelle, de plus ce scénario protège le plus d'arbres matures qui font partie intégrante avec le quartier. Le transport collectif dans une zone urbaine avec une école, une bibliothèque et des logements fait beaucoup plus de sens que des voies pour des voitures.
Important d'avoir une station à cet endroit
L'importance du transit pour les parents et les livraisons des différentes écoles

Déplacement direct et garder une voie de transport auto
Le choix du tramway doit demeurer cohérent.
Le tramway est aussi un moyen de lutte contre les GES. On ne coupe pas d'arbre ou le moins possible.
Tracé plus étroit, fonctionnel, convivial, sécuritaire et sain qui favorise le maintien des arbres existants.
Personnellement j'opterais davantage pour le scénario 3 avec le retrait des voies de circulation mais à mon sens les citoyens de la ville de Québec ne sont pas encore prêts à ça et pour garder de l'acceptabilité sociale il ne faudrait pas retirer les voies de circulation par contre il faut absolument aller de l'avant avec la station pour encourager davantage les gens à monter à bord. Plus on éloigne les stations moins intéressantes ça devient pour plusieurs personnes. Les arbres ne sont pas irremplaçables et les sacrifices d'aujourd'hui sont pour le bien de demain.
Il est nécessaire de trouver un équilibre entre l'ensemble des critères. Selon-moi c'est le scénario qui est le plus intéressant et offre le meilleur compromis. On peut facilement planter des arbres à proximité
Compromis et vision à long terme. Un tramway à long baisse des GES
Privilégier le transport en commun pour les élèves de st Charles.
L'effet sur le maintien de la capacité routière m'importe peu; il y a deux axes parallèles qui peuvent être utilisés par les automobilistes. L'option 3 semble être la meilleure pour les gens vivant dans le quartier.
Il faut promouvoir l'utilisation de transit en commun. En plus on doit arrêter à prioriser les autos au lieu des piétons et des cyclistes
Qualité de vie et beauté du site
Éviter l'augmentation de la circulation dans le reste de la ville.
Important de conserver une voie pour les voitures car René-Lévesque est une artère principale et le fait d'enlever une voie créerait un impact important sur la circulation du boul. Laurier et du Ch. Ste-Foy. Aussi, pour assurer la sécurité des étudiants du Collège, il est important de conserver la station au Collège. Cela favorisera également le fait qu'un étudiant choisisse de prendre le transport en commun.
La logique
Manque d'espace pour une station
Il est prioritaire de mettre en place un système de tramway efficace, sécuritaire et bien intégré dans l'environnement urbain. Il est aussi important de ne pas détourner la circulation routière vers les petites rues du quartier. Les arbres pourront être replantés.
Le scénario 2 est inacceptable, les habitants du secteur seraient privés d'un accès adéquat au tramway. A contrario, le retrait complet de l'accès aux automobiles (scénario 2) serait aussi perturbateur pour les habitants du secteur. Le scénario 1 constitue le meilleur compromis.
Supprimer des services pour en améliorer un n'atteint pas du tout l'objectif, le retrait de la station est tout simplement le moins pire des scénarios bien que ça ne fait pas de sens non plus "l'ensemble des besoins" ! pas uniquement le tramway !
Maintien de l'attractivité du transport en commun et du réseau routier
Préservation de la tranquillité du quartier, sauvegarde des arbres, plus d'espace pour les piétons et les cyclistes en plus d'avoir une station. Gagnant pour tout le monde, le meilleur compromis!
La distance entre les stations du scénario 2 ne facilitera pas la tâche aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées et aux parents accompagnés d'enfants qui

<p>veulent prendre le transport en commun qui risquent de se trouver plus éloignés d'un arrêt. Le scénario 3 risque de voir des rues secondaires devenir des rues principales, quoi qu'on en dise.</p>
<p>Il faut donner priorité aux transports écologiques et sains. Il existe d'autres voies pour la circulation automobile (Ste-Foy et grande-allée)</p>
<p>Je crois qu'il est important de conserver un arrêt pour les usagers à cette intersection et puisqu'il y aura probablement un principe de rue partagée dans certain secteur sur René-Lévesque, je crois qu'il faut permettre le passage des voitures tel que proposé dans le scénario 1</p>
<p>Importance accrue du transport en commun (diminution pollution, facilité de déplacement pour les usagers du RTC et des piétons). les arbres seront abattus mais il y aura remplacement d'arbres.</p>
<p>Je souhaite que la ville encourage le transport actif et j'espère que ce tronçon sera le premier d'une série sur René-Lévesque.</p>
<p>Pas censé de fermer R-L pour les résidents du secteur et compensation des arbres.</p>
<p>Seule option qui respecte les citoyens vivant le long du tracé et qui rend attrayante l'utilisation du tramway.</p>
<p>Quantité de voitures qui transit</p>
<p>Le transport actif et en commun, et la conservation des arbres sans les déplacer m'apparaissent la seule avenue et sur TOUTE la longueur René-Lévesque. Je suis automobiliste dans le secteur et j'aimerais que seuls le ch Ste-Foy et Grande-Allée soient des allées automobiles, voir même à sens unique s'il le faut. Ca pas d'allure que les vélos pour se rendre vers l'université Laval aient à faire un parcours qui n'est pas en ligne droite.</p>
<p>Mon véritable premier choix aurait été de déplacer la station Collège Saint-Charles Garnier sur Louis-Fréchette et celle de Holland sur Marguerite-Bourgeoys. Il me semble que cela aurait permis d'éviter certaines conséquences des trois scénarios que vous proposez. Lors de la séance de consultation du 6 avril sur l'implantation du tramway entre Cartier et l'Université Laval, j'ai posé la question à ce sujet. J'ai obtenu comme réponse "</p> <p>Ce scénario a été envisagé, mais n'a pas été retenu. Le tout pourra être discuté lors des ateliers des 20 et 21 avril. "</p> <p>Lors de l'atelier du 20 avril auquel j'ai participé, environ une minute a été consacrée au scénario proposé dans ma question, mais en fait seulement une partie de ce scénario (le déplacement de la station St-Charles Garnier (SCG) au coin de Louis-Fréchette mais sans le déplacement de celle de Holland sur Marguerite-Bourgeoys). Cela a été fait sans possibilité de dialogue sur ce scénario qui a été appuyé avec peu d'arguments.</p> <p>Mon choix ci-dessus du scénario 1 est donc à défaut de ne pouvoir opté pour l'implantation de la station au coin de Louis-Fréchette et de remplacer celle de Holland au coin de Marguerite-Bourgeoys.</p> <p>Un des arguments que vous avez évoqués pour ne pas retenir le scénario que j'évoque (le déplacement de la station SCG au coin de Louis-Fréchette) est que ça occasionnerait une distance de seulement 250 mètres avec la station de Holland. Or, avec une distance de seulement 350 mètres entre les stations projetées de Belvédère et SCG, ce n'est guère mieux et ça n'accorde que peu de crédit à l'argument que vous avez avancé. Et c'est aussi de là que vient le double intérêt de déplacer les deux stations, SCG et Holland plus à l'ouest.</p> <p>En effet, avec votre scénario actuel, un obtient un écart de 350 mètres entre les stations Belvédère et SCG, de 600 mètres de SCG à Holland, puis de 900 mètres de</p>

Holland à Maguire. En ayant des stations sur René-Lévesque aux coins de Louis-Fréchette et Marguerite-Bourgeois au lieu de, respectivement, Joffre et Holland, on obtiendrait entre Belvédère et Maguire, des stations distancées de 650 mètres, 550 mètres et 650 mètres. Les distances entre les 4 stations seraient donc beaucoup plus près de la moyenne de tout le réseau (690 mètres). Les quartiers St-Sacrement et Sillery seraient ainsi beaucoup mieux desservis considérant que plus de citoyens auraient une plus courte distance à parcourir à pied pour rejoindre une station. Ce serait un incitatif à l'utilisation du tramway, une démonstration que c'est pour les citoyens qu'on l'implante!

Par ailleurs, une station au coin de Louis-Fréchette serait plus près des lieux actuels fréquentés par les travailleurs de la RAMQ et des compagnies d'assurance de la Grande-Allée (par opposition à un hypothétique éventuel lien piétonnier au bout de Joffre qui viendra on ne sait quand) ainsi que du Jeffrey-Hale. L'hôpital Saint-Sacrement serait toujours bien desservi par la station Belvédère. En plus, le changement n'aurait pas d'impact sur les élèves du Collège SCG utilisant le transport en commun, car la porte d'entrée par laquelle ils accèdent à l'établissement est du côté de Louis-Fréchette. Aussi, les résidents du complexe Samuel-Holland n'y perdraient pas au change, car ils auraient, comme avec une station au coin d'Holland, à parcourir environ 750 mètres pour la rejoindre. En outre, les résidents de la Cité Verte (appelée à devenir à forte densité de population) serait mieux desservis avec la station au coin de Louis-Fréchette.

Dans le scénario du déplacement de la station SCG au coin de Louis-Fréchette, j'aurais bien aimé entendre vos motifs de tenir à une station au coin de Holland plutôt que de l'avoir au coin de Marguerite-Bourgeois. Si la station Holland en avait été une où des passagers de bus auraient pu prendre une correspondance pour le tramway, j'aurais aisément compris. Mais il n'y a aucun service d'autobus sur Holland.

N'imaginons pas que les gens vont descendre en grand nombre d'automobiles sur Holland pour aller prendre le tramway! Par ailleurs, il y a beaucoup plus d'appartements sur Marguerite-Bourgeois que sur Holland, qui logent une plus grande densité de citoyens, donc de population à desservir. En outre, les étudiants qui sont proportionnellement de plus grands utilisateurs du transport en commun habitent aussi en plus grand nombre dans des appartements.

L'autre argument que vous avez invoqué pour ne pas mettre la station SCG au coin de Louis-Fréchette est que l'impact sur les arbres serait similaire à celui de la garder au coin de Joffre. Je suis sceptique et j'aurais aimé en avoir la démonstration. À l'ouest de Louis-Fréchette, sur la bordure nord de René-Lévesque, il n'y a aucun arbre sur une bonne distance. Je comprends qu'en installant une station à l'ouest de l'intersection Louis-Fréchette & René-Lévesque, il faudrait couper des arbres sur la bordure sud de René-Lévesque, tout comme quelques-uns au nord de René-Lévesque à l'est de l'intersection, mais ça m'apparaît en nombre plus petit qu'avec une station au coin de Joffre. Qui plus est, les arbres à l'intersection de Louis-Fréchette sont moins majestueux et l'effet d'alignement y serait moins impacté. J'aurai bien aimé qu'on me démontre, images à l'appui, en quoi ma perception que l'impact sur les arbres seraient moins grand au coin de Louis-Fréchette est erronée.

Considérant tous les avantages que j'énonce au scénario, j'ai été surpris qu'il ne soit pas proposé aux citoyens d'en débattre lors des consultations, d'autant plus qu'on leur a par ailleurs présenté un scénario offrant que peu davantage qu'est celui du retrait pur et simple de la station SCG. Espérons que vous corrigerez le tir!

J'habite sur Sir Adolphe Routhier qui est déjà trop achalandé. Si on enlève les voies de circulation ça va accentuer le trafic.

Il faut limiter le maximum de voitures au centre-ville et protéger les arbres
Bien que je serais très peiné de voir ces arbres coupés, je crois que la déviation des voitures sur les rues environnantes (Père-Marquette par exemple) entraînerait des conséquences pires pour la sécurité des cyclistes, et pour la tranquillité du secteur résidentiel.
Nous ne sommes pas pour ce projet
Permet de conserver l'attractivité du tramway et le transport automobile, tout en évitant de perturber les rues résidentielles avoisinantes.
Maintien de la capacité routière + accessibilité du transport en commun
Bonification du transport en commun.
Conception de référence
Nécessité de maintenir un axe de déplacement important.
Avec la compensation d'arbres, c'est le scénario avec le moins d'inconvénients
Éviter la circulation de transit dans les rues perpendiculaires
Je n'ai pas de voiture et j'utilise le transport en commun
Tant qu'à être obligé d'enlever au minimum 10 à 15 arbres, pourquoi pas se rendre à 32?
C'est pour moi l'option qui assure le mieux la sécurité des citoyens (nombreux enfants) fréquentant et résidents dans les rues perpendiculaires. Le retrait de la station n'est pas pour moi un si grand frein à l'accès au tramway, la distance entre la station Belvédère et J'offre est raisonnable à mon avis
La circulation pourra continuer sur le boulevard René-Lévesque, les piétons seront mieux protégés, on plantera un nombre d'arbres qui feront en sorte que dans 20 ans, ce sera encore plus vert que présentement. C'est d'ailleurs le seul côté négatif de ce dernier scénario.
PLUS GRANDE PRÉSERVATION DES ARBRES POUR AIDER À CONTRER LES ILOTS DE CHALEUR ET RENDRE LE QUARTIER PLUS AGRÉABLE. MINIMISATION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE.
Nos arbres sont trop beaux. il ne faut pas les couper pour une station.
Avec le prix de l'essence, le déplacement en voiture ne sera plus une réalité
On ne pense pas que le projet est le meilleur
Maximiser l'efficacité du tramway tout en maintenant un réseau routier fonctionnel. Beaucoup d'espace disponible sur les terrains adjacents pour la plantation de nouveaux arbres.
Je crois qu'il faut maximiser l'attrait du transport en commun. Celui-ci sera d'autant plus attrayant dans ce scénario en plus d'être moins dérangeant pour la nature.
V. les priorités que j'ai définies. Essentiel : accessibilité en moins de 10 min de marche, réduction de la circulation automobile, gestion sensée des arbres (présents ou futurs).
Il est possible de remplacer ces arbres.
La tramway a pour but de favoriser le transport en commun et diminuer les émanations de gaz à effet de serre alors diminuer la circulation automobile m'apparaît logique. Soyons conséquents !
Nous devons protéger la nature à tout prix et diminuer notre dépendance à l'automobile et aux énergies fossiles (transport : plus grand émetteur de GES au Québec)
Je trouve important que le Collège soit desservi par un arrêt. Je comprends que la circulation automobile doit être maintenue mais limitée en voies et en vitesse. Je trouve

dommage de couper des arbres matures mais c'est nécessaire dans un objectif environnemental plus grand. Je souhaite évidemment que d'autres arbres soient plantés.
Protection des arbres
Bon compromis
Il doit y avoir un arrêt à cet endroit pour que le transport en commun devienne plus attrayant que la voiture. Les terrains adjacents sont propices à la plantation de nouveaux arbres et à leur bonne croissance.
Le plus d'arbres est sauvés.
Je me questionne à quel point elle sera utilisé considérant que les utilisateurs seront principalement l'école ou les bureaux à proximité mais qu'il faudra marcher
Une meilleure qualité de vie urbaine passe par la réduction du nombre globale d'automobiles dans la ville. Cela passe par tous les moyens: transport en commun et augmentation des voies pour le transport actif. Je suis usager du secteur et résident du quartier Montcalm et la circulation automobile de transit sur René-Lévesque devrait diminuer grandement. Je suis propriétaire d'une voiture, mais je veux que mes enfants soient en sécurité dans un quartier plus actif.
a cause que va créer des embouteillages
Volonté de maintenir le réseau routier.
Encourager le transport en commun et actif.
J'habite au 1186 boul. René-Lévesque O; les arbres dans le quartier ajoutent à ma qualité de vie, la circulation automobile m'en enlève (même si j'ai moi-même une voiture), surtout à cause du bruit qu'ils génèrent et la poussière qu'ils lèvent. Pour vous dire, j'ai un balcon que je n'utilise pas notamment à cause du bruit des voitures.
La Ville devrait penser aux rues avoisinantes (qu'elle ne considère clairement pas... nous n'avons qu'à regarder les mosaïcultures et les milliers de visiteurs qui vont détruire nos rues/terrain) Nos enfants ne seront plus en sécurité si les voitures ne peuvent plus circuler sur René-Lévesque.
Le trajet doit rester autant que possible en ligne droite, notamment pour sauver du temps de transport. Par exemple, les déviations dans l'aménagement cycliste de Père-Marquette sont un inconvénient. L'idéal serait de dévier un peu le trajet vers le nord ou le sud sur l'un des grands terrains si cela permet de sauver quelques arbres de plus
Aménagement responsable
Il faut absolument envisager une ville qui réduit l'accès à l'automobile individuelle pour forcer les citadins et les gens des banlieues à choisir le transport en commun. Je veux une ville plus tranquille, plus conviviale pour tous, plus sécuritaire, plus belle, et le 3e scénario apporte tout cela, merci!
Un projet de transport en commun est une opportunité de changer des choses. Par ailleurs, on pourrait perdre des arbres pour bien d'autres raisons. Le planifier de façon responsable optimisé le potentiel de changer les choses.
Après avoir regardé toutes les possibilités, je pense que c'est la meilleure option
Il faut garder les arbres
Protéger les arbres, favoriser le déplacement collectif/actif, contribuer ambiance paisible dans les secteurs résidentiels.
Le tramway n'est pas le bon projet
Le scénario 1 répond à tous les critères de la ville et surtout présente la meilleure option à long terme et assure la sécurité de nos enfants dans le secteur (4 écoles). Il

favorise la valorisation du transport en commun et répond bien aux besoins du secteurs dans toutes ces sphères.
La station est mal intégrée
Arbres centenaires
Création une zone priorisant transport urbain (tram + piétons + vélo etc. Un modèle aménagement que devait vise Insertion tram ds les zones les plus densément actives.
Un tunnel serait mieux
Impact limité sur les arbres d'alignement
La vision à long terme pour la ville devrait être de miser sur le transport en commun et le transport actif.
Favoriser les déplacements actifs dans un objectif de respect de l'environnement. Maintenir la station pour desservir les utilisateurs de Garnier et de l'Industrielle Alliance et autres entreprises (RAMQ, etc)
Je préfère sans station
Maintenir l'accès aux propriétés (collège, résidence, bureaux) le long de cet axe.
Je dois dire que je suis contre le tramway car il apportera un grand changement sur la circulation automobile (plus de circulation dans les rues résidentielles) , en vélo et à pied(en forçant un plus long déplacement, n'oubliez pas que la population est vieillissante)
Je suis ingénieure, il ne faut pas couper les arbres
Accent mis sur préservation des grands arbres et sur le transport en commun
Nécessité de minimiser l'impact sur la circulation. Il est déjà difficile de circuler à plusieurs endroits dans la ville, on ne désire pas empirer les choses... Le Tramway est trop couteux pour les gains à prévoir !!! Au moins minimisons les impacts svp! Le transport en commun pourrait très bien être amélioré simplement par l'ajout d'autobus à coûts beaucoup plus abordables.
Avec la neige, impossible de déneiger
pour protéger les arbres
Avec l'école et la bibliothèque à proximité, je crois qu'il est important de favoriser le meilleur accès possible au tramway pour les élèves, les utilisateurs de la bibliothèque et les résidents du quartier.
Les arbres peuvent être replantés.
L'impact est limité dans ma perception
Je préférerais ne pas couper d'arbres et ne pas retirer de voies de circulation, ce qui signifie ne pas avoir de tramway, malheureusement ce choix n'est pas disponible.
Un compromis raisonnable
Je ne suis pas résidente du secteur, mais, pour les fois où j'y suis allé, ça me semble raisonnable de se rendre à la station Belvédère ou Holland à proximité. Cela préservera ainsi les arbres (même si je trouve qu'il n'y a pas tant de différence avec le scénario 1, que je serais aussi peut-être prête à accepter).
Les arbres dans ce secteur sont en grande partie très vieux et en fin de vie. Il faut penser à long terme.
Ne pas tuer le centre-ville en empêchant ou compliquant les déplacements en véhicules sachant que de plus en plus sont électrique donc pollue peu. Il est très peu probable que je choisisse le tramway avec de jeune enfants. Sachant que le temps est diminué de plus de la moitié pour se rendre au même point.
Il me semble que ce choix correspond mieux à l'achalandage de cette station

Obtenir le plus pour l'attractivité du tramway et le moins d'arbres abattus
je demeure dans le secteur
Maintien de la station proche du collège et environnement invitant pour le transport actif des résidents.
Il faut absolument privilégier le transport en commun pour les générations futures,
Il est impensable pour un projet d'une telle envergure de ne pas avoir d'inconvénients. Retirer une station dans ce secteur serait satisfaire les élucubrations d'un petit groupe d'individus rigides qui n'ont que leur petite personne en vue. Les arbres pourront être remplacés rapidement comme c'est le cas lors des grandes maladies telle celle sur les plaines
Un changement de paradigme s'impose, transport actif et collectif plutôt que l'auto solo devrait guider l'insertion du tramway. Les arbres matures contribuent grandement à réduire la chaleur, cela permettra de préserver la beauté du paysage urbain de ce secteur, fruit d'une plantation d'arbres d'il y a plus de 75 ans. Le scénario 3 est un choix qui va sans doute être critiqué des automobilistes habitués à transiter par cette artère, à souvent plus de 50kmh, mais il est nécessaire si on veut amorcer un véritable changement dans les habitudes de transport des personnes. Il est plus facile de changer des habitudes de transport que de couper des arbres centenaires, des acteurs clés de la vie urbaine, trop souvent sous-estimé. Il est temps que l'on prenne la situation du réchauffement climatique au sérieux et la Ville de Québec doit y contribuer. Le projet du tramway est la meilleure occasion que nous avons pour y arriver.
Un projet de transport en commun structurant doit au minimum desservir le même nombre de station qu'auparavant.
Moins d'abattage, augmente l'attractivité du transport en commun
Place aux piétons + cyclistes
Un espace public
Mettre les résidents/utilisateurs au cœur de la vie urbaine
Équilibre
Apaisement du quartier
Il faut absolument une station à cet endroit stratégique.
Il ne faut absolument pas que les autos utilisent les rues résidentielles comme transit
Nous devons impérativement en faire plus pour l'environnement et cela passe par le transport en commun et la diminution de l'utilisation de l'auto. Aussi préserver des arbres matures et primordial
Le réseau routier est important de maintenir.
Accès au transport en commun
Préservation des arbres existants
La voiture est l'élément nuisant le plus à tous les autres usages, à tous les autres besoins en mobilité, et elle a amplement d'options alternatives est-ouest avec le Chemin Ste-Foy, la Grande-Allée et le boulevard Charest. Elle est, de plus, la moins efficace en termes de mobilité, exigeant trop d'espace par individu par rapport aux autres modes de transport.
Prioriser le transport en commun, par la mise en place d'un service fiable au niveau de la fréquence et de la proximité et préserver de façon optimale environnement "nature". L'absence de circulation automobile rendrait le secteur plus paisible et sécuritaire.
Cette option la meilleure pour moi
C'est trop massif

<p>Vision à long terme doit privilégier le transport en commun avant tout. Les voitures trouveront d'autres routes. Les arbres sont importants mais d'autres pourront être plantés.</p>
<p>Comme la transition écologique du transport passe par le remplacement d'un pourcentage du trafic automobile par le transport en commun (et non juste par l'électrification des voitures), l'accessibilité au transport en commun est, à terme, plus importante que l'accessibilité en voiture (qui demeure pour l'instant l'option la plus facile dans la quasi-totalité des déplacements). De plus, il s'agit de l'option la plus écologique.</p>
<p>Arbres préservés, miser sur le transport en commun</p>
<p>Bien que l'abattage des arbres soit malheureux, je crois qu'il s'agit d'un axe de transport en commun important et qu'il faut éviter de rediriger le trafic dans les rues scolaires et résidentielles</p>
<p>Je pense que la philosophie derrière le transport en commun place celui-ci devant le besoin de se déplacer en véhicule individuel. Si le scénario 3 n'était pas choisi, j'opterais pour le no 1 comme second choix.</p>
<p>Préserver les arbres matures; sécurité pour les transports actifs (vélo, marche); qualité de l'air.</p>
<p>Scénario audacieux et qui marque le coup pour le développement durable et va dans le sens d'un transport structurant</p>
<p>En améliorant l'offre du transport en commun et actif, le maintien du réseau routier (automobile) sera de moins en moins nécessaire. Les habitudes changeront et la valeur des arbres pour les transits actifs sera appréciée davantage.</p>
<p>Les arbres matures ne sont pas remplaçables immédiatement et ils ont un aspect patrimonial important. Le trafic sera réduit plus loin de toute façon</p>
<p>Hybride</p>
<p>Encourager l'adhésion à la mobilité durable et à la préservation de la qualité de vie de l'ensemble des citoyens à long terme doivent être privilégiées. Ce n'est plus une option c'est une nécessité de survie. L'atteinte de ces objectifs ne sera atteignable que dans la mesure où elle découragera les plus réfractaires au changement à utiliser leur voiture.</p>
<p>On doit maintenir l'attractivité du transport en commun coûte que coûte.</p>
<p>Il faut absolument donner priorité au développement du transport en commun afin de lutter contre les changements climatiques.</p>
<p>Il faut intégrer les réalités de tous, déplacements actifs, automobiles et attractivité du tramway. Pour les arbres, il y a des moyens de compenser ailleurs, ce ne devrait pas guider les décisions d'aménagement à ce point-là...</p>
<p>Optimiser au maximum la fluidité du transport Diminuer les voitures Structurer la circulation Pour l'avenir</p>
<p>Mon option préférée est pas de tramway. Ça fait au maximum 440m de plus pour se rendre à la station voisine. Ça me semble tout à fait raisonnable. Le retrait des voies de circulation créera une trop forte pression sur le boulevard Laurier et sur le chemin Ste-Foy et de la circulation de transit dans le quartier résidentiel. Le scénario 1 coupe trop d'arbres.</p>
<p>Dessert mieux les usagers du transport en commun</p>

Maintien du réseau routier et impact modérée sur les arbres.
Permet de limiter l'impact visuel en préservant les arbres d'alignement
Éviter à tout prix le trafic de contournement dans les quartier résidentiels avoisinants. L'accès au Tramway est important pour les résidents. Il y a peu d'arbres coupés et ceux-ci vont repousser.
Maintien des arbres et priorité au transport en commun
Limiter l'abattage d'arbres matures
Si l'on veut encourager l'utilisation du transport en commun, la dernière chose à faire est de retirer une station. Surtout lorsqu'elle est située devant un établissement d'enseignement.
C'est un scénario absolument ridicule (aucune circulation automobiles) mais c'est celui qui abat le moins d'arbres. De grâce, prendre moins de largeur pour le projet à la grandeur de la ville! Pas besoin de station à Saint-Charles Garnier.
Maintien de la station près du Collège et conservation des voies de circulation automobile.
Pour encourager les gens à opter pour les transports actifs et collectifs, il faut rendre ces choix intéressants et attrayants. Il faut cesser de vouloir ménager "les pauvres automobilistes". La ville leur a été dédiée depuis bien trop longtemps. Le retrait des voies de circulation permettra de protéger des arbres, bien plus importants à nos vies que les bagnoles. Les cyclistes, piétons et utilisateurs des transports en commun auront, pour une rare fois, leur rue. Que les automobilistes frustrés se rabattent sur les deux autres grands axes (Grande-Allée et chemin Ste-Foy) ou essaient, pour une fois, de laisser leur tas de métal roulant à la maison. Ils pourraient y prendre goût et l'environnement en sortira gagnant.
Si c'est possible d'avoir, une autre station à proximité. Je ne vois pas le débat sur ce point. Il y aura tout de même d'autres stations
Il faut changer les paradigmes d'aménagement et diminuer la dépendance à l'auto. L'alignement d'arbres est magnifique et doit être protégé.
Moins d'arbres coupés Attractivité du transport en commun Priorité aux cyclistes et piétons Rendre le transport automobile moins séduisant
Je voudrais choisir le scénario #3, mais il faudrait rediriger toutes les autos ailleurs, ce qui risque de toucher la circulation locale. (Transit)
Volume élevé de personnes qui transitent / d'édifices publics dans ces secteurs : collège, écoles, bureaux gouvernementaux, hôpital. La station doit demeurer. Quartier où il y a une bonne proportion de personnes plus âgées.
Bien j'habite à proximité de la station, je considère qu'une courte marche jusqu'à Belvédère n'est pas un obstacle pour mon utilisation du transport en commun.
Accès à proximité d'une station. Des arbres pourront être remplacer et l'impact sur la canopée sera de courte durée comparativement à l'impact de couper toute circulation automobile à ces intersections pour toujours.
A cause que va créer des embouteillages
Le scénario 2 ne doit pas être une option, le secteur a besoin d'une station. Il faut réduire la coupe d'arbres et préserver la tranquillité.
Les arbres
Nos enfants sont inquiets du bruit

Rendre le milieu plus convivial. Globalement, le tissu urbain de Québec est totalement centré sur l'auto. Profitons de l'occasion pour changer de paradigme et rendre la ville plus humaine.
Le maintien d'un arrêt au niveau du collège me paraît essentiel d'une part, d'autre part cela me paraît stupide d'envoyer la circulation automobile dans des voies adjacentes où l'on a implanté depuis un certain temps déjà des voies cyclables. Enfin je pense que le maintien d'arbre mature est idée esthétique de gens qui ne comprennent pas grand-chose au cycle de vie d'un arbre. On peut réduire la taille du stationnement du collège et y planter de nouveaux arbres plus adaptés aux changements du climat à venir.
Le retrait des voies de circulation est une horreur à imaginer. Holland et Belvédère sont beaucoup trop loin également.
Penser à une option valable pour les 100 prochaines années et non pas avec nos repères d'aujourd'hui. Ça va réduire les dangers pour les piétons et cyclistes.
Plus intéressant et maintient un minimum de capacité automobile sur René Lévesque
Efficacité du système et protection de la canopée
Et pourquoi pas? je ne savais pas quoi répondre
Maintien des arbres et geste fort pour les autres formes de transport que l'auto.
L'accès par véhicule automobile au secteur centre de la Ville de Québec devrait se réduire plus on approche la colline parlementaire. De plus, avec l'arrivée de la station et les traverses piétonnes, le retrait de la circulation automobile est essentiel à la sécurité.
moins d'arbres coupés, meilleur pour le cyclisme et la tranquillité du secteur
Maintenir la station et replanter des arbres matures qui repousseront rapidement
La proximité de la station belvédère
Il est impensable qu'il n'y ait pas de station à cet endroit compte tenu du nombre d'écoles et de bureaux à proximité
Bien que plusieurs arbres seront coupés, je crois que le Scénario 1 est le juste milieu entre les deux autres scénarios qui seront plus difficile à faire accepter socialement et localement. Il est très important néanmoins de compenser ces retraits d'arbres.
Dans un monde idéal, j'aurais aimé ne pas couper d'arbres, mais le seul scénario qui permettait d'instaurer une station importante du Tramway, c'est celui-là. Pour éviter la circulation de transit dans le secteur, maintenir un accès aux autos est une solution. En espérant un jour changer les mentalités et que le tramway ait tant d'adhérents, qu'on abandonne le trajet auto en parallèle !
Il faut que le transport en commun et le transport actif soient les solutions les plus simples et attractives pour changer les comportements des usagers et faire face à la crise climatique.
L'accessibilité au transport en commun et la diminution de l'espace accordé aux automobiles sont mes priorités. Ce choix est donc le plus cohérent.
L'importance d'Avoir une station à cet endroit et que les voitures puissent circuler même s'il le font à 30Km/hr
C'est le choix qui implique la moindre coupe d'arbres. Elle favorise le transport pour la clientèle étudiante de Garneau. Le boulevard René-Lévesque devrait absorber la circulation qui passait par Grande-Allée/Laurier à cette hauteur. Et aussi que pour une fois dans la vie de Québec on pourrait privilégier le transport en commun sur le transport individuel automobile polluant.
Au bout de 10 ans et de 20 ans, la canopée sera intéressante. Dans les scénarios 1 et 3, il faut quand même abattre de 10 à 20 arbres.

un tunnel serait mieux
On peut replanter des arbres
Je suis utilisatrice du transport au commun, travailleuse du secteur (ministère) et pour la protection de l'environnement. Si on veut avoir un réel impact sur la transition écologique il faut qu'il est des avantages d'être en tramway et des désavantages pour l'auto pour que des changements de mobilité est lieu.
Le tramway est une erreur monumentale qui ne tient pas compte de la nouvelle réalité. Le télétravail et son impact sur l'environnement est bien plus grand que celui du transport en commun pour la protection de l'environnement. Le tramway est un projet baclé qui ne s'appuie sur aucune étude à jour. De plus, le projet manque totalement de transparence. Quand tiendrez-vous compte de l'opinion éclairé de 99.9999% de la population?
Assurez-vous au moins de préserver la fluidité de la circulation avant de défigurer une des plus belles villes au monde.
Éviter de dévier la circulation automobile
Il est primordial de conserver la station dans un pôle de déplacements aussi important. Il s'agit de l'option prévoyant l'abattage du moins grand nombre d'arbres et de celle faisant le plus de place au transport en commun et au transport actif.
Transport en commun efficace , plus de place pour les piétons et une place pour l'automobile. De nouveaux arbres peuvent être plantés
Malgré qu'ils sont majestueux, les images présentées démontrent que la coupe sera malgré tout mineure dans le paysage. Cependant, je crois que des arbres déjà plus 'matures' pourraient être re-plantés à la place.
Il est important de maintenir l'attractivité des transports en commun sans pour autant handicaper totalement l'usage de la voiture.
Pas de sens de retirer une station à proximité d'un école secondaire et de la bibliothèque municipale, pas de sens non plus de rediriger les voitures dans le secteur résidentiel à proximité...
La moins dérangeante
On ne connaît pas beaucoup ce secteur. la station prend trop de place
Le plus important est d'assurer que le tramway soit aussi attrayant que possible pour les potentiels utilisateurs. Il doit donc avoir des stations à proximité des zones au fort potentiel. Bien qu'il soit dommage de couper plus d'arbres, l'objectif est d'améliorer la qualité de vie sur le long terme. Le ratio de 20 arbres plantés pour 1 coupé fera en sorte que sur une longue période, les arbres coupés seront largement remplacés. Le tramway sera ainsi plus attrayant pour les résidents et travailleurs du secteur avec une station mieux positionnée.
Le transport en commun se doit de pouvoir rejoindre les gens. La tendance dans le monde est de limiter l'accès des autos au centre-ville.
Réduction significative dans l'emprunte de carbone, incitatif à prendre le tramway
L'arrêt St-Charles Garnier est essentiel, vu le nombre d'étudiants qui l'utiliseront. De plus, je pense qu'enlever complètement les voitures sur cet accès auraient des effets négatifs importants. Le scénario un est donc le meilleur des deux monde.
De plus, autant que la coupe d'arbre me désole, je pense que c'est malheureusement un coût nécessaire si on pense au futur !

Il est relativement simple de compenser l'abattage d'arbres en en plantant d'autres. On parle ici du plus grand projet d'infrastructure de l'histoire de la Ville. Je pense que la trentaine d'arbres ne justifie pas le retrait de la station, ni le retrait des voies de circulation. Il en va de l'attractivité du transport en commun d'assurer la meilleure desserte possible.

Québec a un retard majeur en matière de transport en commun. Les « bébés gâtés » des banlieues qui viennent dans le quartier doivent apprendre à partager la route. Environnement et arbres > caprices d'individualistes.

Maintien d'une canopée d'arbres matures, tranquillité.

Ces arbres ont une valeur unique. Complètement empêcher les embarquements et débarquements ne fera que créer d'importants problèmes en dissuadant la prise du transport en commun. Votre choix du tracé en surface sur René Lévesque, choix que vous refusez de revoir, est la source de tous ces problèmes. Il fallait investir dans une surface souterraine ou aérienne comme le REM. C'est un mauvais projet.

favoriser le transport en commun

Mais voir à tout réduire dans la conception de l'aménagement: moins d'arbres coupés, moins d'espace pour les autos, camions et autres,

moins d'espace pour les piétons sur les trottoirs et cela, pour garder nos beaux arbres!

La circulation de voiture n'est pas ma priorité

Il faut faire des concessions tout en respectant les arbres

Le maintien d'une station au collège St-Charles

À mon avis, les objectifs d'un tramway sont de favoriser l'utilisation du transport en commun avec l'incitatif d'un mode de transport fiable, rapide, confortable et beaucoup moins polluant que le transport véhiculaire individuel. Ainsi, le scénario 3 favorise l'ensemble de ces objectifs:

- 1) préserve au maximum les arbres existants;
- 2) maintien un accès facile et proche pour le tramway avec une station bien localisée à la proximité de pôles de génération des déplacements (collège, écoles, bibliothèque municipale, hôpital et sièges de grandes entreprises sur Grande Allée);
- 3) préconise clairement l'utilisation du transport en commun et la mobilité active dans le secteur;
- 4) possibilité l'aménagement d'un nouvel espace agréable pour la promenade, les déplacements actifs, un espace plus sécuritaire pour les piétons (incluant les enfants et les adolescents);
- 5) influencera positivement le développement immobilier de la région avec des projets qui privilégieront le transport en commun et actif, en réduisant la possibilité d'acquisition future du terrain de l'église catholique de Québec pour le développement des condos avec stationnement de surface et/ou souterrain.

Les possibles problèmes générés par ce scénario auront des impacts réduits au long

du temps :

1) l'augmentation du trafic dans les rues perpendiculaires au Boulevard René-Lévesque à court terme pourra être minimisé par des modifications des règles de trafic des rues proches (réduction de la vitesse, campagne massive d'information et d'éducation, ajout de plaques de signalisation, ajout des ralentisseurs (dos-d'âne) pour garantir le respect de règles). À moyen et long terme, le comportement de déplacement des automobilistes changeront et une réduction du trafic des autos qui utilisent le secteur comme passage pour ou d'origine au centre-ville, naturellement avec le changement des habitudes, les automobilistes qui n'habitent pas la région utiliseront d'autres axes (Grande Allée ou Ste-Foy);

2) le problème de sécurité pour les enfants/adolescents/piétons pourra être minimisé avec des mesures ci-dessus mentionnées et à moyen terme le niveau de sécurité sera équivalent ou même supérieur à l'actuel;

3) l'accessibilité des résidents et/ou utilisateur des services/entreprises du secteur sera garanti par l'utilisation des rues/avenues/boulevard de la région et par du transport en commun disponible.

Le bons sens !

Éviter de transformer la rue Belvédère en boulevard. C'est une zone scolaire avec une garderie et une école secondaire. De plus le PPU Belvédère prévoyait que ce secteur devait être un milieu de vie agréable. Les rues transversales n'ont été conçues pour être des boulevards à haute densité de circulation.

À mon avis, l'accessibilité du transport en commun doit être priorisée dans une perspective de développement durable. L'abattage des arbres est bien sûr dommage, mais dans la mesure où ce sont surtout des arbres vieillissants et où le gouvernement s'engage à en replanter ailleurs dans le secteur, je ne pense pas que ce soit un enjeu aussi important que les autres.

En créant des infrastructures qui facilitent l'accès aux transports en commun, davantage de personnes seront encouragées à se tourner vers les transports publics. Il est logique, d'un point de vue social, économique et environnemental, de mettre en avant des projets qui favorisent un changement dans notre façon de voir le transport individuel en améliorant les infrastructures de transport en commun. En continuant à faciliter le transport individuel en voiture, le projet n'atteint pas, à mon avis, son plein potentiel. C'est l'occasion pour la ville de démontrer son engagement envers l'environnement et le bien-être de tous les citoyens du Québec.

Je considère important de conserver une circulation routière minimale surtout pour éviter que les rues limitrophes, plus étroites, ne reçoivent trop de circulation.

le milieu scolaire a besoin de transport en commun. De plus si la circulation augmente en ajoutant des voies de circulation, le contraire est aussi vrai...et il faut augmenter le transport en commun tout en réduisant notre dépendance à l'auto.

Mon préféré serait le scénario #3 MAIS je crains énormément l'augmentation de circulation que ce scénario provoquerait sur la rue Sir Adolphe Routhier, déjà important à cause des parents qui vont reconduire et chercher leurs enfants au collège St-Charles Garnier.

Oui scénario Un.

Privilégier la sécurité des piétons

<p>Ce scénario permet de garder un accès facile au tramway pour les résidents de ce secteur, d'abattre moins d'arbres et d'augmenter les zones de transport actif. De plus, autant Laurier/grande-allée que le chemin ste-foy offrent une bonne alternative aux voitures voulant se rendre plus loin en ville.</p>
<p>Le transport en commun doit toujours prioriser sur l'accès aux véhicules solo en centre urbains. En deuxième priorité, je vois la qualité de l'air, donc assurer qu'il y ait des arbres et de la végétation (et moins de voiture ça aide aussi!)</p>
<p>Les voitures doivent continuer à circuler, l'école et la bibliothèque doivent absolument être desservis par le transport en commun.</p>
<p>les transport en commun sot très importants pour les étudiants et il est nécessaire de faciliter les déplacements par transports en commun.</p>
<p>La suppression des voies de circulation automobile entraînerait la réduction du nombre de véhicules circulant dans la région afin que les gens optent pour les transports en commun.</p>
<p>Étant donné qu'il s'agit d'une voie de transit, je crois qu'il est très important de conserver la fluidité de cet artère.</p>
<p>priorité au transport en commun et au vélo</p>
<p>Choix #1 scénario le moins contraignant pour le secteur ...</p>
<p>Le milieu de vie autour de la station serait bonifié. Réduction drastique de la circulation.</p>
<p>Très important de prendre en considération toutes les alternatives en les modulant ensemble et s'assurer de penser à long terme pour les arbres avec leur remplacement.</p>
<p>C'est le scénario qui présente le meilleur compromis.</p>
<p>Les arbres en question semblent en fin de vie de toute façon.</p>
<p>Je prefere toute ou rien !</p>
<p>Limité l'abattage d'arbres + maintient du réseau routier + accès à proximité des stations Belvédère et Holland.</p>
<p>Rendre le tramway et le transport actif le plus attrayant possible</p>
<p>Les stations Belvédères et Holland sont très proches.</p>
<p>Les bénéfices l'emportent sur les inconvénients. Le secteur doit être bien desservie en transport en commun et la rue René Lévesque demeure un axe important de circulation.</p>
<p>Déjà très bien</p>
<p>Pour rendre le quartier agréable en limitant le débit des voitures autant sur René-Lévesque que dans les rues avoisinantes. Il faudra donc empêcher (pas encourager!) les automobilistes à ne pas utiliser les rues avoisinantes pour le transit.</p>
<p>Plus résidentielle, moins d'auto</p>
<p>Importance de préserver un accès pour les voitures, sinon le problème sera déplacé ailleurs. Le chemin Sainte-Foy est déjà congestionné et le parcours d'autobus 807 est par conséquent très lent. La distance entre les stations demeure tout à fait acceptable.</p>
<p>Préserver la grande beauté de ce tronçon avec ses arbres magnifiques. Donner plus d'espace pour les piétons, rendre la ville aux gens qui l'aiment à plein temps. Mon quartier, c'est ma cour. Douze mois par année.</p>
<p>On fait d'énormes concessions pour les automobilistes, ils peuvent en faire de petites pour les piétons.</p>
<p>Je tiens à préciser, j'ai une auto (que j'utilise le mois possible).</p>

Aucun choix, pas de tramway. Acceptabilité sociale nulle. Référendum.
Conserver le cachet (paysage) de ce secteur, plus d'adhésion au transport en commun, tranquillité du quartier et des résidents, oasis de verdure avec arbres matures
Un arbre peut être remplacé
La circulation automobile- autos, taxis, livraison, urgences- doit être maintenu à un niveau acceptable
Pouvez-vous arrêter ce projet ridicule que personne ne veut? Avec la nouvelle réalité, que les gens travaillent de plus en plus de la maison, ce projet est déjà désuet. Nous avons les bus et ceci est parfait pour les besoins que nous avons, de plus c'est flexible et nous pouvons changer les trajets au besoin. Arrêter de dépenser notre argent pour des niaiseries!
Les élèves du collège peuvent très bien marcher 5 minutes à partir de la station Belvédère.
Il faut conserver le plus d'arbres à tout prix. Il faut aussi rendre plus attrayant le secteur notamment en réduisant la vitesse et la présence de voitures qui y transit. Il s'agit d'un lieu avant tout résidentiel et scolaire et on a la chance à le transformer pour le rendre plus sécuritaire.
Bien qu'il y a plus d'arbres qui seront abattus, le scénario 1 permet une meilleure fluidité de la circulation et répond aux besoins de tous les utilisateurs. Il ne faut pas oublier que l'on n'abat pas des arbres pour faire un grand stationnement ou construire des condos de luxes mais bien pour un transport en commun structurant efficace.
aucun des scénarios possible. Il y aurait du y avoir un autre choix de réponse.
Les arbres devraient être prioritaire sur les voitures
Les arbres actuelles atteindront leur espérance de vie. Il faudra de toute façons en replanter à cours ou moyen terme. Le but du tramway est d'offrir un service efficace. Enlever la station va à l'encontre de ce but premier. Ce serait un non sens.
Les arbres repousseront en quelques années. La voie partagée permettra un déplacement automobile plus aisé et sécuritaire pour les gens du quartier. Incitation aux jeunes de prendre le transport en commun.
La distance de marche entre les stations Belvédère et Holland est minime.
Protection des arbres très important pour moi.
Section sans transport routier assure la sécurité et le calme.
La clientèle pour le transport en commun est très importante dans ce secteur.
Il est important pour moi de préserver les arbres et de faire de cet espace un endroit à échelle humaine. Le transport en commun est + important que les voitures.
Favoriser le transport en commun pour inciter les gens à faire des changements de comportements. Sauver les gros arbres
Scénario équilibré et efficient.
Les 2 autres scénario me semblent extrême en abolissant la station de tramway ou les voies de circulation.
c'est un compromis à l'échelle urbaine humaine, dans la direction du développement durable. Les inconvénients sont temporaire pour ce qui est des arbres.

<p>Pourquoi le tramway, un ancien moyen de transport, aurait-il priorité sur les autos qui sont là depuis 100 ans et qui sont plus confortables et plus pratiques en cas de problèmes physiques et/ou techniques ?</p>
<p>En 2022, face aux changements climatiques actuels et au récent rapport du GIEC, il importe de prendre des décisions audacieuses contre le carbone. Couper des arbres pour sauver la voiture est un non-sens : la voiture pourra circuler est-ouest sur 2 autres artères en haute-ville (Grande Allée, chemin Sainte-Foy) et deux en basse-ville (Champlain, Charest), sans parler des voies secondaires. C'est bien suffisant.</p>
<p>Le plus logique</p>
<p>, il permet le tramway et protège les rues environnantes</p>
<p>Limite la coupe d'arbres et accroissement de l'attractivité du transport en commun.</p>
<p>L'abatage des arbres dans le secteur créerait un choc. L'insertion du tramway doit aussi venir chercher des nouveaux utilisateurs qui n'utiliseront plus la voiture pour se déplacer, mais feront le choix du transport en commun ou actif.</p>
<p>L'accessibilité au transport en commun pour le rendre plus accessible.</p>
<p>L'abatage réduit des arbres.</p>
<p>C'est la solution la plus écologique et durable.</p>
<p>Le transport en commun devrait être privilégié activement et son intégration en harmonie avec les quartiers traversés</p>
<p>La station Belvédère est très proche. Trop d'arrêts proches peuvent réduire aussi l'attractivité du transport en commun</p>
<p>D'autres stations sont déjà à proximité.</p>
<p>Étant donné la présence étouffante des îlots de chaleur en ville, nous devons faire le nécessaire pour préserver les arbres existants. De plus, cela fait partie à mon sens d'une stratégie plus large d'incitation pour que les gens soient davantage portés à se servir du transport en commun.</p>
<p>Il permet aux jeunes d'accéder facilement à l'école</p>
<p>Les voitures sont trop nombreuses, voire dangereuses au centre-ville. En tant qu'habitante de Montcalm, je me considère bien placée pour en témoigner. La vitesse de croisière est bien souvent trop rapide. Quotidiennement, je vois des automobilistes ignorer la lumière devenue rouge, au mépris total des piétons qui ont déjà commencé à s'engager pour traverser la rue. Inutile de vous décrire l'impact de tels comportements sur l'humeur des habitants de même que sur leur sentiment de sécurité. Il m'apparaîtrait donc logique de prioriser d'autres critères, plutôt que le maintien du réseau routier.</p>
<p>De plus, le fait d'avoir habité au cœur d'un îlot de chaleur dans le quartier St-Roch auparavant m'a sensibilisée à l'importance cruciale des arbres pour l'adaptation des populations face aux changements climatiques.</p>
<p>Il est toujours plus facile de compenser en ajoutant des arbres ailleurs</p>
<p>Ce choix répond à mes critères, soit l'impact limité sur les arbres, le maintien du transport en commun et le retrait des voies de circulation ne se fera que sur un court tronçon.</p>
<p>moins d'impacte sur le réseau routier et les voies de circulation de transit</p>
<p>Le seul inconvénient de cette option est la coupe d'arbres un peu plus élevée et on peut en replanter de nouveaux pour compenser, donc c'est un inconvénient limité.</p>

Protection des arbres
Je souhaite avoir une ville plus carboneutre, ou les gens se déplacent à pied, en vélo ou en transport en commun. L'option 3 est celle qui favorise le plus les modes de transport écoresponsable.
Favorise le transport en commun et minimise l'abattage d'arbre.
C'est un transport en commun structurant, les arbres malgré leurs importances, ne devraient pas être autant considéré.
L'importance de maintenir à la fois la canopée et la station dans ce secteur
contre le tramway
Dans la version 3, les humains et la nature sont considérés avant les véhicules qui occupent beaucoup trop de place dans nos villes. Il faut inverser la tendance et progressivement changer les mentalités. Les citoyens de la ville de Québec n'ont pas encore cette habitude de circuler autrement qu'en voiture. Le transport actif dans les quartiers n'est pas favorisé, on peut le constater par l'absence de structures. J'ai peur de circuler en vélo quand il n'y a pas de pistes cyclables ou de voies partagées. Je prends moins mon vélo. Tous les citoyens sont à éduquer puisqu'ils se déplaceront à vélo ou devront partager les espaces de déplacement avec des vélos. Je répond à ce questionnaire depuis la ville de Munich où je me déplace en vélo et en tram. Ce que je ne peux faire à Québec. Il y a un début à tout! Merci.
pas de tramway
La priorité doit être donné aux arbres et aux modes actifs de déplacement sur l'automobile.
Moins d'abattage d'arbres possible
Partage de la voie pour tous
Sauver les arbres. Les automobilistes ont l'embarras du choix pour les plans B
La station est importante et je crois que l'abattage d'arbre va s'avérer nécessaire pour 1) la création des stations latérales, 2) la création de pistes cyclables et 3) l'élargissement des trottoirs. Je crois qu'il faut planifier pour le long terme. On pourra toujours replanter des arbres pour compenser.
Je préfère le scénario 3, mais je suis conscient qu'il serait bloqué par le gouvernement du Québec.
Il est temps d'avoir une vision nouvelle en ce qui concerne les déplacements urbains. Je voyage énormément et partout dans le monde. Les villes les plus agréables que j'ai visitées sont celle qui ont l'audace de mettre l'utilisateur sans voiture au centre de ses priorités.
René-Lévesque est trop important pour le scénario 3.
La station Saint-Charles-Garnier est très importante pour les étudiants et les résidents du quartier.
Je trouve que le transport actif pourrait être plus direct et bénéficierait d'un achalandage moindre. Il faudrait cependant s'assurer que le trafic automobile ne soit pas coupé en deux pour ainsi créer deux quartiers. Un secteur vivant où les gens ne font pas des zig zag en permanence pour se déplacer à vélo (comme en voiture)
Priorité aux transports actifs. Il y a suffisamment d'infrastructures routières dans les secteurs comparativement aux autres modes de déplacement.
Nous voulons voir sur une autre rue
il faut que nous cessions de favoriser l'auto

Le scénario 3 offre une rare opportunité de redonner de l'espace aux piétons et d'apaiser un secteur qui appartient depuis longtemps à l'automobile.
Compromis honnête entre le retrait complet des voies de circulation et le retrait de la station qui serait contre-productif. La priorité serait de replanter un maximum d'arbres dans le secteur immédiat afin d'éventuellement augmenter la canopée.
Favoriser le plus possible le transport actif sécuritaire et le transport en commun, vers lesquels il est sage de se tourner pour le futur. Aussi pour protéger les arbres lorsque possible
Le moins pire des scénarios et coupe d'arbres matures moindres
Le scénario 2 est trop pénalisant pour les utilisateurs du transport en commun, qui font un choix écologique. Le scénario 3 risque de faire crier les automobilistes, trop habitués à leur vieux privilèges. Le scénario 1 est un compromis raisonnable.
Le plus important est l'attractivité du transport en commun.
J'hésite beaucoup entre le scénario 1 et le scénario 3. Je crois qu'il faut le plus possible éviter l'abattage d'arbres et compenser ++ dès maintenant les coupes d'arbres prévues. Le maintien du réseau routier n'est pas une priorité pour moi. C'est pourquoi le scénario 3 me semble attrayant. Par contre, j'ai peur qu'il n'entraîne beaucoup d'augmentation de circulation dans les plus petites rues du Cartier, et aussi sur Holland, qui est parfois déjà difficile à traverser à pied/en vélo en période de pointe. Bref, il n'y a aucun des 3 scénarios qui me plaît entièrement.
Les arbres matures, on doit les conserver, les protéger. Je suis pour la décroissance du nombre de voitures en ville (et en général).
Il y a assez d'alternatives pour les voitures. Il faut préserver les arbres matures. Une section seulement pour piétons, vélos et tramway sera très agréable.
J'habite au coin René-Levesque /holland et je marche souvent sur ce tronçon. Par contre je fais souvent un détour par la rue Raymond-casgrain car le boulevard René-Levesques est trop bruyant et désagréable pour y marcher. J'adorerais que la rue soit réservée aux piétons et au tramway :)
Il y a plusieurs voies alternatives pour les automobiles dans ce secteur. Ça donnerait un certain cachet au secteur et favoriserait la sécurité. J'y ai souvent vu des piétons être happés coin Belvedere René-Levesque.
Cette station sera un point de service important. Son maintien avec la création d'un espace de circulation partagé va changer positivement l'image de la ville. La voie partagée est une option d'avenir en terme de transport urbain. La perte des arbres sera compensée en partie mais il ne faut pas oublier que les propriétés bordant ce secteur sont quand même très garnies de végétation et de grands feuillus à maturité.
La nécessité de prioriser le transport actif et collectif pour la planète et la santé de la population. Marcher et prendre le tramway doit devenir agréable.
Le collège, la bibliothèque ainsi que les édifices à bureau sur Joffre et environs requièrent une station. Quoique l'abatage d'arbre est dommage retirer les voies de circulations est extrême et engendra de la circulation dans les rues transversales plus résidentielles ou cyclable.
Je suis sensible à la coupe d'arbres mais je pense que retirer les voitures de ce tronçon poussera les véhicules sur les rues latérales. J'habite aussi ce secteur et y avoir accès en voiture est primordial pour mon travail.
On ne peut transporter de l'équipement de hockey dans un Tramway .On est à Québec pas à Montréal.
Il est important de maintenir l'attractivité du tramway. Même si mon coeur saigne en pensant aux majestueux arbres abattus. En espérant que la plantation de nouveaux arbres comble rapidement le trou dans la canopée.

SVP n'enlevez pas de voies de circulation aux automobiles, ce serait la catastrophe.
Étant donné les infrastructures à proximité, il serait impensable de retirer cette station. Je préférerais personnellement le retrait complet des voies automobiles, mais une telle mesure aurait malheureusement un coût social trop élevé pour garantir la mise de l'avant du projet.
Stimuler, favoriser l'utilisation du transport en commun
Mon scénario no 1 est l'abandon du projet de tramway tout simplement
Mon scénario no 2 est un maintien de toutes les voies 4 pour les voitures
C'est de la folie de retirer des voies pour les automobilistes.
L'impact environnemental positif du Tramway surpasse la perte de 32 arbres qui seront de toute façon compensés par des plantations d'arbres dans le secteur.
Ce scénario permet de rencontrer les objectifs liés à la mobilité pour tous les usagers.
autant je suis d'accord avec un scénario plus extrême où la voiture est retirée complètement, autant je crains pour la sécurité alors sur Père Marquette Joffre et Raymond Casgrain + Grande Allée et Chemin Ste-foy pour la redirection des voitures. C'est malheureux mais les personnes de banlieue continueront à venir en voiture dans le secteur sans trop de considération pour les piétons et les cyclistes.
Aucun un tramway c'est de détruire notre patrimoine
j'aimerais voir diminuer la présence des automobiles dans la ville .
Favoriser le transport en commun et les déplacements en vélo ou à pied.
A
Accessibilité facile à une station près de différents services
Mettre l'humain et la nature en priorité
La ville mérite de s'offrir aux piétons et aux vélos!
L'importance de faire une ville sans voiture.
Les stations hollandaise et belvédère seront à moins de 2 min de marche du Collège St-Charles-Garnier. La préservation du passage des autos est primordiale et le maintien d'arbres centenaires aussi.
Sécurité.
Sécurité autour des 4 écoles du secteur
Attractivité du transport en commun
IL y a trop d'autos. Il faut plus de transport en commun, de transport actif et maintenir et augmenter le nombre d'arbres et d'espaces verts.
Privilégier la cohabitation auto tramway sachant que dans 15 ans la canopée locale remise en place aura pris de la maturité au point que les gens auront rapidement oublié le fait que 32 arbres auront été coupés... les arbres en place sont matures et en conséquence ont en principe une espérance de vie fort limitée comparativement à ce que l'on attend du tramway.
Moins d'arbres abattus, et y a possibilité de circuler ailleurs, et autrement qu'en voiture
Le retrait des voies de circulation pourrait favoriser le transport actif dans le secteur en rendant l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel plus difficile. Aussi, il permettrait de bonifier l'accès aux pistes cyclables et rendre les usagers plus en sécurité.

Aucun choix ne représente aucun tramway. Je désire un référendum. J'ai choisi l'option la plus près du statu quo. Si j'avais pu, j'aurais choisi aucune de ces réponse.
arbres
attractivité de la ville
Miser sur un apaisement de la circulation notamment en rendant plus difficile la circulation de transit et en favorisant la circulation locale, favoriser les transports actifs en toute saison et la cohabitation paisible et l'intermodalité entre les différents moyens de transport.
Cette option permet de bonifier les espaces dédiés au transport actif et de préserver les arbres existants.
Décourager les voitures et encourager le vélo et la marche
Il faut prioriser les déplacement locaux. Pour les transits automobiles, il y a Charest, Grande-Allée et autres.
Impact limité sur l'abattage des arbres et l'attractivité du réseau. Je n'ai pas de voiture, l'impact sur le réseau ne m'importe peu.
La lutte à l'auto solo l'impose!
Malgré mon souhait de voir le nombre d'autos diminuer, le retrait des voies de circulation m'apparaît plus risqué pour l'acceptabilité sociale et pour l'impact sur les rues adjacentes.
On veut garder les arbres. On veut amoindrir la présence
de voitures dans le secteur. On veut que ce soit le plus esthétique possible (les voies partagées ne permettent pas cela). On veut que ce soit pleinement sécuritaire pour piétons et cyclistes.
La capacité routière se verra déjà réduite et déviée vers les autres axes, notamment à partir de l'avenue carter. S'en suivra inévitablement un changement dans les mode de déplacement des citoyens. Si de plus en plus de gens utilisent les transports en commun et les transports actifs, il est nécessaire, selon moi, que ces modes soient attrayants et sécuritaires. Le trajet du tramway doit suivre un continuum et être harmonieux.
La ville devrait donner une priorité aux transports collectif et actif. Il est nécessaire de limiter le transport automobile en contexte urbain et ainsi rendre plus efficace les autres modes de transport.
La proximité de l'école secondaire et de la bibliothèque justifie une station à cet endroit. Il faut oser planifier ce type de projet en contraignant un peu les automobilistes si on veut qu'il contribue à modifier leurs habitudes. Le tout à l'auto doit cesser!
ce sont des arbres matures et pas tous en santé, je pense que la plantation d'autres arbres dans le secteur serait profitable et l'accès au tramway devrait être prioriser
efficience du tramway , circulation automobile et la protection des arbres
Je veux une vraie ville verte! Le fait de couvrir la plateforme de végétaux, excellente idée, mais pas du gazon, c'est pas super écolo. Des petits végétaux comme sur les toits verts serait encore plus écolo.
On ne comprend pas que la ville va couper ces arbres
Beaucoup d'enfants sont à proximité et l'importance de sécuriser leur environnement et la proximité de la station va limiter les dépôts en voiture. Beaucoup d'arbres sont matures et sont des frênes, donc on doit compenser la coupe avec des jeunes arbres qui ont auront un impact plus grand sur l'environnement.
Sécuriser une zone scolaire, assurer l'utilisation du tramway par la clientèle scolaire et création d'un milieu de vie plus agréable pour les citoyens.

Bon compromis, 2 stations à moins de 10 min. de marche
Lâchez-nous avec les arbres. Un arbre, cela pousse. Vous en planterez d'autres.
Le tronçon est court et les automobilistes pourraient ralentir sans trop de désagréments.
C'est la plus équilibrée. Et je suis sûr que votre équipe pourra trouver une solution pour conserver plus d'arbres
NA
le changement ne serait pas important et moins d'impact
Belvédère est très proche, une petite marche est bonne pour la santé . Un équilibre entre auto, transport en commun et arbres dont plusieurs sont en fin de vie, on en plante d'autres
Avec la station Belvédère tout près, ça reste le scénario avec le plus d'avantage et qui répond à plus de besoins.
Il me semble important de garder une station au Collège, et il me semble important de réduire l'abattage. Puisque le scénario de la rue partagée vers Cartier détournerait déjà en partie les véhicules vers Grande Allée, le sacrifice ne me semble pas si grand.
Efficacité du tramway
Eviter l'abatage d'arbres et rendre cet endroit plus attractif pour les piétons et les cyclistes
J'imagine que ça soit possible de mettre des arbres d'une certaine maturité, puis les nouvelles plantations, le temps fera son temps!
A part l'école Saint Charles garnier, le gros pôle potentiel d'attrait est l'hôpital Saint Sacrement. L'arrêt Belvédère offre à peu près la même distance de marche que Saint Charles Garnier.
L'autre pôle Industrielle Alliance et les édifices autour, à peu près la même distance de marche à partir de Holland que Saint Charles garnier.
Et pour les étudiants de Saint Charles, une petite marche fera du bien,
Ne pas détourner le trafic dans les rues résidentielles avoisinantes. Ne pas enlever la station St-Charles-Garnier
Le scénario 2 est à exclure. Il ne reste que le 1 et le 3. A priori, je préférerais le 3, mais je crains trop que cela occasionne une augmentation de circulation dans les rues résidentielles avoisinantes, notamment l'axe de Père-Marquette/Raymond Casgrain, une voie importante de transport actif (vélo, etc.)
C'est le meilleur des deux mondes. Piétons, cyclistes et automobilistes y trouvent leur compte et ne sont pas pénalisés.
Continuation de la fluidité routière
Meilleure conception à long terme, si les arbres sont compensés
J'ai habité dans le secteur par le passé et j'ai utilisé plusieurs fois cette station. Je crois qu'elle est très importante pour les gens du coin. Je vois mal l'enlever.
Proximité de la station belvedere, préservation des arbres et d'une circulation automobile sans tout détourner dans les rues résidentielles (peu de connexions possible dans ce secteur sans un grand détour vers grande-allée ou chemin St-Foy
La station St-Charles-Garnier n'est pas nécessaire, la distance entre la station Holland et Belvédère est moins d'un kilomètre et la densité de la population au sud de René-Lévesque est très faible.
La mobilité urbaine est essentielle, et doit notamment permettre plusieurs concepts de mobilité à la fois

Impact limité sur l'abattage des arbres.
accessibilité au transport en commun à courte distance
Circulation routière et transport en commun doivent coexister
Maintien de la circulation.
Aussi, pourquoi ne pas faire un quai central avec les voies de chaque côté? On peut peut-être diminuer l'abattage.
Station trop proche l'une de l'autre. Je ne vois pas la nécessité.
Je dirais que ça doit être maximum 15 minutes de marche pour accéder a une station et sans cette station je ne vois pas de problème... cest moins de 10 minutes a pied.
Je crois qu'il faut prioriser le transport en commun si nous souhaitons améliorer notre qualité de vie et notre futur
L'avènement de la mobilité durable passe par la réduction de l'emprise automobile. Ceci doit être fait avec ce scénario, afin de réduire l'avantage automobile.
La densification apportée par le développement du secteur Belvédère (PPU) va générer des flux qui doivent se faire uniquement en mobilité durable.
À long terme, semble plus polyvalente
Solution qui correspond le plus aux critères que j'ai défini préalablement.
La priorité devrait être accordée à un boulevard aussi fonctionnel que possible, c'est-à-dire tramway en site propre + 1 voie d'automobile dans chaque direction + trottoirs. Les arbres, ça repousse et personnellement j'ai l'impression que l'argument de la perte d'arbres sert plutôt les détracteurs du tramway que les protecteurs de l'environnement.
Des arbres coupés ne devraient pas primer sur la mobilité des usagers des transports en commun.
Il faut limiter l'accès aux voitures, puisqu'elles nuisent à la qualité de vie du centre-ville. De plus, il est important de réduire la quantité de voitures dans une zone scolaire pour que ce soit plus sécuritaire. En réduisant l'offre pour les voitures, la demande devrait également diminuer. Ceci est bénéfique au niveau des émissions de gaz à effet de serre.
Accès à la bibliothèque en autobus. Accès plus facile pour le transport en commun pour les personnes âgées.
Les transports actifs et en commun devraient être les transports privilégiés dans le centre ville. La canopée ainsi que la tranquillité lié à aucune automobile sont aussi des avantages importants pour le bien des citoyens de ce quartier.
maintien à la fois de l'attractivité du transport en commun et du
transport routier
Il faut transformer la ville pour favoriser les déplacements actifs et en transport en commun si on veut lutter contre les changements climatiques et vitaliser nos quartiers.
Impacte minimisé sur la coupe d'arbres.
Dans les 2 autres scénarios avec nos bozos au volant, frustrés fort certainement, j'aurais peur de me faire frapper, assise sur un banc à attendre le tramway. Pour tous les dommages colatéraux (incluant envoyer le trafic déjà hyper lent en bus sur Laurier pour compenser) je suis contre le tramway et le transport en commun et mes jambes sont mes seuls moyens de locomotion en ville, Je ne crois pas à ce besoin coûteux

versus les inconvénients que vous soulevez. Ce n'est certainement pas avec ce projet qu'on convaincra plus de gens de prendre le transport en commun.
Malgré tout, je crois que le tracé retenu n'est pas le bon. Le tracé devrait être sur le boulevard Charest.
Éviter coupage d'arbres. Protéger le passage des véhicules
Meilleur compromis!
Circulation routière, et bus, et vélo et piétons et vie normale
Empêche de modifier le parcours des voitures, bus, vélo, dans les rues résidentielles tout autour
Opportunité de réduire la circulation automobile dans le secteur et maintien de la canopée.
Maintien de la canopée existante et maintien de l'attractivité du transport en commun. Va dans le sens d'un aménagement durable de nos municipalités.
À égalité avec le scénario 3. Une ville humaine, pas de char!
La réduction du bruit, la facilité de circulation à pied ou à vélo.
Les arbres sont la priorité numéro 1
Il faut conserver cette station pour l'attractivité et la convivialité.
Priorité transport actif et en commun
le besoin d'une station à proximité
Il est important de conserver la station Collège Saint-Charles-Garnier. Je suis préoccupée que le scénario 3 engendre un transfert de trafic au niveau du chemin sainte-foy/rue Joffre où est situé un CPE et où plusieurs enfants marchent pour se rendre à l'Institut Saint-Joseph.
Nous devons réduire drastiquement la dépendance automobile.
Je comprends que pour faire ce genre de projet, une restructuration des infrastructures et des espaces sont nécessaires. Le plus important que que des solutions de remplacements qui s'intègre au quartier soient mise en place pour palier à la perte de arbres, une diminution de l'accessibilité en voiture. Mais selon moi les avantages de ce scénario surpasse les désavantages. Le scénario 2 n'est pas envisable à mon avis car une station est nécessaire à cet endroit et le scénario 3 entraînerait trop de désagrément à ceux qui ont des automobiles dans le secteur et entraînerait aussi une redérvation du trafic vers d'autre secteur.
Domage que l'on coupe des arbres mais nous devons rendre efficace le projet.
Je suggère de nouvelles plantations d'arbres de remplacements.
Meilleur compromis à condition de planter de nouveaux arbres.
Si dans 5 ou 10 ans on réalise que le retrait fut une erreur, on pourra ajouter les voies de circulation pour automobile à ce moment.
L'efficacité du transport en commun mis en place et l'environnement naturel
Priorité au transport en commun, au piétons et aux cyclistes. Minimiser le nombre d'arbres à couper.
C'est le scénario qui intègre tout les besoins prioritaire. Car pour aide l'environnement, il faut réduire le nombre de voitures.
Il faut que le transport en commun soit le plus efficace possible pour que les automobilistes voient un avantage à utiliser le tramway vs l'utilisation de leur voiture. La planète est une priorité.
Priorisation du transport en commun = vocation du projet tramway

Plus important d'avoir du transport en commun et routier.
Il existe suffisamment d'autres voies de circulation pour l'automobile
Nécessaire préservation des arbres à proximité, grand attrait de la station et du milieu de vie suite au retrait des voies automobile.
Les arbres seront replantés. Il y en a déjà beaucoup.
Réduire les voitures et le trafic dans le centre ville, il faut limiter l'accès et leur permettre de se stationner plus loin au besoin et prendre le tramway.
Défi mobilité automobile
Tous en bénéficieraient. Les arbres seraient préservés, la vie de quartier serait améliorée, la sécurité des usagers rehaussée. Le transport en commun est la seule solution viable pour l'avenir dans une perspective de développement durable.
Stimuler l'usage du tramway
Diminution de l'attractivité de l'automobile
Proximité des autres stations.
Trop d'inconvénients pour cette station.
Bon compromis tramway / transport traditionnel
C'est le scénario qui minimise le plus les impacts pour tout le monde
Conserver l'attractivité du transport en commun avec un minimum d'abattage d'arbre
Bien que la coupe d'arbres n'est pas désirée, elle ne doit pas empêcher de bien intégrer le projet complet. Les arbres repousseront
Bon compromis.
Un transport en commun digne de ce nom doit primer sur les autres considérations.
Le formulaire m'oblige à choisir. Personnellement, je ne trouve qu'aucun ne fait de sens. Prolonger le tunnel jusqu'à Marly fait plus de sens.
À mon avis le scénario 3 est à proscrire totalement. Je serais favorable au scénario 2 car la distance de marche entre Belvédère et Holland est à peu près la même que celle de Holland à Painchaud. Par contre, le scénario 2 conduirait selon moi à un afflué important de voyageurs aux stations Belvédère et Holland. Également les voyageurs du secteur du chemin Sainte-Foy auraient une trop longue distance à marcher pour rejoindre les stations Holland et Belvédère. C'est pourquoi le scénario 1 est celui qui répond le mieux aux besoins.
Cela affecte juste les arbres. Il est facile d'en replanter.
Nous gardons auto et bus en plus du tramway.
Beauté, tranquillité, réduction du bruit, facilité de déplacement en transport actif
Qualité du service de transport en commun et belle insertion dans le secteur, option préférée malgré la coupe additionnelle d'une quinzaine d'arbres.
Les arbres sont vieillissant et dans un avenir plus ou moins rapproché, devront être remplacés. Si on veut un tramway qui fonctionne, il DOIT être facilement accessible.
Il s'agit d'une intersection très fréquentée et à proximité de plusieurs écoles et lieux de travail. Je trouve que ce serait avantageux de prioriser le transport en commun et le transport actif. De toute façon aux heures de pointe / de sortie scolaire la circulation est difficile dans le coin.
Pour préserver les espaces verts et obliger les citoyens à penser leurs déplacements autrement. Tramway, vélo, marche devraient avoir une voie réservée à eux ils me semble. On en est rendu là :)

De plus, il faut penser au temps de déplacement piéton non pas seulement en ligne droite sur René-Lévesque entre les stations mais SURTOUT du temps nécessaire pour un piéton de se rendre jusqu'à René-Lévesque, ce qui est assez long quand on part du Chemin Ste-Foy par exemple !

L'emplacement des stations est donc la PRIORITÉ no 1 et vos choix actuels ne favoriseront pas au maximum l'utilisation du tramway par les résidents.

juste milieu

Ne pas à avoir marché trop longtemps entre deux stations

Nécessité de maintenir un axe routier linéaire sur le boulevard René-Levesque

Tout le monde ne se promène pas à bicyclette

Les résidents de Québec n'ont pas tous 20 ans. Il y a aussi des citoyens de 80 ans. Ne les oubliez pas.

Le flux de circulation routière est aussi importante que celle du transport en commun, pas moins.

Maintien d'une station et de la circulation. Ne pas encombrer davantage les rues transversales

La réduction du trafic automobile sur René-Lévesque par la priorisation du transport actif et du transport en commun est la solution qui devrait être visée partout sur le parcours. Moins de voitures, c'est moins de bruit, moins de pollution, plus de sécurité et plus de fluidité. Je ne vois que très peu d'inconvénients à réduire la place laissée à l'automobile. Si on veut réaliser un aussi grand projet sans diminuer le trafic automobile, aussi bien ne pas le faire. C'est logique que l'auto partage davantage l'espace, tant pis si certains automobilistes doivent revoir leurs habitudes, c'est même souhaitable.

De plus, pour prendre la 25 régulièrement, de nombreux étudiants se rendent au Collège en transport en commun. Ne pas leur offrir une station à proximité serait une grave erreur, surtout si c'est pour laisser le privilège aux voitures de rouler rapidement devant une école.

La priorité est de rendre le transport en commun et actif plus attractif que la mobilité automobile dans la ville. Aménager des segments ou les déplacements à pied ou à vélo sont confortable dans un environnement attrayant est une transformation positive de la ville. Un environnement sécuritaire pour piéton et cycliste, avec une canopée maintenue au maximum et un trafic automobile réduit permet d'atteindre les objectifs d'une mobilité plus douce sur cet axe.

Les arbres repoussent, et ce secteur ne souffre pas d'une mauvaise canopée. Mais un transport en commun déficient demeure déficient. Toutefois éliminer tout transit entraînerait des détours sur les rues adjacentes et nuirait au déjà sous-optimal "vélo boulevard" supposé faire office de poste cyclable.

On ne doit pas couper René Lévesque en deux ça n'a pas de sens

La voie pour les voitures reste importante dans cette section de rue par rapport à l'école

Il faut dissoudre au maximum le flux routier et non pas le déplacer.

la station doit demeurer et tant pis pour les arbres

Les rues transversales passent par un quartier résidentiel, vieillissant qui gagnerait à attirer de jeunes familles En ne laissant aucune option à l'automobile, elle risque de passer par les rues de transit. C'est un non-sens pour moi de priver une école secondaire d'une station tramway. Cependant en décalant la station de quelques carrefours, elle desservira aussi la clientèle se rendant à l'hôpital Saint-Sacrement et celle se rendant sur Belvédère. Les arbres centenaires, bien qu'offrant une belle canopée et une qualité de vie exceptionnelle aux résidents ne sont pas éternels. Si des arbres sont plantés bientôt, ils sauront prendre la place des vieux arbres.
La cohabitation est facile. J'ai eu l'occasion de voir cette cohabitation dans plusieurs villes dans le monde et ça fonctionne.
Les stations les plus proches ne sont pas si loin (particulièrement Belvédère) et desservent quand même assez bien le secteur. Je crains que le retrait complet des voies de circulation n'augmente la circulation dans les rues résidentielles avoisinantes. Étant résidente du secteur, je tiens aussi aux arbres de ce tronçon particulier, qui ont un gros impact sur la qualité de vie (diminution des îlots de chaleur, du bruit, du vent) et qui sont aussi très esthétiques.
Aucun impact personnel car je me déplace uniquement en transport en commun favoriser au maximum le transport autre que automobile
Compromis entre la fonctionnalité du système de transport et l'intégration au milieu
Bien que j'aime mieux le scénario 3 du point de vue strictement piéton et utilisateur du transport en communs. J'ai choisi le #1, car je trouve que le scénario 1 permet la redistribution de l'espace entre tous les utilisateurs sans en exclure.
Besoin de maintenir l'attractivité du transport en commun
plus d'importance au transport en commun et aux piétons et cyclistes
Les arbres
Les gens n'utiliseront pas le tramway s'il n'y a aucun impact sur le réseau routier.
Développer à tout prix le transport en commun et réduire les déplacements en automobile.
maintien d'arbres, réduction de la circulation automobile,
Le tramway va déjà augmenter une augmentation significative des autos dans les rues environnantes donc faut pas empirer
Environnement, accès transport actif et collectif, diminution pollution sonore.
Arrêter de penser que la voiture est une option en ville, il faudrait prévoir des payages pour les non résidents qui veulent polluer la ville avec leurs véhicules, et ce qui inclut la voiture électrique
Solution de compromis.
Réduire l'impact sur les arbres tout en préservant/protégeant les utilisateurs et utilisatrices de transports actifs.
Pour un aménagement durable, respectueux de l'environnement et pour conserver la station du Collège. Tant mieux si ça l'a un impact sur le transport automobile, car on veut que les gens prennent le tramway ou le vélo.
Ajout d'une Station desservant un très grand nombre d'usagers potentiels; maintien d'un réseau routier; abaissement de la vitesse à un endroit où les automobilistes se croient sur le circuit de 3 Rivières;
Je me déplace en voiture
N/A

Il est important que le transport en commun s'implémente comme le transport à prioriser.
C'est la moins pire des options. En réalité je ne veux pas de Tramway
Accessibilité transport en commun pour étudiants et employés
Ce projet n'est pas un bon projet, les citoyens n'ont pas été consulté et l'administration municipale agit en « bully » avec la population depuis le début. Il n'y a rien de pire qu'un projet enfoncé dans la gorge des citoyens au nom d'un maire reveur.
Consultez nous, vous verrez le résultat.
Aucune
On doit réduire l'usage de l'auto, et le secteur est propice à l'usage du transport en commun (bureaux, écoles) et aux déplacements actifs (marche, vélo). Passer par là en auto devrait être pour des raisons spécifiques seulement, donc faire un détour par Laurier ne devrait pas être un problème. Si ça bouche, c'est qu'il y a encore trop d'autos!
La plantation de nouveaux arbres compensent la coupe. Une station dans le secteur est essentielle.
Je crois que c'est le meilleur compromis pour tous les utilisateurs. Je trouve préférable de couper 10 à 20 arbres supplémentaires et de les remplacer que de déplacer ou retirer la station de tramway
L'impact sur le réseau routier n'est pas prioritaire pour moi, alors que le maintien de l'attractivité du TC et la protection des arbres le sont.
Le meilleur compromis entre la préservation des arbres et le maintien d'une certaine circulation automobile.
Moins d'impact sur la circulation auto, tout en améliorant la desserte de transport en commun
L'auto prend déjà trop de place à Québec, et le transport en commun/actif pas assez
Il est important de garder les avantages du tramway et son attractivité. Il faut aussi que cela ne se fasse pas au détriment de l'automobile. Pour les arbres, il suffit d'en replanter. Avec les années ils grossiront. Il faut voir à plus long terme que la sauvegarde d'arbres pour quelques années
C'est juste des arbres. On les replantera/remplacera ailleurs.
Le retrait de l'artère majeure de René-Lévesque pour la circulation des voitures sera un inconvénient majeur pour l'accès à la haute-ville. De plus, il faut absolument limiter voir éviter de couper tout arbre mature dans ce secteur. La beauté et donc la qualité de vie du secteur s'en trouvera négativement impactée.
L'auto solo c'est bien, comme moyen de transport seulement, pas comme l'expression de l'atteinte d'un "standing social"...
J'aime mieux les grands arbres que la circulation de transit
Il est important de conserver la station de tramway, ainsi que la circulation auto qui est déjà réduite, considérant que plusieurs arbres sont presque à la fin de leur vie, et seront affectés par les travaux des prochaines années.
Ce scénario semble être le meilleur compromis pour maintenir l'attractivité du transport en commun tout en limitant les impacts de l'abattage d'arbres. Réduire le nombre de voies de circulation pourrait aussi encourager les citoyens à utiliser les transports actifs et collectifs.

Aucun scénario n'est acceptable. Seul des point négatifs en découleront peu importe le scénario choisis. Le tramway rendra cette partie de la ville à éviter à tout prix. Aucune mention n'est faite sur les places de stationnement qui deviendront inexistante ce qui constitut un désagrément majeur.
Ne pas détourner la circulation dans les rues résidentielles, afin de conserver une tranquillité et sécurité des enfants.
Ce retrait aidera à inciter les gens à prendre le transport en commun, plus rapide et accessible. Et planter des arbres ne remplacera pas avant 100 ans ceux qui seraient abattus autrement dans les deux premiers scénarios. Et plus sécuritaire pour les enfants qui fréquentent les collèges dans les environs.
Un transport en commun efficace requiert des stations situées stratégiquement.
Soyons ambitieux! C'est en enlevant de la place à l'automobile qu'on va réellement réduire notre dépendance à ce mode et rendre les modes actifs et collectifs plus attractifs. Et en plus on sauve des arbres! Quoi de mieux.
Il est important de maintenir la station à cet endroit car les deux autres stations sont très éloignées. Il y a aussi beaucoup d'utilisateurs du transport en commun qui en dépendent. Les grands arbres matures à cet endroit sont vraiment beaux et permettre de combattre les îlots de chaleur l'été.
Plantation d'arbre à croissance rapide et mixité des essences possible
Favoriser le transport actif tout en maintenant un minimum de transport automobile.
Les impacts du Tramway seront déjà très négatifs sur le réseau routier, le scénario 1 est le seul qui n'empire pas encore plus cette situation. De plus, on peut replanter des arbres tout près pour compenser.
Puisque les arbres seront replantés, cela m'apparaît un compromis raisonnable de prioriser la fonctionnalité du transport en commun. Dans tous les cas, les émissions de GES seront fortement réduites avec l'avènement d'un tramway électrique, donc l'attente que les nouveaux arbres plantés à proximité arrivent à maturité m'apparaît justifiée.
Il est temps qu'on arrête d'aménager nos rues avec l'auto comme priorité. Le transport en commun/déplacement actif est ce qui rend une ville riche, attractive et paisible pour les citoyens qui y vivent.
Il est possible de replanter des arbres , voir un aménagement vert qui compense.
Déjà la circulation est pénible, avec une station se sera pire
Les gains à réaliser avec un tramway sont plus importants que le maintien d'arbre qui ne sont pas patrimoniaux. D'Autres arbres peuvent être planter. Garder 2 voies de circulation est aussi une bonne chose car nous ne sommes pas rendu a repenser/abandonner complètement le transport en voiture.
Il y a beaucoup d'utilisateurs au collège St-Charles Garnier et l'institut St-Joseph. Je ne voudrais pas voir cette station disparaître + augmentation de la sécurité lors de la traverse piéton, surtout pour l'école primaire.
C est le seul qui fait du sens et repond aux besoins.
Je connais le coin, j'y travaille, il y a plusieurs école dans le coin, important que cet arrêt soit bien desservi pour les jeunes et travailleurs, hôpital est proche aussi
Compromis acceptable.
parce qu il faut maintenir le plus possible une certaine fluidite malgre l abattage creve coeur des arbreset que de toute facon ces arbres sauves finiront par mourir je ne pense pas que le monsieur avec sa pepine en creusant va faire attention aux arbres a sauves ...

Un équilibre.
Tout miser sur le transport actif! minimiser les incitatifs à prendre la voiture dans ce secteur, ce qui permettra de faire dévier le trafic.
Conservation de l'arrêt d'autobus et maintien d'une voie automobile
garder cet arrêt pour les étudiants et résidents du secteur me semble important. entre belvédère et holland la distance est très grande.
Maintenir RL en axe automobile est-ouest pour la fluidité et une pression moindre sur les rues adjacentes.
Le principe d'évaporation du trafic qui suit le retrait de voie de circulation automobile.
le changement de nos modes de vie nécessaire à la crise climatique passe par un urbanisme à échelle humaine qui implique le déplacement facile en transport en commun. la voiture n'a pas d'avenir, je veux une ville pour l'humain.
La circulation automobile sera déjà rejetée sur d'autres artères en raison du tramway. Il y a donc moins d'impacts à retirer celle-ci pour une courte portion de l'axe René-Lévesque.
Impact moindre sur les arbres, maintien de l'attractivité du transport en commun, moins de la place pour la voiture.
On doit absolument prioriser les piétons, les cyclistes et transport en commun, tout en protégeant le plus possible nos arbres. Les voitures sont dangereuses pour ces 4 points, donc le plus qu'on réduit les voitures, le mieux c'est.
Encourage le transport en commun, abattage de certains arbres (certains voués à l'abattage du à la maladie de toute manière) va le bénéfice du tramway sur le long terme bien plus intéressant surtout si d'autres arbres sont plantés pour compenser
Cela permettra d'avoir une prédominance du tramway sans toutefois surcharger les rues avoisinantes avec du trafic.
Il est important de maintenir l'attractivité du transport en commun et de diminuer la place accordée à l'automobile afin de diminuer les GES
Car les voitures ont toujours été priorisées dans toutes les décisions antérieures de la ville, je crois qu'il est venu temps de mettre autre chose au premier plan, donc le transport en commun. Et des rues, il y en a plein d'autres pour faire un petit détour.
pour le transport en commun, les piétons et le vélo
La transformation de René Lévesque en 4 voies réservées aux heures de pointe permet de conserver les arbres, faciliter le transport actif aux heures de pointe sur cet axe, minimiser le temps de transport, minimiser le coût d'implantation et minimiser le coût d'entretiens. Parmi les 3 options énumérées, l'option 2 est celle qui s'intègre le mieux au schéma de circulation de la ville.
Il faut sortir le plus possible les voitures des villes et favoriser le transport en commun, les piétons et les vélos.
Je souhaite que l'accessibilité au transport en commun demeure la même ou soit bonifiée et que l'abattage d'arbres matures soit réduit au minimum. Je ne tiens pas à ce que la circulation automobile soit maintenue.
Il faut réduire le nombre d'autos dans le centre-ville. J'ai parfois l'impression que tout est fait en fonction des automobilistes. J'ai une auto et je l'utilise de moins en moins.
Le but d'ENFIN implanter un système structurant de transport collectif est de favoriser au maximum les modes de transport autres que la voiture. Tout devrait être une priorité avant la durée de déplacement des automobilistes de passage dans le quartier.
Il est maintenant de maintenir le réseau routier tout en conservant les arbres. La construction du Tramway générera beaucoup de gaz à effet de serre, beaucoup plus

qu'il en sauvera (les équipements, la construction (creusement, béton, transport), et congestion.
Je crois qu'il faut miser sur l'amélioration du transport en commun car il y aura de plus en plus de gens à desservir. Et il faudra faire des compromis sur nos voitures.
Mode de vie améliorée sans les voitures
L'équilibre entre l'accès au transport en commun et le maintien d'une circulation autre (taxi, etc.)
Au pire des maux on choisit le moindre!
Ça fait un quartier plus calme, plus sécuritaire, plus agréable à vivre dedans. Plusieurs villes d'Europe ont ce scénario et je crois que ça serait un atout important pour le tramway. De plus, que dire que c'est magnifique. Ça donne la place à la nature et donne le goût d'être dehors! Les voitures peuvent toujours prendre la Grande-Allée aussi, toujours une possibilité pour eux, plusieurs alternatives sont possibles alors je ne vois pas de problème.
Besoin de favoriser le transport en commun, et de mettre en place un système structurant visionnaire, qui pourra traverser le temps et qui nivellera vers le haut en changeant les habitudes de déplacement des résidents de Québec. Le transport en commun doit être priorisé.
Il faut donner plus de place aux piétons et aux transports actifs en ville.
Meilleur projet, mieux intégré, plus joli.
Il faut revoir la ville pour donner la priorité au transport en commun et aux transports actifs, et c'est le scénario le plus ambitieux en ce sens.
Privilégier des transports actifs accessibles (nombre de stations, aménagements, etc.). Réduire la circulation automobile dans le secteur et avoir des incitatifs pour le transport actif.
Limiter l'impact sur les arbres.
Conservation des arbres matures et réduction à la source des automobiles dans ce secteur.
La priorité doit être le service du transport en commun, la convivialité pour les usagers et la préservation de la canopée mature.
On doit sortir de la priorité véhicule personnel.
Pour un secteur plus sécuritaire pour les piétons et cyclistes. Pour maintenir la canopée.
Il faut préserver les arbres.
La ville du futur est une ville sans automobiles privées
Assurer l'attractivité du transport en commun par rapport à l'auto, améliorer la vitalité humaine du secteur, et conserver le patrimoine naturel existant.
Choix le plus intéressant pour une stratégie en développement durable pour le réseau de transport de Québec.
Tramway n'est pas rapide
Combine le mieux les critères de fonctionnalité du transport en commun, d'accessibilité routière et de sécurité pour les piétons et cyclistes. Pour la sécurité des piétons, il serait préférable de démarquer les espaces de circulation réservés à chaque mode.
Comme le coût des maisons et logement est cher, j'ai dû m'éloigner et donc je n'habite pas sur un axe déservi par le tramway (Loretteville). L'attrait pour le transport en commun est donc faible dans mon cas. L'accès au centre ville est déjà compliqué en voiture. Avec les conditions d'accès actuelles, je n'ose même pas aller travailler au

centre ville pour cette raison, je n'ose donc pas imaginer si l'accès en voiture est complexifié par le tramway. Ça deviendra une zone sans attrait.
Je suis tout à fait d'accord avec des mesures limitant la circulation automobile, mais j'ai peur que les automobilistes contournent le secteur par les petites rues, où circulent de nombreux élèves et leur famille. Je préfère donc qu'on garde une voie de circulation pour les voitures sur René-Lévesque, quitte à abattre des arbres, à condition qu'on en replante d'autre. Ce qui motive mon choix est aussi que de toute façon, aucun scénario ne permet la conservation de tous les arbres.
Pour moi, Grande Allée, Chemin Ste-Foy sont suffisant pour le déplacement par voiture.
La proximité de la bibliothèque, dont l'usage doit être préservé en raison des gens âgés et des personnes à mobilité réduite.
Favoriser l'accès au tramway et protection des arbres matures.
Ce scénario permet de renforcer l'attrait pour le transport en commun et de renforcer le confort pour ses utilisateurs, ainsi que pour les utilisateurs de transports actifs. Avec ce scénario : en route vers de saines habitudes de vie !
Tramway n'est pas rapide
C'est le choix avec le moins de désavantages (et honnêtement, l'inconvénient présenter est facile à compenser, voyons par exemple les rues piétonne l'été), qui aiderait à favoriser le plus grand nombre d'usager de la route et diversifier l'offre de transports et qui fait le plus de sens pour limiter les changements climatiques à long terme.
Meilleur accès au transport en commun, environnement plus sécuritaire autours des écoles et préservation des arbres
Préservation des arbres
impacts négatifs
Les voies de circulations pour les automobilistes sont nécessaires et également le plus de station possible.
Crise climatique, alternative à l'automobile, transport plus vert
Pourquoi dois-je toujours justifier mon choix?
Si les arbres sont remplacés à terme, ce n'est pas un immense sacrifice.
Scénario ayant le moins d'impact pour tous les déplacements (auto, piéton, bicyclette, etc.)
Plus de place pour le transport en commun et les velos. Maximisation du couvert végétal
J'aimerais bien enlever toute circulation automobile, mais cela obligerait à la dévier vers les rues adjacentes et un nombre important d'étudiants à pieds ou à vélo transite aussi dans ces rues. Et, je crois qu'on est rendu à optimiser le transport collectif.
Il faut assurer le maintien de la canopée urbaine et la mobilité active et collective d'abord et avant tout.
conservation des arbres, tranquillité, meilleur transport en commun
Favoriser déplacements actifs
Je crois qu'il est impératif d'avoir une station à cet endroit, compte tenu que les autres sont assez loin et qu'il y a un nombre potentiel d'usagers (écoles, résidences ainés, résidents). Il est aussi important d'entraver la circulation automobile pour inciter les gens à choisir des moyens de transport alternatifs.
éviter la congestion sur l'avenue belvédère

Il faut que ça circule.
Ceci il faut empiéter sur le stationnement de Saint-Charles-Garnier pour sauver des arbres. S'ils veulent une station de tramway, bien qu'ils soient conséquents. Moins de places pour les autos des enseignants, ils prendront le tram.
Les voitures ne doivent plus avoir La priorité!
Si les arbres sont replantés, je trouve que c'est une vision à plus long terme: transport en commun efficace, donc une réduction de l'utilisation du véhicule, ce qui justifie une réduction du nombre de voie. Enlever une station est une mauvaise idée, vision à très court terme à mon avis. Et même si je me fous que les véhicules ne puisse plus circuler, je trouve un bon compromis de laisser une voie par direction.
La distance entre les stations et celle de Belvédère n'est pas très grande. Ce retrait de cette station pourrait être compensé en déplaçant de plusieurs mètres vers l'ouest celle Belvédère afin de réduire cette distance. L'élargissement des trottoirs rendrait la marche plus sécuritaire dans ce secteur pour les élèves du collège St-Charles-Garnier
Favoriser le transport en commun. Arbres matures irremplaçables. Les petits qu'on veut planter prendront 100 ans pour atteindre la même taille!
L'option qui est la plus avantageuse selon moi. La question des arbres n'est pas la plus importante puisqu'ils seront remplacés par d'autres. Retirer des voies de circulation sur un tronçon aussi achalandé ne causerait que des problèmes pour les travailleurs et les résidents en causant des détours. Retirer la station est détrimentale à la sécurité des élèves et du personnel qui voudrait emprunter le tramway
Déviation des voies automobiles complètement amènerait plus de circulation sur d'autres rues très utilisées pour le transport actif et pourrait avoir un impact sur la sécurité des piétons dans un secteur scolaire
On ne peut quand même pas tout avoir, c'est une solution de compromis.
Malgré le fait qu'auparavant je souhaitais préserver le plus d'arbres possible, je souhaite un tramway efficace et convivial et si cela nécessite l'abattage d'arbres et la plantation de nouveaux arbres, c'est la voie que je privilégie.
Le plus esthétiquement plaisant et le plus tourné vers l'avenir, sans les voitures!!
accès au réseau de transport en commun
Moins d'impact sur le réseau routier tout en préservant l'accès au transport en commun, l'apport du transport en commun et la plantation d'arbres compenseront pour la perte des arbres.
C'est un décision très difficile, mais puisque le tramway sera là et que l'objectif est la visée écologique (attractivité du transport en commun et préservation des arbres), je crois que c'est au tour des voitures de céder au compromis (j'ai longtemps habité à deux pas du collège et je possède une voiture) je crois que faire ce sacrifice automobile est un pas dans la bonne direction.
Je pense qu'il est temps d'entreprendre un véritable virage écologique et de profiter de l'arrivée du tramway pour réduire la place accordée à l'automobile.
C'est une excellente façon pour inciter aux déplacements en transport en commun.
Favoriser la qualité de vie des résidents plutôt que les voitures des gens de transit
Comme il n'y aucun bus sur Hollande, qui liera ma résidence à bd René Lévesque, il va falloir que je continue à me déplacer en auto pour aller à St Joseph et Provigo
minimiser impact sur circulation automobile tout en desservant le secteur d'une station de tramway

La rue est un espace de partage.
Les automobilistes ne fait jamais de détour lors de leur déplacement. Contrairement au piéton, cyclistes, transport en commun que les infrastructures automobile coupe et isole de leur destination
Transport en commun et sécurité des piétons et des cyclistes d'abord.
J'aimerais un scénario 4 - pas de tramway sur René-Lévesque !
Je trouve qu'il est important que le l'emplacement de la station soit stratégique afin d'augmenter l'utilisation du transport actif et du transport en commun. La voiture n'est pas totalement exclue, elle n'est tout simplement plus au coeur des préoccupations.
Protection des arbres
Ma priorité est l'impact environnemental, donc priorité absolue au tramway pour réduire les GES en offrant une alternative à l'auto. La réduction de la capacité routière rend le tramway encore plus attrayant tout comme le maintien de la station. Protéger les arbres m'apparaît aussi plus logique que de protéger les voies automobiles dans cette perspective. L'ajout d'infrastructures cyclables sur un axe rectiligne est aussi souhaitable pour compenser le tracé "zigzagant" de l'axe Père-Marquette qui n'attire que le tiers des déplacements est-ouest à vélo, certainement en raison de ce tracé.
Les automobiles occupent une place trop grande au centre-ville de Québec. La ville est un milieu de vie avant d'être une zone de transit pour les habitants des banlieues. Il est temps de rehausser la qualité de vie des citoyens en leur offrant un réseau de transport en commun décent qui soit à même de convaincre les gens de laisser leurs voitures à la maison.
Plus sécuritaire pour la majorité du monde aux alentours de l'arrêt, plus efficace sans la présence des véhicules motorisés aux embarquements et débarquements. Moins d'autos, plus d'arbres. Ou sont ces automobilistes qui ne seraient pas d'accord?
Projet de mobilité plus important que des arbres qui vont repousser, lors de réaménagements urbain il y a des sacrifices à faire c'est la vie.
Priorité aux transports en commun et aux transports actifs, sécurité accrue pour les piétons, option la plus viable à long terme.
Le transport en commun et la sécurité des piétons doit être priorisé.
Prioriser le centre-ville aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun.
La sécurité des piétons et des cyclistes, mais aussi un choix ambitieux qui démontre une réelle volonté de limiter la circulation automobile dans ce secteur de la ville. C'est ce genre de choix qui va "forcer" un changement d'habitude. Si nous sommes trop complaisant avec les voitures, le transport en commun ne sera jamais assez attrayant.
Meilleur scénario pour les usagers du transport en commun et les cyclistes.
Le plus agréable pour la qualité de vie des secteurs environnants
na
Une ville verte comprend des arbres et priorise le transport en commun et les piétons, non les autos. Faut changer l'infrastructure pour changer les habitudes.
Joanna Elsener apporte des changements intéressants au scénario 1 pour protéger nos arbres. Soit un élargissement moins large des voies de circulation. Le scénario 2 n'est pas intéressant pour les élèves et le scénario 3 aura un impact sur l'accroissement des

<p>autos dans le quartier. Puis, il FAUT une rigoureuse éducation des automobilistes sur la question des cours partagées. Nous ne sommes pas en Ontario où les piétons sont respectés.</p>
<p>Il faut un transport en commun avec multiple options, pour que le réseau de transport de Québec soit complet. Plus, il sera complet, accessible plus il aura des gens qui le prendront et qui laisseront leur automobile chez eux.</p>
<p>La priorité est un environnement agréable à côtoyer et une mobilité en transport en commun et transport actif. Je préfère limiter l'accessibilité à la voiture en ville et prioriser la vie de quartier.</p>
<p>La station de tramway doit être maintenue (compte tenu des institutions tout près) et une voie de circulation doit être maintenue dans chaque direction. L'abattage de 32 arbres n'est pas l'idéal mais c'est le compromis à faire.</p>
<p>Le retrait des voies de circulation automobile permettra au tramway de concurrencer l'automobile et permettra d'optimiser l'intégration d'aménagement pour le transport actifs dans ce secteur.</p>
<p>Les arbres matures existants et le transport en commun sont prioritaires à mon sens. Même en tant qu'automobiliste, je trouve que les voitures sont trop favorisées en ville et posent des risques de pollution et de sécurité aux autres usagers de la route. Je suis donc favorable à des mesures qui limitent leur circulation si les alternatives sont avantageuses.</p>
<p>Conservation des arbres, amélioration du transport actif, et c'est vraiment beau!</p>
<p>Si on veut que notre ville entre dans le 21^{ème} siècle, il faut redistribuer l'espace pour respecter tous les citoyens peu importe leur mode de déplacement et avoir un environnement agréable. Ici, le maintien de la capacité routière a trop d'impact sur les autres besoins prioritaires et les usages du secteur.</p>
<p>Principalement le principe du trafic induit. Si nous voulons favoriser le réseau structurant et ainsi réduire les impacts négatifs de l'automobile, il faut prendre des choix forts en ce sens.</p>
<p>Il faut favoriser les scénarios qui maximisent le transport actif et collectif sur le transport en voiture.</p>
<p>Personnellement, je ne veux pas de tramway. Je ne vois pas pourquoi on devrait défigurer ce secteur pour faire de la place à un grand cheval blanc! Retirer la station est la seule option qui minimiserait les impacts de l'imposition du tramway sur le boulevard René Lévesque O.</p>
<p>L'automobile prend déjà trop de place dans l'aménagement du territoire, saisissons cette opportunité du tramway pour inciter aux transports actifs et collectifs et verdir.</p>
<p>Je privilégie d'avoir un impact sur les voitures afin de maximiser le transfert modal.</p>
<p>La ville a l'occasion de créer le réseau qu'elle VEUT avoir plutôt que d'écouter les égoïstes non informés à voiture qui assument (logiquement, du moins) que « plus de voies = vroom vroom plus vite ». Je supporte entièrement la dévoiturisation.</p>
<p>La crainte de voir l'augmentation du trafic sur les voies de transit, sur lesquelles les gens se déplacent en vélo.</p>
<p>Une façon de rendre l'abattage d'arbres plus acceptable serait de faire des bancs ou des œuvres d'art (ou autre) avec les arbres abattus, de les intégrer dans le quartier, de manière à leur donner une 2^e vie utile.</p>
<p>Je n'habite pas dans le secteur, mais je crois qu'il y a moyen de valoriser d'autres artères pour faire le déplacement entre le boulevard Laurier et le secteur du complexe</p>

G. Les gens qui viennent du centre-ville vers le secteur Sainte-Foy peuvent, eux, passer par le boulevard Charest notamment.
Cette proposition protège le plus l'environnement. Elle favorise l'accès au tramway to en réduisant la part de l'automobile dans les déplacements urbains. De plus, cette option a le potentiel de créer un espace commun plus paisible valorisant grandement le quartier.
Transport collectif privilégié
Canopee préservée
Coûts limités?
Par contre il faut rediriger la circulation de façon équilibrée entre ch Sté-Foy e Grande-allee.
Le seul vrai choix qui priorise l'environnement, le transport collectif et la qualité de vie. L'automobile doit cesser d'être la priorité dans nos villes.
La station est importante, il ne faut pas la retirer. Puis, pour continuer l'acceptabilité sociale du projet, il faudrait conserver l'option de rouler d'un bout à l'autre sur René Lévesque. Pourquoi ne pas avoir fait un scénario qui place les trottoirs de l'autre côté des rangées d'arbres puisqu'il n'y a rien de l'autre côté de ceux-ci (stationnement et grand terrain vague)
Sans la rue partagée. Meilleure option possible. Des arbres sont abattus dans les 3 scénarios. Des arbres seront replantés. Ça pousse des arbres!
On est en 2022. C'est le temps d'être ambitieux.
Sécurité augmentée pour les élèves de l'école secondaire.
Plus vert, favorise l'utilisation du tramway, décourage l'usage de l'automobile sur ce tronçon où les gens conduisent dangereusement en pleine zone scolaire.
Permet un cadre beaucoup plus attrayant et vert.
Le plus réaliste malheureusement, j'aime bien le scénario 3 sinon
Assurer de couper le plus d'arbre et assurer de maintenir le transport en commun et diminue le réseau routier. UNIQUEMENT du transport en commun
Je veux pas de votre de tramway inutile qui va endetter toute la ville...!!!
Ce que j'en comprends, de toute façon les autres sections du tramway forceront de toute façon une redirection des véhicules sur Grande-Allée.
L'environnement!
partagé équitable transport en commun, transport actif, auto
Aucune...il manquait le choix de ne pas faire de tramway du tout.
Transport en commun doit être plus attrayant que l'automobile
Dans une perspective radicale, j'irais avec le 3, mais ça engendrerait du transit automobile dans les rues avoisinantes et ça dévierait une partie de la circulation sur le chemin Ste-Foy et sur Charest qui sont les pires routes accidentogènes pour les piétons et cyclistes.

Nous ne voulons pas de ce tramway. Il serait temps de nous écouter. Marchand nous a tous bien enculer.
Merci.
Je ne peux pas concevoir qu'on sacrifie autant d'arbres matures pour les automobiles qui font pourtant partie du problème de la crise climatique. Je suis pour un usage différent du boulevard René-Lévesque qui incite à prioriser le transport en commun et qui agrmente la circulation piétonnière et cycliste.
Favoriser le transport en commun et Décourager l'utilisation de l'automobile
Les bonnes pratiques du développement durable. Augmenter les options de déplacement autre que l'auto solo.
Achalandage saisonnier de la station. Sécurité des citoyens
Moi qui prend régulièrement ces parcours je trouve que la station belvédère est assez proche pour qu'on puisse éliminer l'arrêt St Charles et de ce faire limite la coupe d'arbres. De plus dans le bus de faire plaisir a tous ces l option la plus logique selon moi.
pas confiance
Le projet est inutile pour Québec
Je suis urbaniste
Tramway n'est pas rapide
Traffic important sur Grande-Allee et chemin Ste-Foy
Le tramway doit mourir
La ville cache trop d'informations. Aucune confiance.
station pas assez design
Pa de station
Pour avoir vu le développement et la culture du déplacement induits par ce type de scénario à l'international, il ne fait aucun doute pour moi que c'est le scénario 3 qui améliore le plus la qualité de vie, la sécurité des piétons et cyclistes, ainsi que la qualité et la facilité d'accès au transport en commun.
Le moins d'impact négatif. C'est un gros sacrifice de couper un si grand nombre d'arbres, mais d'autres seront plantés, ils vont pousser.
Le projet est inutile pour Québec
Ca me semble la meilleure solution
Je veux éviter la circulation dans les rues résidentielles qui va augmenter si la circulation automobile est restreinte
station inutile
Pa de station
Étienne Grandmont me dit quoi répondre
Priorité au transport en commun et aux arbres
La voiture c'est terminé.
Il ne faut pas nuire au voitures et il ne faut pas nuire aux arbres.
station pas assez design

Le collège st-charles-garnier se compose d'élèves, pour la sécurité routière, la mobilité active, la tranquillité du secteur et le maintien des arbres (qui préviennent les îlots de chaleurs et favorise un mini écho système en plein ville), le scénario 3 devrait être prioriser. D'autant, il est absurde d'assurer à tout prix à ce que les véhicules circulent absolument par Boulv René-Lévesque alors qu'il y existent les transports en commun sur chemin Ste-foy et boulv Laurier et de plus, les véhicules peuvent continuer à y rouler!
Les arbres, l'accès en auto.
L'abattage limité d'arbres, le maintien de l'attractivité du tramway pour les résidents du secteur mais aussi la protection des piétons (élèves de l'école particulièrement).
ON NE VEUT PAS DE TRAMWAY .
Besoin de mettre le transport en commun de l'avant et de favoriser la place des piétons
Laurier, Ste-Foy et René-Lévesque sont parallèles, alors il me semble logique que l'un des trois soit vraiment optimisé pour rendre le transport actif et en commun plus agréable. Enlever de la capacité routière me semble une bonne façon d'encourager le transport actif et en commun, même si ça risque de choquer au début.
Meilleur compromis
Les effets de cette proposition semble globalement plus intéressant pour le bien commun (protection des arbres, transport actif et collectif qui favorise une diversité d'usagers et de modes de transport, aménagement du territoire conforme aux principes du développement durable) par rapport à une option axée sur le maintien des voies de circulation automobile seulement (priorisation d'un seul type d'usagers et d'un seul type de mode de transport disproportionnée par rapport aux besoins actuels et futurs).
Compensation pour les arbres abattus, maintien de la desserte Joffre et aux transports en commun, accès des piétons, axe central.
Partage de la route et éviter la congestion ailleurs.
Conserver la station et limiter les voitures dans les quartiers résidentiels, conserver l'axe vélo pere marquette
il est trop cher.
L'emprise est énorme
Trop d'impacts négatifs
Pourquoi ne pas rendre R-L piétons/partagé jusqu'à la colline?
J'ai pense la meilleure option
Qualité de vie sauvegarder
Ce scénario donne une priorité claire à la fois au réseau de transport en commun et aux modes de déplacement actifs. L'automobile étant déjà favorisée partout ailleurs à Québec, l'impact sur le réseau routier est selon moi non pas "le prix à payer" pour la ville, mais une prise de position claire. De nombreux autres itinéraires seront possibles pour les automobilistes qui transitent par là en ce moment, mais il n'y a pas d'autre option pour le tramway, qui ne pourrait pas dévier sa trajectoire aussi facilement.
Augmenter l'attraction pour le transport en commun et transport actif
Ne pas abattre autant d'arbres, préserver l'écosystème
Il est temps de faire de la place au transport en commun et de cesser de mettre le transport automobile en première position
Cette station sera très utilisée, moins d'arbres affectés.

Meilleure qualité de vie pour les résident.es et pour les utilisateurs de transports durables
Préserver la canopée urbaine
Je crois qu'il est important qu'une station se situe à cet endroit, tout en permettant aux automobilistes et aux cyclistes de circuler. Au long terme, nous serons gagnant, malgré la coupe d'arbres matures.
On doit carrément oublier l'idée d'un tramway à Québec
Plus de place pour les piétons et vélos en plus d'avoir une aire un peu protégée où il n'y aurait pas d'autos.
Il faut enfin prioriser le transport en commun et le transport actif. Les automobiles ont déjà le boulevard Laurier/Grande-Allée et le chemin Sainte-Foy.
Les voitures ont d'autres chemins pour passer.
Moins de place pour voiture
Accès rapide à une station du tramway
Favoriser le transport actif et en commun, rendre la voiture moins attrayante et couper le moins d'arbres
Assure l'accès au tramway pour les étudiants, travailleurs et utilisateurs des services du secteur. Ne dévie pas les voitures dans les voix perpendiculaires, là où la sécurité des cyclistes et piétons seraient assurément compromise. Permet de compenser généreusement la coupe d'arbres pour un bel effet à moyen terme.
D'autres stations sont très proches
Considérant l'urgence climatique, les habitudes de vie dans la ville doivent changer. Il faut prioriser le TC et les espaces verts. De plus, avec la rue partagée à la hauteur de Cartier, on sent que le boul. René-Lévesque est appelé à être symbolique dans cette transition. Finalement, puisque ces aménagements se trouvent tous sur la même rue, leurs impacts sur la capacité routière (eg: temps de transit entre les ponts et le centre-ville) ne seront pas strictement additifs.
La ville est construite pour l'automobile, un petit retrait de voies de circulation ne fera de mal à personne. Le scénario 3 est le plus attrayant du lot.
Il faut maintenir l'accès au Collège, à l'École Oraliste, à l'hôpital St-Sacrement et aux édifices à bureaux grâce à une station à cet endroit. Si déplacer légèrement la station (vers la rue Cardinal-Bégin par exemple) évite de couper les arbres, ce serait mon scénario privilégié. En aucun cas il ne faut restreindre l'accessibilité en transport en commun ni en transport actif à cet endroit. Je préférerais retirer la circulation automobile avant d'en arriver à ce scénario.
Avoir un arrêt au Collège sans détourner complètement la circulation pour préserver la tranquillité du quartier.
La circulation automobile et la présence du station à cet endroit sont importants. C'est malheureux pour les arbres, mais s'ils sont compensés ailleurs, le compromis en vaut la peine.
trop de béton
Le projet est inutile pour Québec
C'est trop important de garder la station et les arbres. Osons et entrons ds la modernité! Moins de circulation automobile :)
Bonifier le transport en commun et actif tout en préservant la beauté du secteur
Ce qui prime est le transport collectif et la préservation des arbres existants pour une ville plus saine. La station doit être préservée pour desservir les trois écoles, la

bibliothèque et le pôle d'emploi que constituent le ministère de la santé, l'hôpital St-Sacrement et l'industrielle alliance.
Dans la ville du XXI ^e siècle, la priorité doit être donnée aux modes de transport actifs et en commun. L'espace public devrait être réparti plus équitablement entre les modes de transport.
Semble satisfaire plus d'utilisateurs
1) Il importe d'avoir un arrêt à cet endroit. 2) Il est possible de remplacer les arbres actuels sur les terrains existants et du diocèse et du collège. 3) La circulation automobile ne doit pas être déviée dans les rues adjacentes. Holland et Belvédère seront déjà très sollicitées.
Les 2 et 3 sont irréalistes ou non efficaces. Par contre, le # 3 est attrayant pour un avenir pas trop lointain. Mais il faudrait revoir toute la circulation en Haute-Ville pour y arriver.
Je suis pour la diminution du nombre d'automobiles en ville
Importance d'améliorer l'efficacité du transport collectif et de diminuer l'efficacité de l'automobile
Il est temps que l'accent soit mis sur les transports collectifs et actifs. Sur une vision à long terme des déplacements urbains. De voir la ville comme d'abord et avant tout un milieu de vie et non, un moyen de se rendre d'un point a à un point b le plus rapidement possible avec son auto.
Maintien du transport en commun.
Il y a trop de place pour les voitures. Il devrait y avoir plus de rues sans voiture
Conserver la qualité de vie du quartier et son accessibilité facile pour la classe moyenne
Maintenir les réseaux routier
le seul impact important est sur le réseau routier
Afin d'augmenter la part modale du transport actif et collectif, il faut rendre attractif ces modes. Le scénario trois semble le plus approprié dans ce contexte
Certainement le plus éco responsable
Bon compromis transport en commun et voiture
Je ne crois pas que cette utile
Trouver un juste milieu entre le transport en commun et les automobilistes
Selon moi, les stations Holland et Belvédère sont suffisamment proches pour se permettre de retirer celle de Joffre. Je suis favorable au retrait de voies de circulations, mais je crains que les automobilistes empruntent alors notre rue pour contourner le trafic. Finalement, le nombre d'arbres abattus semble similaires entre les scénarios 2 et 3.
Priorisons les arbres, les piétons et cyclistes, et le tram, pas les voitures.
Je crois que le nombre d'arbres matures abattu devrait être moindre
Arbres, moins de voitures, attrait du transport en commun
Abattage de moins d'arbre
L'importance des arbres dans le quartier. Le fait que la fermeture de René-Lévesque aux automobiles augmenterait le trafic dans les rues résidentielles voisines ce qui serait indésirable.
Favorise la rapidité du tramway
Il favorise le transport en commun et actif tout en conservant la majeure quantité d'arbres. La rue est ouverte aux personnes.

ce sera beaucoup plus agréable, une zone de tranquillité en pleine ville !
Meilleur service de transport en commun et diminution de la capacité automobile.
Dans les faits, aucun scénario n'a d'intérêt car je suis contre le tramway qui détournera la circulation et les cases de stationnement directement sur les rues avoisinantes; ce qui a un impact négatif. Et ce sans compter que le tramway amènera les utilisateurs des bus 800 et 801 à devoir prendre des transferts et donc finira par être plus long avec un tramway.
Je privilégie les transports actifs et la conservation des arbres à l'accommodement de la circulation automobile
Maintient des arbres et de la station.
Je préfère garder les arbres en place et faciliter l'accès au transport en commun pour les usagers qui aimeraient utiliser l'arrêt de St-Charles Garnier. Les personnes qui utilisent leur voiture pourront être motivés à commencer à utiliser le tramway si la circulation est plus compliquée, ce qui est une bonne chose selon moi.
La circulation automobile peut se faire via chemin Ste foy ou grande allée à cet endroit
Le maintien du réseau routier et de la station Collège Saint-Charles-Garnier.
Il faut prioriser le transport actif ou collectif
La ville ne doit pas appartenir aux chars, elle doit appartenir aux gens qui la peuplent. Ça implique de faire de la place pour le transport en commun et de retirer de la place à l'automobile.
Meilleure solution à long terme, avec des voies de circulation pour tous et le maintien de la station
Préservation des arbres et attractivité du transport en commun = priorité.
Les automobilistes pourront facilement prendre de nouvelles habitudes et se définir un nouveau trajet alors que convaincre la population à adopter le transport en commun est plus complexe. Il faut donc en augmenter l'attractivité.
La perte des arbres est effectivement à déplorer, mais elle peut être compensée, et permettre un aménagement bénéfique pour tous.
Accès à une station dans ce lieu achalandé. Ne pas supprimer la circulation automobile - trop de risque de troubler les rues locales.
Trop facile de circuler à voiture au centre ville. Transport en commun pas assez performant dans la grande région de Québec
Abattage de moins d'arbres
celui qui détruit le moins d'arbres bien que je préfère de loin les conserver tous et que le projet tramway soit abandonné. Il me semble qu'un réseau de bus mieux pensé et redistribué sur le territoire serait préférable. Ou je serais d'avis qu'un métro léger soit aussi un bon projet pour Québec plutôt qu'un tramway.
Moins d'impact pour les arbres
J'habite tout près et la circulation automobile est dangereuse et dérangeante.
Maintien de l'attractivité du Transport en commun
L'insertion du Tramway dans la ville est une opportunité exceptionnelle de bonifier l'espace consacré aux piétons et aux cyclistes, et de diminuer quelque peu la place complètement démesurée accordée aux autos à Québec. De plus, dans le secteur touché, les arbres sont d'une beauté impressionnante - si entre arbres, transport en commun, et autos, quelqu'un doit perdre alors un choix s'impose et les autos devront céder un peu de place pour une fois.

J'ai été témoin que beaucoup d'arbres (érables à sucre) ont fini par mourir sur la rue Thornhill, malgré le fait que les spécialistes de la Ville de Québec affirmaient le contraire, après avoir fait, à ma demande, des inspections s'échelonnant sur une période de quelques années. Je les vois dépérir, malgré tous les avis donnés par vos experts. C'est bien triste d'abattre 32 arbres dans le secteur de la rue Joffre, mais il faut avoir une vision à long terme. Doit-on sacrifier en partie le projet du tramway pour sauver ces arbres qui en bout de piste ont une durée de vie de plus en plus courte? Avec la plantation de 20 arbres pour un arbre abattu, dans 15 ans le paysage sera tout autre. Je crois que cela vaut la peine de privilégier le scénario 1.
Parce qu'on ne peut dévier le trafic automobile aux rues avoisinantes
Me semble le meilleur équilibre à long terme.
la tramway nest pas assez rapide
La station prend trop de place
C'est Étienne Grandmont qui me dit quoi répondre
Plus pratique
Le scénario 2 ne fait pas de sens. Le scénario 3 risque d'entraîner beaucoup d'impacts négatifs dans le reste du quartier.
Réduire l'utilisation des voitures. Il faut, selon moi, que le transport en commun soit plus attrayante que de prendre notre voiture. Donc si la circulation routière en voiture est plus compliquée pour les automobilistes, ils seront plus tenté de prendre le tramway. Je crois aussi que pour les résidents sur René-Lesvesque c'est une solution plus agréable.
Favoriser transport en commun par rapport auto ;
Prioriser la canopee
S.o.
Les voitures peuvent aller aillaeurs ou prendre le transport en commun
J'aurais choisi l'option 3 si ce n'était pas que la circulation serait déplacée dans les rues avoisinantes. A mon avis, le tramway devrait faire en sorte de réduire considérablement les voitures sans le secteur. Les gens devraient être encouragée sérieusement à prendre le tramway par le fait que l'utilisation de la voiture soit rendue difficile.
Priorité au transport en commun et aux usagers devrait primer avec la protection des arbres. La circulation des véhicules ne doit pas être prioritaire.
Transport en commun doit être optimal, conservation des arbres, sécurité, tranquillité du secteur, garder la beauté naturelle du secteur.
Plus d'arbres abattus mais le scénario permet à tout le monde de pouvoir circuler. Et la compensation par de nouveaux arbres qui pousseront.
Maintien des voies de circulation malgré l'abattage d'arbres sauvage !!!
Les gens peuvent marcher
il est trop cher.
Réduction du nombre d'arbre abbatu, maintien du réseau routier.
Arbres matures importants
L'accès au tramway d'où être facile, il faut une station. Les jeunes arbres vont prendre du temps à pousser. Les autos vont s'évaporer - la demande déduite.
L'abatage d'arbres me semble un compromis acceptable pour éviter une foule de cammioneurs en colère aux portes du parlement.

<p>Il est satisfaisant pour promouvoir et bonifier le transport collectif, pour maintenir une circulation automobile minimale et pour assurer la circulation sécuritaires des piétons et cyclistes. Les arbres plantés, espérons le, permettront un jour de retrouver un bel alignement.</p>
<p>Je ne suis pas convaincu que les arbres d'alignement survivront à moyen terme même si on ne les coupe pas (impacts des travaux d'excavation sur les racines ou maladie éventuelle). En les remplaçant par de nouveaux arbres en pleine santé, on s'assure de la pérennité de leur présence.</p>
<p>Une station est nécessaire, écoles, bibliothèque, etc.</p> <p>Les automobiles (déposer enfants écoles privées, etc) sont nécessaire. Pas détour incroyables à faire!</p> <p>Des arbres ça repoussent ! Ils sont déjà en fin de vie! Le tramway c'est pour longtemps! Planter de jeunes arbres à proximité.</p>
<p>Il faut absolument décourager l'utilisation de la voiture. C'est pourquoi il est essentiel de retirer les voies de circulation tout en limitant l'abattage d'arbres matures.</p>
<p>Créer un pôle multimodal, dynamisme du secteur, sécurité et confort des utilisatrices, espace public intéressant</p>
<p>Moins d'autos, plus d'arbres et de piétons :)</p>
<p>Après 10 ans les arbres auront déjà commence à repousser, alors qu'on fait un réseau de transport pour les 50 prochaines années.</p>
<p>De plus, le collège est un important générateur de transport.</p>
<p>Station pas si loin, compromis pour les arbres.</p>
<p>Le plus logique et on rendu là</p>
<p>René Lévesque devrait être réservé au transport en commun et au transport actif partout en haute ville. Pas d'automobiles.</p>
<p>La distance somme toute assez courte entre la station précédente et suivante</p>
<p>Je trouve très important de maintenir des voies de circulation automobile pour ne pas engorger les autres rues. De plus je pense que cette station est nécessaire compte tenu des édifices l'avoisinant</p>
<p>Seulement une quinzaine d'arbres de plus sont abattus dans ce scénario; ces arbres sont à risque de toutes façons si le Diocèse de Québec vend son terrain à des développeurs.</p>
<p>Espace absolument magnifique, qui va changer la dynamique, donner le gout de prendre le tramway, permettre aux élèves du collège d'y aller en transport en commun, etc. Un vrai parc moderne et urbain, j'adore.</p>
<p>Je suis pour que moins de voitures transitent dans le secteur et un moindre impact sur les arbres d'alignement.</p>
<p>priorité aux transports collectif, actifs et aux arbres!</p>
<p>Le tramway est un nouveau moyen de transport et il faut le développer au maximum et ne surtout pas supprimer une station. Nous avons des hivers très froids et les usagers doivent pouvoir accéder facilement au tramway. Les piétons marchent déjà beaucoup à Québec pour se déplacer. De plus, les arbres sont indispensables pour la capture du</p>

CO2, limiter la pollution (purificateur d'air), réduisent les îlots de chaleurs en été et servent d'habitat pour une partie de la faune (oiseaux par ex.)
C'est celui qui présente le plus d'avantages pour le transport en commun et transport
Réduction de la place à l'automobile
La priorité doit être avant tout le transport en commun, la place des cyclistes et des piétons.
Réduire l'abattage des arbres, faciliter la vie du collège St-Charles -Garnier (espace pour un parc) et évidemment le maintien du transport en commun.
Il s'agit d'un choix cohérent par rapport à l'urgence climatique : favoriser le transport en commun ET minimiser l'impact sur les arbres.
La préservation des arbres et le maintien de la station de tramway sont prioritaires pour moi.
mieux comme cela
Je pense que c'est mieux sans station pour les arbres
Je désire que des voies pour voitures demeurent.
J'aimerais tellement pouvoir me promener dans une rue bordée d'arbre avec le tramway dans auto. comme je l'ai vécu dans la ville de Bordeaux
Ça semble le moins pire des scénarios. Ce projet est mauvais et il n'y a aucun moyen de dire non à ce projet
Il y aura un tramway, pourquoi devrait-il y avoir encore des voies de circulation ? Si on développe un projet de transport en commun, il faut y croire !! Les gens prendront le tramway.
les voitures peuvent suivre la Grande Allée ou l'Autoroute Charest pour se rendre au centre-ville. Le tramway a besoin de la place sur le boul René-Lévesque pour que sa puisse aller rapidement.
Je ne veux pas de tramway (comme la majorité de la population). J'habite au fin fond de l'Ange Gardien et je travaille a ste foy. Le transport en commun n'est las une option, et augmenter le trafic en supprimant des voies encore moins. Pourquoi ne pas faire un véritable référendum honnête sur le sujet? Je ne connais personne qui est intéressé par ce projet.
Il me semble impératif qu'une station deserve le collège Les arbres matures bordant le collège ont une plus grande valeur pour la société que des voies automobiles. Il s'agirait d'un geste d'urbanisme courageux allant dans le sens de ce que font toutes les grandes villes soucieuse du développement durable.
Il est impératif de favoriser rapidement et drastiquement les transports collectifs et actifs tout en réduisant l'espace offert à l'automobile. Cela ne génère que des bénéfices à long terme sur l'économie, l'environnement et la santé des populations.
Les mêmes que plus tot
Impact plus modéré sur les arbres sans couper complètement la circulation auto, distance de marche des autres stations restant raisonnable
Il faut voir à long terme, les arbres vont repousser
Le transport en commun, le transport actif et la qualité de l'air doivent être une priorité bien avant l'utilisation de la voiture individuelle
La ville cache trop d'informations. Aucune confiance.
La réduction de l'attractivité de la voiture doit être prioritaire.
L'importance de l'attractivité du transport en commun et maintien du réseau routier pour éviter les voies de contournement sur Belvédère et les autres rues du quartier.

Est-ce qu'il y a moyen de conserver les arbres matures ? Est-ce qu'il y a un plan concret de reverdissement selon les essences ?
Ça semble être la meilleure solution pour préserver les arbres tout en conservant les stations.
Minimise l'impact sur les arbres tout en conservant les voies automobiles. Bon compromis.
On doit limiter la place de l'automobile au centre-ville de Québec, elle prend beaucoup trop de place par rapport à son utilisation réelle.
Il est essentiel de maintenir la station, on veut un tramway, c'est d'abord pour qu'il y ait un maximum de personnes qui le prennent. Si on enlève la station, on VA LE REGARDER PASSER.
optimal, autant pour les voitures que pour le transport en commun. un arrêt est primordial à cet axe
Les arbres peuvent être replantés ailleurs.
Impacts moindres et stations accessibles pas trop loin
Je vois difficilement comment ne pas avoir de station près d'une école secondaire d'importance.
Il y a déjà la station Holland et puis la station Belvédère qui est sera également une plaque tournante bus-tram. Les jeunes collégiens tout de même ils sont jeunes et peuvent marcher... n'en faisons pas des fainéants en plus cela leur fera le plus grand bien! Pour les encourager à prendre le tram un laissez-passer à un prix alléchant pourrait être envisagé!!
Maintient de l'attractivité du transport en commun
C'est lui qui préserve les arbres et qui réduit la capacité routière. Réduire la capacité routière est une condition au succès du tramway.
...
Trop de voitures, pas assez d'arbres. L'urgence climatique rend le scénario 3 nettement supérieur en ne cédant pas à la culture de l'automobile et en faisant une place à la nature.
Je travaille pour le bureau de projet
Inciter le monde à utiliser les transports en commun comme le tramway. Pour l'avoir expérimenté dans plusieurs villes de France c'est une claire réussite et apporte beaucoup de sérénité dans une ville.
Favorise l'utilisation d'un transport en commun efficace et sans entrave et fonctionnel pour la circulation automobile locale, à vélo et piétonnière.
Permet de profiter du momentum pour tout mettre en place en ce qui concerne les infrastructures.
Dans quelques années la canopée urbaine sera rétablie.
Moins d'arbres coupés, plus de transport actif, moins de bruit d'auto
Priorité au transport en commun et transport actif
C'est le scénario qui priorise l'attractivité du transport en commun dans le secteur mais aussi dans le pôle important que représente le boulevard René-Lévesque
L'importance de la localisation de la station. La protection des arbres existants. Le retrait de voie de circulation pourrait entraîner un plus grand transfert modal et favoriser un apaisement de la circulation de transit dans ce secteur où se trouvent plusieurs écoles et des résidences. Offre aussi une opportunité intéressante de

convertir le stationnement de St-Charles-Garnier en espace vert en continuité avec les terrains du diocèse (un nouveau parc?).
D'une manière ou d'une autre il faudra se séparer de notre dépendance à la voiture, aussi bien prévoir le coup dès maintenant.
L'automobile a occupé assez de place dans notre ville dans les dernières décennies. Il est temps de changer de cap, mais il faut cependant que le tramway permette aux citoyens de se déplacer aussi rapidement que s'ils faisaient le parcours en voiture. L'efficacité est le nerf de la guerre. Si c'est efficace et rapide, les gens l'utiliseront et se réjouiront de la réduction de nombre de voies dédiées à l'automobile.
Je ne vois pas comment détourner la circulation sans embourber Holland et Belvédère (ou même Cardinal-Bégin)
Compromis, pour l'acceptabilité par tous les utilisateurs et résidents. La distance entre la station Belvédère et Collège n'était pas très grande donc pas trop grave de la retirer. J'ai habité le secteur.
Les mêmes que pour l'insertion dans le secteur de l'Avenue Cartier.
Vision avenir, ne pas devoir ajouter une station à l'avenir si le tramway fonctionne bien et que la demande revient
Protection des arbres magnifiques, création d'un espace avec beaucoup moins de circulation automobile
Le retrait des voies de circulation automobile est en fait un positif puisqu'elle crée une pression favorable aux déplacements en transport en commun et actif et défavorable au transport en voiture. Dans un contexte d'urgence climatique, ce genre d'aménagement qui incite la population à adopter des comportements plus écoresponsables est une nécessité, même si elle peut engendrer des frustrations à l'échelle individuelle.
Abattage d'arbres réduit.
Réduire l'accès à l'automobile au profit du transport en commun
Ce n'est pas un pôle de quartier structurant comme la rue Cartier. Il faut une station pour les gens de l'hôpital et des bureaux de Thornhill. Je pense que garder une voie de circulation limitera la congestion sur la Grande Allée, assez importante dans ce secteur. Les arbres sont beaux, mais la fonctionnalité de la ville doit primer.
Nous n'avons pas besoin de toutes ces routes et nous avons aucun réseau de transport.
Aucun des scénarios ne me semblent idéal, mais je considère que c'est un secteur dans lequel il y a beaucoup de piétons (école, bibliothèque) et il me semble ridicule de ne pas prévoir de station à cet endroit. Je souhaite également que l'on préserve le plus d'arbres matures possibles. Si le tramway est aussi accessible et facile à utiliser qu'on le dit, je vais privilégier le tramway pour circuler dans ce secteur. Donc, par déduction, le scénario 3 est le plus cohérent même s'il suppose d'avoir l'audace de retirer les voies de circulation. Par contre, je me demande pourquoi un 4e scénario avec une seule voie de circulation automobile dans un sens (vers la ville) n'a pas été considéré. Pourquoi faut-il nécessairement prévoir des voies automobiles dans les deux sens. Une seule serait peut-être un compromis déjà plus intéressant...
La protection des arbres.
Aménagement plus sécuritaires pour les cyclistes et piétons
École juste à côté : plus grande sécurité
Plus écologique

Le plus plausible. Et puis des arbres ça pousse..
J'opterais volontiers pour la 3, plus paisible, avec l'assurance que les automobilistes seraient soit captés en amont (transfert modal) ou dirigés vers ch Saint-Louis et pas dans le quartier.
Favoriser la tranquillité en réduisant la présence automobile et s assurer que le transport en commun soit accessible.
Moins d'auto c'est mieux.
Préserver l'environnement
Il faut faire plus de place au transport en commun pour diminuer nos gaz à effet de serre.
Réduction de la circulation automobile et donc de la pollution et préservation des arbres.
L'avenir est au transport en commun et l'économie de partage. Et non à l'individualisme.
Le scénario 1 est celui qui priorise le transport en commun sans pour autant éliminer la possibilité du transport individuel.
Importance de maintenir cette station
il faut reduire le nombre d'automobiles au centre ville
Les arbres
L'automobile occupe une trop grande place à Québec. S'il manque d'espace ce n'est pas la station de tramway ou les arbres qu'il faut retirer, ce sont les voies pour l'automobile.
Il est temps de prioriser le transport en commun et le transport actif.
La présence du Collège Saint-Charles-Garnier et des bureaux du MSSS au coin de Joffre et Sainte-Foy nécessitent la présence d'une station. De plus, je crois qu'il est nécessaire de maintenir une voie de circulation pour se rendre à l'épicerie du quartier près de Belvédère.
Le quartier aux résidents, pas aux automobilistes
Je trouve que c'est un bon compromis les transports en commun les voitures et les diminutions de coupe d'arbres.
Les arbres ont une durée de vie (mourront de toute façon) et cela apportera de nouveaux arbres.
Important d'avoir une station à moins de 10 min de marche de la maison.
Je travaille au bureau de projet
Favoriser les transports actifs et collectif, garder la canopée et augmenter le coût (en temps) de l'utilisation de l'auto sont tous des points positifs pour la ville.
Il faut conservé le plus possible d'arbres tout en maintenant la circulation automobile. L'auto va rester le moyen de transport privilégié par la population.
Ça permet de sauver plus d'arbres matures, ça donne priorité au transport en commun et ça enlève le bruit des voitures.
Abattage amoindri et diminution de la circulation
Les études démontrent que l'accessibilité à des transports en commun fiables et abordables réduisent l'utilisation de l'automobile. Je crois qu'il est grand temps que cette transition se fasse. Selon moi, le scénario 3 est le plus légitime face à la crise climatique et le plus juste afin de permettre une accessibilité au tramway aux gens de ce secteur grâce au maintien de la station. En outre, il est évident qu'il faut éviter de

couper un maximum d'arbres matures qui permettent d'avoir une zone ombragée, un important puit de carbone ainsi qu'un milieu de vie agréable.
Je pense que la préservation des arbres ET du transport en commun sont des enjeux plus importants que conserver l'automobile à tout prix.
Retrait des voies de circulation <3
<p>Limiter l'abattage des arbres;</p> <p>Réduire la circulation automobile;</p> <p>Rendre le projet de tramway attractif</p>
Considérant que la circulation automobile sera déjà ralenti par l'implantation d'une rue partagée dans Montcalm, il me semble pertinent de divertir la circulation automobile sur l'avenue Sainte-Foy et Grande Allée (où se trouvent de toute manière les grands employeurs dans Saint-Sacrement). En retirant les voies de circulation automobile, on s'assure ainsi que la rue partagée dans Montcalm ne sera pas utilisée comme rue de transit, mais plutôt comme une voie qui termine leur voyage dans le quartier, favorisant ainsi un réel partage entre les différents modes de transport.
Je crois que c'est le scénario qui mettra le plus en valeur le tramway tout en gardant le plus d'arbres possible.
Il est vraiment temps d'investir dans le transport en commun. La voiture doit être un véhicule pour des sorties et des régions éloignées.
Bel entre deux. Semble bon partage de l'espace entre transport en commun (tramway) et du réseau routier
Pour moi la protection des arbres existants et l'optimisation de l'efficacité, ainsi que de l'attractivité du transport en commun est primordial. Depuis les années 1950, les besoins des automobilistes ont eu priorité sur les utilisateurs du transport en commun et les piétons au détriment du développement harmonieux de Québec et de la fluidité des déplacements. Il est temps que les utilisateurs du transport en commun et les piétons aient leur place au soleil. Je crois que le tramway devrait être un moyen de repenser l'espace urbain et le partage de la route et on a une superbe occasion de le faire avec le boulevard René Lévesque. Cela va apaiser la circulation et créer un petit îlot de paix agréable pour les piétons sans provoquer la destruction de trop d'arbres ou le sacrifice d'une station cruciale étant donné qu'il y a une école secondaire juste devant. Le scénario 3 est à mon sens le seul responsable dans les circonstances, le retrait de la station étant inacceptable et le scénario 1 causant la coupe de trop d'arbres matures.
Je préfère mettre de l'avant des déplacements responsable, durable & collectif qui aura un impact positif sur beaucoup plus de personnes que prioriser mon déplacement véhiculaire individuel.
Je tiens à ce qu'on préserve les arbres et je n'ai aucun problème à limiter le transport par automobile. C'est pas des changements de la sorte que le transport en commun sera davantage priorisé.
St-Charles Garnier étant une destination importante, il est nécessaire de garder une station. L'autre option (un peu trop radicale pour moi) est le scénario 3
Maintien de la desserte des riverains et du transit automobile d'est en ouest. Évite que le trafic de René-Lévesque se transfère dans les rues avoisinantes.
La sécurité (l'auto dans ce secteur est très problématique en matière de sécurité) et le bien-être
Je vois difficilement comment la circulation sur René Lévesque pourrait être déviée sans nuire aux rues avoisinantes.

Le tramway sera, souhaitons-le, utilisé pour accéder à la colline parlementaire. Les voitures pourraient passer par d'autres rues permettant ainsi aux piétons à mobilité réduite d'accéder facilement à la bibliothèque, au collège et ainsi, réduire la coupe d'arbres!
Priorité aux transports actifs et collectifs
Nous devrions découragé l'utilisation de l'automobile en haute-ville de manière générale.
Scénario qui correspond aux types de mobilités à privilégier en ville (transport en commun lourd, transports actifs). Et permet de conserver un maximum d'arbres matures.
Le transport en commun c'est l'avenir
Protection de l'environnement et encourager les gens à prendre le tramway.
Moins d'autos moins de GES
Mettre en avant plan le transport en commun et les déplacements actifs me semble la solution à privilégier pour le développement intelligent, durable et vert de la ville.
Les arbres, bien que beaux, et bien ça repousse.
En diminuant l'accès à l'auto on favorise le transport en commun
Sauve le plus d'arbre, plus sécuritaire pour piétons et cyclistes, moins de traffic automobile
Je trouve qu'il est important de prioriser le transport en commun, mais permettre aussi le co-voiturage avec les véhicules. Par contre il faut aussi protéger les arbres matures qui sont présent autour de l'école.
Contre l'abattage des arbres, pour une station, moins de véhicules dans le secteur de l'école.
Il n'y aucune garantie que ces arbres matures pourront être remplacés. Les nouveaux arbres ont beaucoup de mal à pousser sur le territoire de Québec. Ces arbres ont plus de 50 ans... nous n'avons plus de temps pour rafraichir les villes (les canicules sont à nos portes), chaque arbre compte et est très précieux pour la canopée de Québec. Une fois coupé on ne peut plus revenir en arrière... soyons sage dans notre façon d'occuper la ville.
"Fluidité" de la circulation AUTOMOBILE (électrique) pour les 30 prochaines années !!!
Québec se doit d'être visionnaire. Remarquer comment tout est conçu pour la voiture. Ce modèle est révolu. Monsieur le maire, un peu d'audace svp. Un bout de rue sans voiture, pour 1000 rues avec voitures. La logique est simple.
Il faut des mesures favorisant l'utilisation des transport collectifs et actifs. Sans dire qu'il faille sortir la voiture des villes, je ne crois pas que l'on doive les maintenir à tout prix.
Protection des arbres, promouvoir le transport en commun et réduire le bruit qui vient avec le réseau routier
32 arbres matures sont à mes yeux plus importants que des chars qui polluent. La circulation automobile peut facilement être déviée.
Le réseau du tramway doit être fonctionnel. La rue doit être partagée. Avec l'option 1, la circulation automobile locale est assurée.
Conserver les arbres, décourager les voitures donc augmenter l'utilisation du tramway
Il faut tout de même maintenir une certaine circulation. Les arbres sont majestueux mais leur disparition est pâle comparé à la mise en place du tramway.

On encourage d'avantage le transport alternatif, collectif. Moins de voiture, moins de bruits, moins de pollution
Les arbres dans ce secteur sont près qu'irremplaçables. Les voitures ont suffisamment d'options, il faut privilégier les options de transport durable.
Ça prend un arrêt de tramway pour desservir beaucoup de gens.
Le scénario 3 nuirait trop à la circulation routière et peut créer des problèmes en cas de panne/accident d'un véhicule sur la voie partagée.
Ça ferait trop de concession pour 32 arbres. Il faut compenser l'impact écologique mais faire preuve de bon sens.
Il faut favoriser le transport durable et améliorer la qualité de l'environnement.
C'est le meilleur compromis entre 2 solutions un peu trop extrêmes.
Pour que ce soit efficace, le tramway doit est attirant pour tous. De plus avec l'augmentation et aussi le vieillissement de la population il y aura plus d'auto sur la route. Ce projet doit viser le long terme. Ceci à la condition De replanter au moins à 2arbres pour chaque arbre coupé.
-Le trafic peut être déplacé sur chemin ste-foy - Le transport actif doit être bonifié, l'axe existant entre québec et ste-foy est inefficace en raison des zizags alors la plupart des cyclistes roulent sur ste-foy ou rené-lévesque. - La station st-charles garnier doit rester.
Maintien d'un service transport adéquat pour le secteur
Désir de voir une diminution de la circulation automobile surtout celle de transit qui n'apporte rien à notre quartier. Ce sont surtout ces gens qui conduisent rapidement et ne font pas attention aux piétons et cyclistes
Meilleur compromis
Il y a toutes les raisons de bonifier l'accès aux transports actifs et au transport en commun (déjà très populaires) dans Saint-Sacrement, et ça ne changera pratiquement rien pour les automobilistes.
La survivance des arbres
La circulation sera déjà affectée sur René Lévesque et détournée sur Grande-Allée. Aussi, je préfère l'environnement à l'utilisation de la voiture. Le retrait des voies et le tramway auront un effet de transfert intermodal vers le transport en commun et actif!
La station belvédère est très proche
Laurier et le chemin st-foy demeurent des options pour les automobilistes qui passent d'est en ouest. Et ils pourront atteindre le collègue en tournant à droit ou gauche sur ces axes. La canopée pourrait être régénéré sur le long terme si on coupe les arbres, mais il est plus avantageux de les conserver. Et retirer les voitures as des avantage sur la qualité de l'air, l'attractivité du transport en commun et le calme du quartier. Tout le monde pourra encore accéder au secteur, notamment les élèves. Ce sera seulement plus calme et sécuritaire.

C'est le compromis le moins impactant
Bien que la préservation des arbres soit importante, la mise en place d'une infrastructure comme le tramway aura un impact sur la Ville de Québec sur des décennies. Tous les bienfaits du tramway sur l'environnement pourront certainement compenser la perte de ces arbres.
Par ailleurs, je ne crois pas qu'il y ait une acceptabilité sociale au scénario visant le retrait des voies de circulation. Je doute également qu'il soit possible d'éviter une circulation de transit dans les rues résidentielles après le retrait de ces voies.
Soit acceptable par le plus grand nombre de citoyen de Québec
Maintien des deux modes de transport et remplacement des arbres qui sont vieux de toute façon.
Maintien de la station, réduction du trafic, préservation (et bonification) de la canopée actuelle, bonification des espaces pour piétons et cyclistes
Il est impératif d'avoir le plus grand nombre de stations de tramway possible, et il me semble absurde de ne pas en avoir à côté d'une école secondaire. Retirer les voies de circulation rendra aussi le secteur beaucoup plus sécuritaire et agréable.
Pour la sécurité des piétons, le retrait des voies de circulation serait potentiellement préférable. Il s'agit déjà d'un secteur très piétons/transport en commun, il y a d'autres axes de transport pour les véhicules qui eux peuvent parcourir des distances plus importantes en moins de temps comparativement aux piétons. Ce sera un point de conflit de moins pour les personnes ayant différents types d'incapacité.
On ne fait pas de d'omelette sans abattre d'arbres! Comme ils seront replantés, je suis à l'aise avec la perte temporaire de canopée qui est un compromis raisonnable pour permettre un projet structurant. À l'inverse, le retrait complet des voies de circulation risque de causer des problèmes de circulation importants dans les quartiers voisins. Je crois aussi qu'une station doit être maintenue à cet endroit sinon ce sera trop espacé.
Maximise le partage des voies entre le transport en commun, les piétons et vélos et les véhicules.
Les options de circulation des automobiles sont nombreuses même en retirant des voies sur ce tronçon. Il est plus que temps de laisser plus de place aux autres options de transport (marche, vélo, transport en commun).
Je pense que de façon générale on devrait réduire le nombre de voitures dans les quartiers centraux de Québec et favoriser le transport en commun et actif.
Les nombreux bienfaits du transport en commun, la nécessité d'avoir une station, l'importance de conserver et d'ajouter des arbres
On peut replanter des arbres sans problème.
Tant qu'à faire un tramway, il faut le rendre attractif.
Le retrait de la circulation automobile va entraîner trop de mécontentement et trop de voitures sur les rues résidentielles adjacentes.

Maximiser l'impact du tramway. C'est dommage pour les arbres mais on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. On va bénéficier sur tramway pendant des décénies et la canopée repoussera.
Le maintien de la station est important. L'automobile doit prendre une place moins importante dans notre ville, surtout au niveau des quartiers centraux. Ce retrait de voies de circulation rendra le tramway plus attractif à emprunter que la voiture pour un déplacement dans ce secteur
Il faut encourager le transport en commun et actif ainsi que les arbres. Il faut réduire l'espace accordé à l'usage des automobiles dans la Ville.
Les arbres repoussent. Amputer des voies de circulation ou enlever la station pour sauver une trentaine d'arbres me semble injustifié quand on peut juste en planter 3,4, 5 fois plus pour compenser
Scénario ayant le plus d'impact au niveau du transport en commun et de la communauté
Pour garder l'accès automobile pour l'école et la bibliothèque est important. Garder la station de tramway est tout aussi important. Au détriment des arbres.
Meilleur compromis entre le tramway et l'auto. La coupe d'arbres existants pourra toujours être compensée par la mise en place de nouveaux végétaux.
Je suis favorable à la réduction de l'achalandage automobile sur le boulevard René Lévesque et pour une augmentation de l'offre de transport en commun et actif dans le secteur. Je crois quand près d'une école comme Saint-Charles Garnier favoriser le transport en commun et actif est positif et plus sécuritaire pour les élèves
Pour avoir une vision plus écologique et embellir le quartier.
Priorité au transport en commun et à la circulation routière.
Attractivité du transport en commun(bassin de population, scolaire, emplois, hôpital) espace raisonnable entre les stations (conditions météo, population plus âgée)
Vision à long terme en faveur de l'environnement, en valorisant le transport actif et la qualité de vie des résidents.
Il y'a déjà Grande-Allée / Laurier au sud et Chemin Ste-foy au nord, sacrifier le transport automobile sur ce court segment n'est pas un enjeu pour moi.
Tronçon scolaire plus sécuritaire pour les élèves du collège, tout en maintenant une qualité de vie par la protection des arbres.
Moins d'automobiles, plus de vélos, de piétons et de transport en commun : c'est ça le futur!
Je suis pour de compliquer la vie des automobilistes dans ce secteur. Plus c'est compliqué plus les chances d'utiliser le transport en commun est élevé.
Impact limité sur les arbres. Amélioration du milieu de vie par la réduction de voitures près du collège.
Il faut éviter que la circulation soit déviée entièrement sur les deux autres axes Grande-Allée et Chemin Ste-Foy afin de préserver le plus possible la quiétude du quartier. C'est triste de devoir abattre des arbres, mais ce sont des arbres en fin de vie et la plantation 20 pour un permettra de conserver une canopée notamment si ces arbres sont plantés sur les grands terrains au sud de René-Lévesque.
Favoriser le transport en commun
L'automobile est encore trop présente à Québec, et la mobilité durable, pas assez. C'est avec ce genre d'approche qu'on va convaincre les gens de lâcher leur voiture.
Je pense qu'il est inévitable d'altérer le système routier actuel pour l'insertion à grande échelle d'un réseau de transport en commun fiable et efficace. Je préfère voir la

valorisation maximale des transport en communs afin d'inviter les gens à l'utiliser davantage et délaissier la voiture.
Il faut prioriser le transport en commun dans le secteur et limiter la circulation automobile.
Éviter que le trafic circule dans les petites rues résidentielles. Cette station est importante pour les travailleurs et les étudiants.
Il est absolument nécessaire d'encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs et de maintenir la canopée.
Prioriser les arbres et la mobilité pour les piétons. Plus universelle pour l'ensemble des gens notamment les moins fortunés qui n'ont pas accès à la voiture .
Il faut réduire le nombre de voitures sur les routes et rendre le transport en commun/actif plus efficace et attrayant.
https://www.ipcc.ch/languages-2/francais/
L'importance d'une station à cet endroit, la nécessité de conserver les arbres et la réduction du nombre d'automobiles.
Je déteste l'automobile.
Il faut un changement de paradigme par rapport à la place de l'automobile au sein des villes.
La déviation des voies de circulations aura trop d'impacts sur les autres artères. Autrement le scénario 3 serait mieux, mais la capacité routière environnante n'est pas suffisante.
Il vaut mieux faire bien les choses pour rendre le transport en commun attractif, sans couper complètement la circulation automobile.
Un arrêt de moins augmentera la vitesse du service.
Pour que le secteur soit plus calme et agréable à vivre et s'y promener. Et faciliter l'accès a tout dans un transport écologique.
De toute façon, c,'est de la merde mais tant qu'à se faire imposer un tramway aussi bien qu'il y ait de la circulation automobile dans les deux sens et un arrêt pour les jeunes du collège
Cohérence avec la rue partagée un peu plus loin. De plus, des nouveaux arbres peuvent être replantées sans problème.
Aussi, il serait bien d'inclure une piste cyclable sécuritaire
Faire cesser la dépendance à l'automobile
on fait pas d'omelettes sans casser d'oeufs. la canopée est importante à préserver, mais son impacte à long terme passe d'après moi, après l'amélioration du transport en commun et la réduction de la circulation automobile en ville
Privilégier des autobus électriques
La ville de Québec accorde beaucoup trop d'importance au transport automobile depuis trop longtemps, il est temps de miser davantage sur le transport collectif et actif et ainsi offrir aux habitants et aux étudiants du secteur une meilleure qualité de vie.
Redonne l'espace à la circulation active et protège l'environnement en place. Le tout à l'auto doit cesser.
Scénario permettant à la fois un bon accès au réseau de transport en commun (objectif principal du tramway), sans trop impacter la circulation automobile.

Le scénario me semble équilibré pour tous les moyens de transport. Oui c'est triste de couper des arbres, mais je crois que les arbres en croissances absorbe plus de carbone de toute façon.
Amélioration du milieu de vie, cohérence avec la rue partagée sur René Lévesque
Minimiser l'utilisation de l'automobile.
L'avenir n'est pas à la voiture individuelle. Dans 50 ans, un tel aménagement sera totalement adéquat et on aura oublié ce que prendre sa voiture signifiait.
Il faut prioriser le transport actif et le transport collectif, décourager la circulation automobile et préserver les arbres.
moins d'arbres abattus, incitation importante à prendre le transport en commun
Fluidité de tous les modes de transport.
Moins de voitures
Il faut prioriser les mode de transport alternatif !
Car ce scénario permet de maintenir l'attractivité du transport en commun, laisse une belle place pour les piéton et les cyclistes. Tout en protégeant un maximum d'arbre.
inutile de couper la circulation routière 800 mètres
Station Belvedere est assez proche
Je ne veux pas trop de véhicules qui circulent dans le quartier résidentiel
L'automobile est une mode de transport destructeur pour l'environnement et le tissu urbain. Autant d'un point de vue de sécurité, d'écologie et d'efficacité dans les déplacements, l'auto est toujours le pire choix si on considère le bien commun.
Le poids de l'automobile est beaucoup trop présente dans notre ville il est temps de mettre de l'avant des autres formes de mobilités. De plus ceci est plus sécuritaire, c'est plus agréable pour la mobilité active, et ça procure de la tranquillité pour le quartier
Étienne grandmont me dit quoi répondre. Je suis son guide pour répondre au question.
Sécuritaire : Une seule voie à traverser, attente du tramway près de celui-ci dans un secteur étudiant et de personnes à mobilité réduite.
On laisse une certaine fluidité de circulation avec la voie de chaque côté.
Les cyclistes seront peut-être davantage tentés d'utiliser Père-Marquette pour les déplacements.
Je circule déjà à 40 ou 45 km/h dans ce secteur, ce serait déjà bien plus sécuritaire ainsi!
Par contre, j'essaierais de trouver un compromis entre le scénario 1 et 2 en diminuant au maximum la coupe d'arbres. Ils sont de réels joyaux! Est-ce qu'il serait envisageable, par exemple, pour préserver le côté historique, de replanter des branches des arbres coupés/en faire des boutures?
J'ai vu un reportage à la semaine verte, récemment, mentionnant le fonctionnement des réseaux racinaires anciens et la mémoire qui y est rattachée. Replanter cette même mémoire racinaire dans le sol serait un très beau geste.
Plantation de nouveaux arbres dans le secteur pour compenser les arbres coupé.
Cette option demeure la plus accessible sans toutefois retirer l'accès aux voitures de ce secteur.

On souhaite faire un projet favorisant le transport en commun. Faisons le comme il le faut la première fois.
Je trouve que c'est le meilleur compromis parmi les trois. On maintient la station et donc l'attractivité du tramway. On maintient un accès aux voitures et donc on limite l'impact sur les voies de contournement. On perd plus d'arbres, mais les deux autres scénarios en abattent aussi et la différence n'est pas si grande que ça entre les trois scénarios.
Il n'est pas question d'éliminer cette station hautement importante! Il n'est pas non plus possible de couper ces arbres matures. Le choix est donc évident dans une logique de développement durable et à long terme.
Je pense qu'il est essentiellement de maintenir au minimum une voie de circulation automobile. Aussi, il s'agit d'un arrêt stratégique et le retrait n'est pas envisageable.
Absence de voiture
On fait de la place à tous les types de transports.
Les voitures prennent de toute manière trop de place à Québec. Donner la priorité aux autres modes de transports sur un tronçon serait apprécié des gens qui se déplacent autrement et qui sont tout de même nombreux.
Mes préférences vont vers le transport actif et collectif ainsi que la protection de l'environnement/arbres
Moins il y a d'arbres abattus, mieux c'est.
les alternatives disponibles pour les automobilistes
protéger les piétons et favoriser l'utilisation du transport en commun, favoriser l'emploi du transport en commun pour les travailleurs et les étudiants du quartier, protéger les personnes vulnérables étudiants, ainés, élèves de l'école oraliste
Préservation des arbres et maintien de la station.
les arbres ca repousse!
Plus convivial, sécuritaire, moderne et agréable pour les résidents du quartier .
Les gens qui ne peuvent pas utiliser le tramway doivent pouvoir se véhiculer également.
Évite de la circulation de transit et les désagréments aux citoyens du secteur tout en offrant un arrêt de transport aux étudiants du Collège
Les voitures doivent continuer a avoir accès a cet axe
On veut rien savoir du tramway
C'est trop facile de circuler en auto à Québec, et ça favorise donc la culture de l'automobile, au détriment des autres moyens de transport, plus agréables, accessibles et écologiques. Il faut que les moyens de transport alternatifs deviennent plus attirants et pratique que l'automobile, ce qui peut requérir, eh oui, de retirer de la place à l'auto. Il faut cesser de prendre pour acquis que c'est normal et facile de se déplacer partout en ville en auto, en pleine crise climatique. Il est temps de faire évoluer un peu nos mentalités! Je crois que les gens qui sont actuellement contre un tel raisonnement ne réalisent juste pas à quel point la prédominance de l'auto enlaidit une ville.
Scénario le moins contraignant pour le voisinage.
La redistribution du trafic sur les rues avoisinantes est catastrophique pour des résidents qui n'ont pas fait l'acquisition de ces propriétés avec ces données en main.
Scénario optimal pour les utilisateurs tout en permettant de conserver une couverture d'arbres intéressante. Permet une station de plus dans un secteur résidentiel, tout en ne détournant pas le trafic vers les rues avoisinantes

En réduisant la circulation routière sur René-Lévesque, cela réduit considérablement les risques pour la santé des résidants et des élèves des écoles du coin. Cela permet d'avoir davantage de grands arbres et permet aux citoyens de profiter d'une artère de la capitale où la pollution de l'air et la pollution sonore sont réduites. Autrement dit, moins il y a de voitures, plus cela augmente la qualité de vie des résidents de la ville.
Prioriser l'accès aux stations du tramway en mobilité active. Rendre ce tronçon plus attractif. Conserver la station de tramway prévue.
Laisser toute la place au tramway pour qu'il soit le moyen privilégié pour se déplacer.
Plantation d'arbres et l'environnement d'un transport en commun de qualité pour protéger l'avenir de nos descendants
J'aime beaucoup l'idée d'une rue réservée aux piétons et à la mobilité douce, ainsi qu'au transport collectif. Il en faudrait plusieurs dans le centre-ville (surtout la rue Saint-Jean, qui est très touristique et qui manque cruellement d'amour), ce qui ferait enfin entrer Québec dans le 21 ^e siècle.
Il y a trop de circulation automobile dans notre ville.
Je me demande cependant pourquoi le scénario 1 où la voie qui reste est sens unique n'est pas présente...
Les bénéfices globaux sont plus importants. Les 32 arbres seront compensés. Le quartier bénéficie déjà de la plantation d'arbres depuis quelques années.
Actuellement il a une forte utilisation de la 800-801 pour les étudiants du collège, l'enlèvement de l'arrêt viendrait probablement modifier les habitudes des élèves ce qui modifierait probablement le taux d'occupation actuel du transport en commun
L'automobile occupe une place trop grande au centre-ville, il n'est pas nécessaire de couper des arbres ou une station de transport en commun pour préserver des voies de circulation.
Cette mesure est celle qui priorise le mieux le développement durable de la Ville de Québec en priorisant les déplacements en commun et actifs et décourageant l'usage de l'automobile lorsque non-essentiel.
replanter les arbres, deux pour un
Impacts sur les changements climatiques et réflexion sur l'avenir de ce que doit être une ville.
Le boulevard René-Lévesque est un important axe de transit et rediriger le trafic vers la Grande-Allée ou le chemin Ste-Foy occasionnerait des inconvénients, notamment dans les rues perpendiculaires à ces axes.
Privilégier le transport en commun et laisser la circulation possible pour limiter la circulation dans les rues perpendiculaires.
Plus d'espace pour les citoyens et plus de sécurité
Pour la conservation de la canopée
Priorité faite au transport collectif et au maintien des arbres matures
protection des arbres, transformation du boulevard René Levesque en axe de transport en commun
Tous les utilisateurs de la route serait privilégié
Beaucoup trop d'importance donnée aux automobiles en ce moment à Québec. C'est le temps de changer nos moyens de se déplacer.
Il faut couper le moins d'arbres possibles.

Il faut privilégier le transport collectif. Les automobilistes ne sont pas la priorité dans un centre-ville. Il faut encourager la prise du transport en commun pour tous. Limiter l'abattage d'arbres est essentiel.
Scénario le plus viable.
INQUIETUDES MAJEURES sur la quiétude du quartier résidentiel et la sécurité du déplacement des enfants des trois écoles affectées par le projet
Le tram est plus important que de vieux arbres (plus de 70 ans), principalement des érables argentés. La ramification basse des branches principales de ces arbres favorise les cassures. Ces arbres sénescents perdent des énormes branches à chaque orage ou tempête. Dans peu de temps, ces énormes troncs seront dangereux pour le public. On aurait dû replanter depuis longtemps. Le tram est l'occasion de le faire. Avec des espèces variées, adaptées.
La voiture n'a plus sa place en ville. Il faut absolument en réduire le nombre et favoriser un transport collectif efficace. Les voitures électriques ne sont pas la solution. Même électriques, elles polluent: les particules de pneus représentent une importante source de microparticules nuisibles à la respiration humaine. Sans compter la délocalisation de la pollution par l'exploitation des mines.
LA SAUVEGARDE DES VIEUX ARBRES EST UN FAUX PROBLÈME. C'est ça qu'il faut expliquer aux citoyens. Pas d'essayer d'en sauver le plus. Dans quelques années, ces mêmes citoyens vont vous demander de les enlever à cause des risques d'accidents.
Je travaille dans le secteur, le retrait de la station pourrait faire en sorte que j'abandonne le tramway au profit de l'auto si les stations deviennent trop loin de mon lieu de travail.
Durant le confinement un minimum de voiture circulait , je pense qu ,il est nécessaire que la presence des voitures en ville soit moins importante. Pour redonner la ville a ses habitants
Sauver le plus d'arbres possible tout en limitant les impacts à l'automobile
3 et 1 sont mes preferes, mais l'impact sur le reseau routier est tres limite et donne plus de place au deplacement actif
Je considère que les arbres actuels sont vieillissants et que d'ici les 20 prochaines années, nous risquons fort de devoir les abattre. Je crois que nous devrions envisager un projet qui évitera le contournement des véhicules dans les rues voisines considérant qu'il y a une piste cyclable et 3 écoles, donc beaucoup d'enfants qui circulent à pieds et à vélo. Donc oui aux voitures sur Renée-Lévesques (secteur St-Charles), oui à la coupe d'arbres et à la reforestation du secteur et SÉCURITÉ AVANT TOUT POUR NOS ENFANTS. Merci
Perspective à long terme. Les arbres replantés seront présents quand les plus vieux devront être abattus La canopée et l'alignement seront encore présents
ce tramway est un gaspillage des fonds publics et va rendre la ville affreuse, en plus de tout modifier ce qui est déjà et qui est déjà très fonctionnel. Le scénario 2 est le moins dommageable, en ce sens
Il existe trois liens importants est-ouest entre Ste-Foy et le Vieux Québec , tous privilégie l'accès automobile, il est temps de privilégier d'autres moyens de transports dont le vélo et le tramway je suggère de dédier René-Lévesque au transport en commun et au transport actif Merci.
L'utilisation du boulevard René-L. par les automobilistes sera déjà modifié par le secteur Cartier. Ce secteur compte beaucoup d'écoles et est très prestigieux. Par

contre, il serait bien que le public puisse avoir accès à une partie de ce magnifique espace préservé...
Voilà plusieurs décennies que je rêve à un boulevard René-Lévesque consacré de façon exclusive au transport en commun ainsi qu'aux déplacements en vélo ou à pied. L'implantation d'un tramway est une occasion unique de rompre avec l'usage actuel de ce boulevard et de lui substituer ce que je viens d'évoquer.
Le tramway ne me permettra pas d'aller travailler. Trop long à marcher. Je prends ma voiture et je travaille à la Ramq. Le tramway fera exactement comme les parcours 800, cela ne sert à rien.
Permet la réduction du trafic sur René-Lévesque à l'Est de la zone, ce qui en fera un quartier plus convivial.
Pas question d'enlever les voitures de là! Et le Collège a besoin d'un arrêt pour le transport en commun pour les étudiants. Tous les scénarios sont horribles et le meilleur choix serait de faire passer votre train sous terre. La solution est si facile...
On met trop d'emphase sur l'abattage des arbres. J'habite sur Joffre face à l'Institut St-Joseph. Les arbres sont vieux, donc en fin de vie, et du côté du Collège, ils sont durs, car ils longent la ligne d'Hydro-Québec. Je ne comprends pas qu'on veuille les préserver au détriment de la fonctionnalité de la mobilité du quartier incluant toutes les formes de transport. Des arbres, ça repousse. Par contre, on refait pas le tracé du tramway dans 10 ans, au prix que ça coûte.
Le scénario 3 bénéficie beaucoup plus des personnes que les voitures qui ont normalement 1 personne par véhicule
conserver la circulation routière pour le transit est/ouest et garder la station à proximité des écoles
La plupart de la beauté actuelle (arbres) est préservée, l'attractivité du TC
Je passe souvent par là, ça fait partie des très beaux secteurs de Québec. Le défigurer demeure un grand enjeu. Dans plusieurs villes, on coupe/retire des voies, c'est une alternative plausible.
Ne sachant pas ce qui suit comme question de ce sondage, pourquoi ne pas prolonger le tunnel jusqu'à ce secteur qui fait tant de remous? Le tunnelier sera déjà déployé. Je trouve que c'est sincèrement du niaisage de ne pas enfouir le tramway jusque-là, même si ça égale des \$\$\$\$. J'ai habité Montréal récemment (la semaine), les investissements (dépassants de coûts...) pour le prolongement de lignes de métro ou pour le REM sont démentiels par rapport à ce qu'on veut faire ici.
C'est plus que le temps d'avoir un réseau aussi structurant, l'image de Québec sera encore plus positive. Je suis 100% derrière ce projet, mais n'y allons pas avec des demi-mesures.
Le transport en commun doit avoir priorité sur le transport individuel.
Puisque vous nous enfoncez le tramway de force dans le cul, aussi bien protéger un maximum d'arbres dans vos niaiseries!
maintien d'une certaine circulation qui limite la circulation de transit dans le quartier; maintien de la station à un endroit stratégique vu les activités qui génèrent beaucoup de déplacements pour une clientèle-type du transport en commun; dans la mesure où il s'agit d'un projet de transport en commun, ne pas y mettre une station serait un non-sens.
Il y a moyen de compenser par un aménagement de bon goût la coupe d'arbres.
Priorité donnée aux transports actifs et collectifs, sauvegarde du maximum d'arbres.

Je vois mal comment on pourrait couper en deux un boulevard si important.
Pourquoi ne pas passer sous terre????????? Ceci protégerait nos arbres.
J'habite sur Belvédère et je voyage à vélo à 78 ans.
Je ne veux pas de voie partager. Je veux que la circulation routier demeure
L'accès au transport en commun est plus important pour moi que la circulation routière ou des arbres qui se régénèreront.
Impensable qu'il n'y ait pas de station - large communauté de aînés
Inacceptable que la circulation soit détournée sur chemin Ste foy et Grande allée
Ne bloque pas la circulation automobile / livraison / urgence. Et ne fait pas dévié la circulation dans les rues avoisinantes.
Distance de marche de la station.
Maintien d'une circulation automobile harmonieuse pour les habitants du secteur.
Il est important de garder la même "fluidité" sur le boulevard René-Lévesque. Les arbres qui seront abattus sont relativement vieux et, par conséquent, plus susceptible d'être malade et éventuellement abattus. Il est mieux de replanter de nouveaux arbres et de continuer de faire des efforts pour rendre le transport en commun attractif, tout en gardant la circulation automobile possible sans déviation dans des rues résidentielles.
Ce n'est pas une consultation, mais un simulacre de consultation. L'option 2 est risible, pas de station devant une école fréquentée par des centaines d'étudiants. C'est rire du monde. Si ce projet est structurant de quelque manière que ce soit, le tramway va occuper l'espace au détriment de l'automobile.
On ne veut pas un tramway hors terre. C'est un mauvais projet à date.
Il faut faire des choix qui seront bons à long terme. À court terme, ça peut paraître une bonne idée de conserver les arbres. Mais à long terme, le transit en haute ville sera infernal.
Si on veut préserver un service minimal pour les automobilistes et éviter la congestion dans les petites rues, ce scénario semble le plus propice. Il faudrait garder la station ici pour que les écoliers (et les usagers d'autres services) puissent prendre les transports publics.
Je veux être en mesure de continuer de circuler en voiture dans le quartier et réduire l'impact sur les arbres. En réalité aucun scénario est acceptable selon moi.
Premièrement, assurer l'accès au transport en commun. Malgré la coupe d'arbres matures, de nouveaux arbres seront replantés pour compenser et un jour (50 ans) ces nouveaux arbres seront majestueux.
transport en commun
Préférence pour transport en commun en priorité
C'est celle qui semble avoir le moins d'impact. Je trouve totalement illogique de tout reconfigurer ce quartier: beaucoup trop d'impacts sur la population. Pourquoi ne pas faire passer le tramway sur le boulevard Laurier qui est déjà beaucoup plus large que le boul. René-Lévesque.
Le scénario 1 est le meilleur scénario qui répond aux objectifs de faciliter le transport en commun et de préserver la tranquillité des rues avoisinantes.
-Enlever une station ne fait aucun sens dans un tel projet pour faciliter le transport en commun (scénario 2)
Meilleur scénario afin de préserver la tranquillité dans les quartiers résidentiels notamment rue Belvédère, des Braves, etc.

Permettre une meilleure intégration du transport collectif et actif à une intersection d'importance.
Scénario qui présente le moins d'impacts négatifs par rapport à l'ensemble des intérêts en présence
reboisement assuré
Permet de conserver le trafic sur les artères principaux et éviter un débordement dans rues avoisinantes. Permet d'effectuer un bel aménagement adapté à la nouvelle réalité du tramway.
Il est impératif de garder les voix de circulation
Important de garder la station pour que le tramway reste pertinent pour les habitants et les travailleurs du coin. Fermer la rue pour les voitures me semble avoir un "coût " trop important
La priorité doit être donnée à l'efficacité du transport en commun sans pour autant pénaliser les riverains. En supprimant la station, on enlève de son attrait. En supprimant les voies d'automobile, on pénalise les riverains. Donc on maintien la conception de référence et on remplace les arbres coupés (idéalement par des arbres déjà le plus mature possible qui survivront à une transplantation).
Il est primordial d'éviter la circulation plus grande sur Belvédère parce que c'est un corridor scolaire, et garderie coin Père Marquette, piste cyclable sur Père Marquette et nombreux résidents en condo et maisons unifamiliales
Éviter que la circulation déborde encore plus dans le secteur Belvedere, qui va déjà écopier du manque de rue transit nord-sud.
En fait il faudrait synchroniser les feux de circulation pour avoir davantage de rue de transit (des Braves par exemple) et éviter la circulation à seulement quelques rues résidentielles.
Aussi la sécurité de plusieurs citoyens est mise à risque si rien n'est fait pour l'intersection Belvedere et Pere-Marquette (voie scolaire et de postes cyclables, traversée familiale ++++). Il faudrait diminuer la vitesse entre autre....
Scénario 1. Je trouve qu'il a moins d'impact sur les habitudes de vie des gens qui habitent, qui travaillent dans ce secteur.
Cette option permet de maintenir un accès au transport en commun, ce qui est un élément très important à mon avis pour avoir l'acceptabilité du projet auprès de la population. Pour que le projet fonctionne, il est primordial que le réseau soit accessible. C'est un secteur où plusieurs personnes sont susceptibles de prendre le transport en commun et donc l'enlever (scénario 2) ne m'apparaît pas une bonne idée.
Le scénario 3 m'apparaît catastrophique d'un point de vue de la circulation routière. L'élément différenciateur entre les scénarios 1 et 3 est le nombre d'arbres coupés (différence de 17 arbres) - en replantant des arbres, je crois qu'on règle la question et qu'on évite bien du mécontentement de la part des automobilistes et des résidents du quartier.
En optant pour le scénario 3, je suis dans l'impression que ce sont surtout les résidents du quartier qui seront pénalisés.

<p>Je pense que d'enlever complètement la circulation automobile n'est pas une option bien que je sois pour le tramway. La beauté de ce secteur est en grande partie grâce aux arbres majestueux et planter quelques bébés arbres ne compenseront pas cette perte.</p>
<p>Proximité de l'école, de services, salles de spectacle</p>
<p>Compromis</p>
<p>Je crains que le déplacement de la circulation vers d'autres endroits soit pire que d'abattre ces arbres qu'on devra compenser en replantant juste à côté.</p>
<p>Le tramway n'offre pas assez de point d'embarquement vs l'autobus.</p>
<p>Moins de station = moins de services pour l'utilisateur = plus de déplacement à pied pour ce rendre à un arrêt = nuit à l'utilisation du tramway</p>
<p>Plus de station = plus de services pour les citoyens de Québec.</p>
<p>Nécessité d'une station à cet emplacement</p>
<p>Un tramway, c'est pour les gens, pas contre les automobilistes et surtout pas pour uniquement la préservation de vieux arbres. La ville peut compenser les arbres coupés par de nouvelles plantations. Un plus, René-Lévesque est un axe majeur d'entrée et de sortie de la ville. Il faut conserver cet axe fonctionnel. Il faut conserver l'arrêt de Garnier. Il y a une école secondaire, une école primaire et le lien vers l'hôpital St-Sacrement est plus direct que celui de l'arrêt Belvédère.</p>
<p>Celui qui permet de tenir compte du plus grand nombre de critères</p>
<p>-Assurer l'accès au tramway et encourager son utilisation, tout en gardant à l'esprit que le boulevard René-Lévesque accueille une circulation automobile de transit.</p>
<p>-Le retrait de la station serait parfaitement contre-productif, compte tenu de la clientèle potentielle du secteur pour le tramway.</p>
<p>-Quant au retrait sectoriel des voies de circulation, il constitue une absurdité, compte tenu de la vocation du boulevard René-Lévesque. Il entraînerait aussi un envahissement des rues du voisinage par des automobilistes soucieux de contourner l'obstacle et, de là, une détérioration de la sécurité dans ces rues et dans la voie partagée qui facilite les déplacements des cyclistes dans l'axe est-ouest.</p>
<p>le boulevard René-Lévesque est l'axe importante importante pour le transport collectif et routier (camion, ambulance, etc.). De plus, le chemin Ste-Foy et le boulevard Laurier aurait trop de véhicules et la tranquillité des rues transversales seraient en péril.</p>
<p>Les êtres humains et leurs multiples besoins priment sur les arbres (ou sur les êtres humains qui se font croire que leur premier besoin est de contempler des arbres).</p>
<p>Permet de garder plus d'arbres matures (apporte fraîcheur l'été, sont des dépolluants naturels).</p>
<p>Prévoyant utiliser davantage le transport en commun (vente possible de la voiture), le maintien de la station St-Charles Garnier est important.</p>

Étant une personne vieillissante, les stations Belvédère et Holland seront plus éloignées, nécessitant une plus longue marche.
Pensons aux enfants, à leur avenir, à la facilité de déplacement dans la ville, à l'allègement de la circulation. Le tramway va moderniser notre ville et nous permettre d'accéder plus facilement aux différents quartiers.
Importance du Maintien voir routière + station à cet endroit
Je crois que les deux autres stations à 10 min de marche conviennent suffisamment compte-tenu des nombreux compromis que vous devez faire. Abattre moins d'arbres matures est important pour les gens de ce quartier. Et, même si je ne suis pas une automobiliste régulière, je crois que de garder une certaine fluidité, même en ralentissant est importante pour la tranquillité du quartier.
ce scénario permettra le bon fonctionnement du tramway et facilitera son usage.
le scénario 2 ne favorise pas le transport en commun.
le scénario 3 semble peu réaliste
Ne veut pas que les voies de circulation soient retirées complètement.
Garder les voitures sur René Lévesque, éviter qu'elles passent dans les rues résidentielles.
accès facile au transport en commun
le moins de circulation dans les rues transversales
Importance d'une station à cause des écoles et de la bibliothèque
Le circulation sera déjà diminuée peu après en raison du réaménagement du secteur de l'Avenue Cartier. Réduire encore plus à l'ouest aura peu d'effet sur la circulation
Ça me semble l'option la plus raisonnable. Le gros désavantage est que des arbres matures seront coupés NB: 32 arbres contre 20 ou 15 pour les options 2 et 3... Pas une grosse différence!). Toutefois, les arbres qui seront plantés pour les remplacer pousseront et nous aurons une canopée encore plus belle que celle que nous avons actuellement.
Meilleur équilibre. Le scénario 3 causerait trop de circulation de transit dans les rues résidentielles.
Capital d'avoir une station à cet endroit. Il y a plusieurs écoles, le MSSS, garderie, etc.
Je pense que la première préoccupation doit être la mise en marche du projet de tramway selon sa conceptions initiale. L'ajout et les modifications à posteriori des plans nuisent à l'efficacité des plans. L'abattage des arbres existants peut être récompensé par la plantation d'autres arbres dans le secteur avoisinant. Du point de vue de prises des mesures pour combattre le réchauffement climatique l'implantation des moyens de transport communs est beaucoup plus efficace que la conservation des arbres dans un petit partie du trajet.
C'est évidemment triste de couper des arbres mais à moyen et long terme ce scénario est le plus avantageux
Il faut une station entre Belvédère et Holland. Il faut un minimum de circulation pour le voisinage
En fait j'hésite énormément entre le scénario 1 & 2, par contre pour les personnes à mobilité réduite le 880m de distance peux être un véritable défi. Donc j'opte plutôt pour

le scénario 1. Le scénario 3 engendrerait trop de circulation dans des quartiers plus résidentiels, ce serait très dommage pour les résidents qui ont acheté leur propriété avant l'arrivée de ce projet.
je ne suis pas favorable au tramway - ce n'est pas un moyen de transport pour notre région
En conservant une voie routière sur l'ensemble de René-Lévesque, plusieurs automobiliste vont utiliser cette voie de transit entre l'université et la colline parlementaire. Il faut forcer la note et obliger les autos à circuler sur Laurier ou Chemin Ste-Foy.
C'est le meilleur. On maintient la station, la circulation et on plante beaucoup d'arbres en compensation.
Pourquoi le partage de la voie de tramway avec les voitures sur un court tronçon n'est pas proposée ? On parle d'un site banal, dans ce cas, je crois. Incompréhensible que ce choix ne soit pas dans les options !
Qualité de vie pour 800 à 1000 étudiants en maximisant la sécurité, la beauté du tronçon (arbres de qualité exceptionnelle), la diminution du bruit et de la pollution. Signal fort pour le transport collectif et l'environnement. J'habite directement sur ce tronçon de René-Levesque. J'ai même reçu un avis d'expropriation (qui n'aura pas lieu finalement je crois...sauf mes arbres□). Mais le tramway, c'est l'avenir des prochaines générations qui sera bonifiée. Il aurait fallu présenter les alternatives de déplacement du trafic pour les gens du secteur afin de rendre plus attrayant le scénario 3.
Conserver une fluidité des moyens de transport et déplacement des piétons.
Prioriser le transport en commun
Maintient des voies de circulation automobiles et création de la station Collègue Saint-Charles.
bon compromis, moins d'arbres coupés que le scénario 1 et pas de retrait des vois de circulations.
Je crois que la distance entre les 2 stations n'est pas si pire.
Je désire un référendum citoyen sur le projet de tramway. Je suis totalement contre ce projet. Les citoyens doivent tous pouvoir se prononcer!
Fonctionnalité pour desservir des poles importants (école et bureaux)
Maintien de la station
Évite le transfert de trafic vers les rues avoisinantes
Important de maintenir une station tout en permettant le passage des voitures sur René-Levesques pour ne pas rediriger la circulation dans le quartier. Les arbres ça repousse !
Réduire l'achalandage des véhicules automobiles et la vitesse.
Qualité de vie améliorée pour les résidents
Meilleur projet structurant à même de mieux répondre aux besoins présents et futurs et pour lequel les impacts négatifs seront bien compensés par la plantation d'arbres.
Le Scénario 1 parce qu'il permet à moyen terme d'avoir un aménagement d'arbres matures qui compensera pour l'abatage d'arbres lors de l'implantation du projet; parce qu'il y aura un arrêt au Collège Saint-Charles Garnier, ce qui permettra un accès plus rapide et sécuritaire, pour les étudiants, résidents, parfois âgés, et employés vivant ou

travaillant près de cette station; parce qu'il permet l'accès aux véhicules autres que le tramway, réduisant ainsi l'impact de la circulation automobile sur les rues avoisinantes; et finalement parce qu'il représente le meilleur projet de complémentarité des moyens de transport, tout en minimisant les impacts sur les désagréments.
Il s'agit du scénario qui me semble avoir le moins de conséquences néfastes probables sur la tranquillité et la sécurité des rues résidentielles situées à proximité de ce segment.
Les priorités : accessibilité du tramway et sauver les arbres. Il y a d'autres voies routières à proximité pour les voitures.
Scénario avec avantages: maximiser l'atteinte des objectifs du transport en commun avec une station à St-Charles. Conserver l'accès aux automobiles et conserver la tranquillité du secteur résidentiel. Inconvénients: coupe d'arbre plus importante, mais il est aussi essentiel de reboiser le secteur puisque les arbres ont de l'âge. Le boul. René-Lévesque est magnifique, il est essentiel de s'assurer qu'on laisse aux générations une artère verte. Le verdissement de cette section devrait être prioritaire. Durant les dernières années il y a eu plusieurs accidents sur René-Lévesque, ce serait une bonne chose de voir la vitesse réduite pour favoriser le partage de la route avec piétons et les cyclistes.
excellent compromis
L'ensemble des modes de transport continuent d'avoir accès au site et à pouvoir le traverser. L'impact sur les arbres peut être compensé par des plantations.
La priorité est de faciliter le déplacement de tous y compris les automobiles.
Station peu fréquentée, celle la plus proche (Belvédère) est à seulement 350 m donc peu de marche pour les écoliers vers Joffre. La station Holland dessert bien les employeurs sur Laurier (600 m de marche) et la station Belvédère dessert bien l'hôpital Saint-Sacrement (550 m de marche). Avec une station en moins, la vitesse commerciale du tramway sera meilleure. Malgré la plus grande distance entre Holland et Belvédère, d'autres stations sur le tracé sont autant sinon plus distancées que ce segment. Enfin, un impact modéré sur les arbres.
Le scénario 1, mais avec voies partagées (qui répondent mieux aux préoccupations de sécurité des citoyens) et élimination des îlots de refuges pour les piétons et décalage des quais (comme à Cartier) pour réduire la largeur de l'emprise. Selon le bureau de projet, la largeur entre les trottoirs serait de 16m. Avec 6m pour le tramway, 2,8m pour le quai (1 à la fois) et 3m pour chacune des voies de circulation (comme actuellement) il reste 1,2m qu'on devrait utiliser pour élargir les trottoirs. Ça aurait d'ailleurs dû être une question. À quel endroit voulez-vous accorder l'espace résiduel au lieu de nous imposer des dogmes (voies de circulation à 3,7m...). Notez que si on n'élargissait pas les trottoirs, ce scénario serait possible avec des voies de circulation de 3,6m soit 1m plus large que les camions de pompiers... Par ailleurs, je ne serais pas aussi surpris que l'espace entre les trottoirs face à St-Charles-Garnier soit plus grand que 16m...
La pleine fonctionnalité et accessibilité au tramway doit être prioritaire et il est impensable de retirer la station près des établissements d'enseignement et de la bibliothèque à cette intersection. Il est important aussi de conserver la canopée et de limiter la circulation automobile là où circulent de très nombreux élèves.
c'est le scénario qui a moins d'impact sur les arbres. Au point de départ je suis contre pour ce projet.

Maintien de la circulation
Station belvedaire très proche
L'importance des arbres doit être évaluée dans sa globalité et non en considérant chaque individu séparément. Il restera un nombre substantiel d'arbres matures dans les environs mais une station de tramway est essentielle à Saint-Charles-Garnier.
Ce cout d'option me semble mineur en regard des avantages qu'offre ce type de transport en commun. De plus, il sera possible de planter d'autres arbres.
Ce sont vos priorités qui vous interpellent et pas ce qu'en pensent les citoyens.
Limiter l'abattage d'arbres le plus possible.
Un compromis qui me semble raisonnable.
Pas idéal, dommage pour les arbres majestueux
Bien que je trouve triste de couper des arbres, je trouve important de maximiser les stations afin de rendre plus attractif les modes de transports alternatifs Pour le bien collectif et environnemental la plantation des arbres compensera. À condition que la Ville y mette l'argent et les ressources pour en prendre soin adéquatement.
Une école est prioritaire pour un arrêt de transport en commun.
Réduction de l'abattage; pas de circulation de transit dans les autres rues avoisinantes; proximité des autres stations; tramway arrête moins donc plus rapide
Maintien de la qualité de vie au plan environnemental et sociétale.
Protection des arbres, réduction du trafic de transit dans le secteur, meilleure sécurité routière sur Joffre près des écoles et de la bibliothèque, c'est l'option la plus sécuritaire pour les déplacement actifs
Éviter un goulot d'étranglement
Éviter le détournement de la circulation automobile
Minimiser les irritants du projet
Assurer l'acceptabilité sociale
Mon premier choix est de ne pas implanter de tramway dans toute la ville, mais on nous l'impose. Alors je choisis le scénario que je trouve le moins pire...
Il faut avoir une déserte afin de prendre le tramway, il faut absolument ralentir et réduire la circulation automobile afin d'accroître la sécurité. Pour ce faire, la rue partager va contribuer à la sécurité, car les banlieusards seront moins intéressés à prendre R-Lévesque, et valoriser le transport actif, tout en maintenant un circulation possible en voiture à vitesse réduite.
Plus d'autobus sur Grande-allée et boulevard laurier serait mieux que le tramway et faire que les lumières de circulation changent plus rapidement.
Scénario le plus équilibré à la fois dans les avantages que les impacts.
Pour moi, c'est important de conserver la station au coin de Joffre. Je prends actuellement le métrobus à la station du collège Saint-Charles-Garnier. Déjà, c'est une marche de 4-5 minutes. Le retrait de la station réduirait l'attractivité des transports en commun. Je préfère les scénarios 1 ou 3. Entre les deux, j'aime l'implantation qu'offre le scénario 3. Ce scénario permet de revoir le boulevard René-Lévesque comme axe de mobilité durable et comme un milieu de vie.

<p>Renée-Levesque est un des plus important artères est-ouest de la ville. La circulation automobile ne doit pas être alternée par ce projet, sinon, les rues résidentielles avoisinantes vont se remplir d'automobilistes pressés.</p>
<p>La station Saint-Charles-Garnier dessert plusieurs écoles et autres édifices ayant plusieurs employés. Je crains que le scénario 3 n'entraîne un impact important de la circulation dans les zones résidentielles. Mais la coupe d'arbres me fend le coeur.</p>
<p>Il est important de préserver les arbres existants et d'inciter le plus grand nombre de citoyens à utiliser le transport en commun.</p>
<p>Option qui répond le mieux à la diversité des besoins (transport actif, transport en commun et réseau routier). Permet de conserver la station sans détourner la circulation dans les rues avoisinantes.</p>
<p>Station de tramway indispensable dans ce secteur (collège, école, ministères et autres employeurs importants), protection de l'axe cycliste et piéton dans le prolongement de Père Marquette, maintien de la circulation pour les autos sur René-Lévesque pour limiter la circulation dans les secteurs résidentiels.</p>
<p>Ce n'est pas une rue mais bien un boulevard ; celui-ci doit assumer une fonction fluidité de la circulation plus importante qu'une simple rue.</p>
<p>Meilleur scénario pour l'avenir de Québec où l'automobile devrait prendre de moins en moins de place.</p>
<p>Plusieurs arbres actuels sont en fin de vie et subiront l'impact des travaux. Il aurait fallu les remplacer à court terme. Rendre plus attractif le transport en commun doit primer sur le maintien de la circulation automobile.</p>
<p>sécurité et tranquillité des rues résidentielles du secteur</p>
<p>Il est impensable qu'un projet écologique ait un tel impact sur les arbres. Ce sacrifice de la couverture végétale en fait un projet d'un autre temps.</p>
<p>Il me semble que les deux stations Holland et Belvédère sont suffisamment proches pour favoriser l'utilisation du transport en commun. Ce scénario épargne la nature et limite les "zones d'activité" sur ce court tronçon. Et pensons aux voies des cyclistes et des piétons qui gagneraient à être améliorés dans le secteur.</p>
<p>Nous avons besoin de ce boulevard pour circuler.</p>
<p>La notion de rue partagée est contradictoire relativement à la définition de boulevard qui assure normalement la fluidité des transports. *</p>
<p>Le retrait des voies de circulation entraînera et détournement de la circulation non seulement sur le chemin Sainte-Foy et la Grande-Allée, mais sur les rues perpendiculaires à ces artères, ce qui ralentira la fluidité, créera une congestion sur les rues résidentielles et nuira à la vie des citoyens de ces rues.</p>
<p>La section de René-Levesque entre les deux sections de rues partagées proposées se videra des automobilistes, ce qui entraînera possiblement la diminution de l'achalandage des entreprises situées dans ce secteur.</p>
<p>Les arbres sont des êtres vivants, ce qui suppose qu'ils mourront un jour ou l'autre notamment par la maladie (exemples des Frênes de la ville qui doivent être coupés),</p>

probablement pendant la durée de vie du tramway. Il est même envisagé que certains meurent à cause du choc des travaux relatifs au tramway malgré le désir de les conserver. Baser la décision en priorisant la préservation des arbres n'est pas raisonnable. Ce devrait être le dernier critère dans la balance. C'est une ressource remplaçable.

Il ne me paraît pas une bonne idée de retirer des stations. L'objectif du transport en commun est que les gens l'utilisent le plus possible. Retirer une station est contraire à l'objectif. Il est facile pour de jeunes personnes en forme de marcher une plus longue distance pour atteindre une station, mais ce n'est pas le lot des personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Il faut penser à tous les utilisateurs et non seulement aux utilisateurs en forme.

* Définition de l'OQLF:

Large voie de communication à grand débit de circulation reliant diverses parties d'un ensemble urbain et comportant de quatre à huit voies et, souvent, un terre-plein central.

Note

Le boulevard se trouve au sein d'une agglomération densifiée, qu'il traverse habituellement. Il peut aussi la contourner tout en conservant sa fonction de relier des parties importantes de la ville.

Il faut que le tramway soit pensé pour tous les citoyens de la ville et non seulement pour les résidents du secteur où pour les citoyens qui ont l'option de prendre le tramway. Pour plusieurs, le transport en commun n'est pas une option envisageable.

https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=26542199

Garder les arbres

Aucun, car je ne souhaite pas de tramway.

Déplacer le tout à la station belvédère .c'est très proche . Aucun abattage !

C'est le moins pire des choix vu qu'on n'a pas un 4e choix soit celui du refus de tramway

J'habite sur la rue père-vimont, à l'intersection de l'avenue Thornhill et, bien que le scénario 3 m'intéresse beaucoup, je suis inquiète que la circulation dévie beaucoup sur l'avenue Thornhill et conséquemment diminue la sécurité de ma rue.

Je crois que René Levesques est un axe important pour les déplacements. Néanmoins la station du tramway doit être privilégiée.

Sécurité des piétons et résidents, limiter l'abatage d'arbres. Que les automobilistes prennent le tramway.
Je ne crois pas que le retrait de la station ait un impact significatif sur l'attractivité du transport en commun. L'hôpital St-Sacrement sera aussi facilement accessible via Belvédère. L'hôpital Jeffrey et l'Industrielle Alliance sera plus facilement accessible via Holland. Seuls les travailleurs et étudiants fréquentant le St-Dominique et le Collège St-Charles nécessiteront de marcher un peu à partir de Belvédère.
Maintenir la fluidité des transports de tous genres
La ville se doit d'être un milieu de vie pour les humains, pas pour les voitures.
Il est possible de repenser l'urbanisme pour se donner un quartier plus apaisé où il sera possible de vivre sans donner la majorité de la voirie à la voiture.
Il faut prioriser le transport en commun et tenter de réduire le nombre de voitures sur la route.
Nécessité d'éviter le détournement de la circulation automobile direction ouest vers l'avenue Belvédère, laquelle est une rue essentiellement résidentielle. De plus, plusieurs écoles et garderies se trouvent dans ce secteur. Risque pour la sécurité des résidents et des enfants.
J'ai l'impression que si la circulation de transit est bien redirigée, ce scénario est le meilleur pour l'environnement, car il rend le transport en commun et actif beaucoup plus attrayant. Il a le potentiel de rendre le secteur sécuritaire et beaucoup plus beau. Par contre, je pense qu'il serait beaucoup plus difficile à faire passer au niveau de l'ensemble des citoyens...
On veut référendum
Tranquillité, sécurité, transport actif privilégié, protection de l'environnement
Je prends régulièrement le métro bus et en dehors des heures de pointe, il y a peu de gens qui montent à cet arrêt. De plus les arrêts Holland et Belvédère ne sont pas si éloignés. Pour les voitures, c'est quand même facilitant la ligne directe jusqu'au boulevard Laurier quand nous avons besoin d'emprunter René Lévesque à partir d'Honoré Mercier
Je suis contre les propositions de la ville. Il faut revoir le projet. Vous allez défigurer la ville pour les générations futures. Si vous persistez à aller contre la volonté de la population dans ce cas sur René Lévesque vous devriez penser à faire passer le tramway en alternance, et ce, de manière à avoir une seule rail et non pas deux. Par exemple, le tramway en provenance de l'est aurait accès exclusif à la rail avant que celui en provenance de l'ouest arrive. Oui, c'est faisable, car comme vous le dites le tramway passera à des heures précises. En se faisant tous les arbres pourront être conservés. Je ne comprends pas pourquoi votre chargé de projet n'a pas présenté cette alternative. Vous n'avez pas l'acceptation sociale pour la réalisation de ce projet. SVP, respectez la population.
Vers l'est, Collège Garnier, écoles primaires, résidence St-Dominique, bibliothèque, hôpital St-Sacrement se situent entre 5 à moins de 10 minutes à pied du coin R. Lévesque - Belvédère. Vers l'ouest Collège Garnier, Jeffrey hale, Indus. all, appartement Samuel Holland, YWCA etc se situent à environ 10 minutes à pied ou moins de la station Holland. Avec Google map on peut avoir une idée des distances entre lieux de travail ou lieux de résidence et stations de Tram et il me semble que pour une partie des quartiers Montcalm, de St-Sacrement et de Sillery on se trouve la plupart du temps à moins de 10 minutes à pieds des stations Cartier, Brown, Belvédère et Holland. Lorsqu'on est à pied on ne va pas nécessairement en ligne droite sur le boulevard; en passant par les rues des quartiers les trajets sont souvent plus courts.

Si on prend chaque station comme noyau et on calcule la distance autour de ce noyau on s'aperçoit que 5 à 10 minutes à pied cela permet de desservir beaucoup de monde sur des diagonales pas nécessairement en ligne droite de 300 à 700 mètres.
Le + équilibré. Scénario 3 intéressant, mais trop d'incertitudes sur les impacts sur le quartier avoisinant immédiat.
La conservation de plus d'arbres matures possible. Conserver une station pour les étudiants.
Je demeure dans le quartier Saint-Sacrement et je n'ai pas d'auto et je suis une personne âgée. Je préfère que la station Collège Saint-Charles-Garnier demeure. C'est malheureux pour les arbres actuels qui seraient enlevés mais il y aura plantation de plus d'arbres par la suite. Aussi, je ne suis pas pour le scénario 3 parce que cela impliquerait une augmentation de la circulation de transit dans les rues environnantes.
Les arbres sont en fin de vie. Replanter des arbres un peu plus loin de la rue. Idéalement, le tramway devrait être souterrain sutpr toute la portion.
Une Charette c'est toujours derrière, en environnement aussi! Seule la Ville peut mettre en oeuvre des actions concrètes et intelligentes. L'action c'est tout de suite. Plus tard, il sera trop tard...
Un « centre-vide » de voiture pour une meilleure circulation active pour toutes et tous, un bien-être augmenté pour les centaines d'élèves du quartier qui y marchent au quotidien.
Je demeure à 2 pas du Boul. René-Lévesque mais plus haut et pour moi, ce boulevard est un tronçon de transit.
la station doit demeurer pour desservir les infrastructures existantes et la circulation automobile doit pouvoir être maintenue.
Meilleure étalement des stations et c'est important pour le nombre de personne qui y transigent journalièrement.
j'aimerais également qu'il y ait des mesures pour minimiser le flux automobile.
Je ne trouve aucun choix valable car je préférerais au tramway davantage d'autobus électriques petites qui passeraient aux 10 minutes ou qui seraient régulées avec les heures de pointes.
Il est important et essentiel de réaliser ce projet de transport structurant. La canopee va reprendre sa place avec les années. Il faut être visionnaire un peu et voir les avantages!
Accessibilité: le maintien d'une station près des écoles et de plusieurs employeurs est essentiel si on veut qu'un max de citoyens adoptent le transport en commun. Et aussi, plan très sécuritaire (beaucoup d'enfants dans le secteur)
On doit conserver la station dans ce secteur.
Maintien de la capacité routière & accessibilité au transport en commun, tout en assurant un remplacement des arbres abattus
Priorité au tramway en tout temps et une il est inconcevable, illogique et irrationnel de ne pas se doter d'une station au coin de Joffre et René Lévesque
Favorable à votre plan pour les nouvelles plantations
Bon compromis
Domage pour les arbres mais la compensation convient. On va impacter l'avenir et nos déplacements par des arbres qui peuvent mourir nous ne savons pas quand. Ça ne fait pas de sens. Le retrait de la stations non plus car le service sera moindre.

<p>Il y a suffisamment de espace pour les voitures ailleurs si on veut se doter d un système de transport en commun utile et utilisé on ne peut pas sans cesse compenser pour les voitures.</p>
<p>J'ai choisi ce scénario, car le retrait de la station où il y a un collègue assez important serait nuisibles pour ceux qui fréquente l'établissement. Les gens qui habitent serait obligé de faire des longues distances pour aller à la prochaine station pour prendre le Tramway. Je trouve qu'il est important d'avoir une station pas loin autant pour les jeunes que les personnes âgées et en mobilité réduite.</p>
<p>Les arbres sont vieux; autant repartir en neuf.</p>
<p>Éviter surcharge de trafic sur Grande Allée via rues transversales. Je suis contre le tramway et sa plateforme.</p>
<p>Secteur de pole d'emploi, plusieurs habitant hors du quartier devront continuer d'utiliser l'auto;</p> <p>Déplacement automobile pour les gens du quartiers (épicerie, sports enfants, etc.);</p> <p>Déjà des ajustements importants avec l'arrivée du Tramway;</p> <p>N'est pas une artère commerciale ce qui aurait pu rendre plus intéressante 3e option;</p> <p>Impact circulation rues avoisinantes, risques jeunes familles;</p> <p>Les arbres sont en fin de vie (ormes - maladie hollandaise, érables argentés env. 100 ans sur espérance 125ans à ça s'ajoute stress possible lors des travaux);</p>
<p>Projet qui ne passe pas à la bonne place.</p>
<p>Je suis un amoureux des arbres pour en avoir transplantés et en même temps je dois reconnaître que de nouveaux arbres transplantés seront matures dans 15-20 ans. J'ai 81 ans, je porte raisonnablement un jugement à plus long terme pour les générations qui me suivent.</p>
<p>Déjà que le gros du trafic sur ReneLevesque s'en trouvera diverti à l'hauteur de la rue Cartier. Laissons respirer le secteur du CSCG avec les arbres et les déplacements actifs.</p>
<p>Il faut penser que ce projet devra être utile pour très longtemps. Les arbres ne sont pas immortels... ils pourraient éventuellement être sujets aux bibites ou être brisés à cause de grands vents. Je ne pense pas qu'on devrait bloquer un projet à cause des arbres... on pourra en profiter pour planter des espèces mieux adapter dans des endroits plus propices</p>
<p>Protection des arbres avec accès tramway</p>
<p>Accès au transport en commun pour la population environnante tout en gardant 2 voies pour la circulation automobile. Aussi, les grand arbres seront remplacés par la plantation de nombreux nouveaux arbres. À long terme, c'est le meilleur choix. Dans 20-30 ans, la canopée sera très intéressante, alors que ceux qui existent actuellement seront peut-être en fin de vie.</p>
<p>Aucune de ces réponses, soyez plus créatifs.</p>
<p>Scénario qui a le moins d'impact si on pense à long terme avec le fait que les arbres vont repousser. C'est le scénario qui nous permet d'être gagnant sur toute la ligne à long terme: station, tramway, retour de la canopée sur le terrain du diocèse et maintien des voies de circulation. C'est un scénario qui préserve la capacité pour les résidents immédiats de se déplacer, qui limite le trafic de transit, donc qui assure une quiétude</p>

<p>aux résidents à proximité. Il est logique qu'il y ait des voitures sur un boulevard plutôt que dans de petites rues transversales, ce qui va arriver avec l'option 3. Enfin, il préserve la capacité de se rendre en voiture au pavillon St-Dominique (nombreux aidants naturels) et dans les écoles (tous-petits), ce qui me semble essentiel si on pense aux personnes à mobilité réduite et aux intempéries de l'hiver, notamment.</p>
<p>Le quartier et la haute-ville deviendraient plus paisibles. Un meilleur milieu de vie. La ville appartient aux habitants, elle n'appartient pas aux voitures en transit.</p>
<p>priorité accordée au transport en commun et au transport actif, disparition des autos sur le tronçon et faible nombre d'arbres coupés.</p>
<p>C'est très triste l'abattage des arbres. Toutefois, il faut se projeter dans plus de 20 ans. C'est le meilleur scénario permettant à la fois le tramway et une circulation fluide des véhicules.</p>
<p>Il est temps que le transport en commun occupe une plus grande place à Québec. Ce choix permet son amélioration et de le privilégier par rapport à la voiture. Il assure aussi une plus grande sécurité pour les piétons et la sauvegarde de plus d'arbres.</p>
<p>Le tramway est un mauvais projet. Les travaux vont paralyser la ville pendant plusieurs années en plus de défigurer une artère importante en coupant des arbres matures. La ville a déjà émis des amendes et poursuivi des citoyens qui ont coupé des arbres matures sur cet axe... si l'espace est insuffisant à plusieurs endroits, limitera la circulation ET défigurera la ville, alors il faut creuser !</p>
<p>Il est important que le plus de gens utilisent le tramway, donc qu'il y ait une station à proximité et que le service soit efficace.</p>
<p>Afin de maintenir l'objectif premier du tramway, soit d'améliorer l'adhésion au transport en commun</p>
<p>Faut garder les voitures</p>
<p>ils faut permettre aux citoyens de circuler librement - sans avoir à se faire retarder plus que cela n'est déjà le cas.</p>
<p>Un juste équilibre des besoins prioritaires et un scénario qui tient compte du développement futur du quartier (réf: PPU Saint-Sacrement.</p>
<p>J'habite sur Louis Fréchette et je crains l'augmentation de la circulation dans le scénario 3. J'aimerais avoir une station à proximité</p>
<p>Proximité de la station pour les élèves. On ne reporte pas le volume de cette station sur les 2 autres stations (cas du scénario 2). Et on évite de détourner le trafic dans des rues résidentielles (cas du scénario 3).</p>
<p>La voiture a ruiné notre monde , elle devrait être bannie du centre ville . que les banlieusards egocentriques se polluent entre eux</p>
<p>Importance de la station devant le collège SCG</p>
<p>Les arbres peuvent être remplacés et deviendront éventuellement (!) grands</p>
<p>Pour garder le meilleur accès au réseau routier.</p>
<p>Je considère qu'on ne peut retirer complètement la possibilité que des automobiles puissent passer sur ce tronçon ne serait-ce que pour les urgences (ambulance, pompier, etc.) Je privilégierais cependant des VOIES PARTAGÉES ET CE MÊME À PARTIR DE LA STATION MYRAND.</p>
<p>Aucune nécessité d'avoir un tramway à Québec.</p>
<p>Il faut éviter la circulation de transit et conserver sa fluidité au boul. René-Lévesque. NON à 3</p>

<p>Il ne faut pas augmenter la distance entre les stations pour 3 raisons : ne pas réduire l'efficacité du tramway - ne pas réduire l'attrait du tramway pour les travailleurs environnants - conditions hivernales non incitatives - problèmes de mobilité des personnes plus âgées. NON à 2</p>
<p>présence de la bibliothèque, d'un foyer pour personnes âgées, d'une école primaire et de la bibliothèque. On ne doit pas obliger des personnes âgées à marcher à partir de la rue Belvédère ou Hollande pour aller à la bibliothèque ou à la résidence Sacré-Coeur. Prévoir une traverse sécuritaire pour les personnes âgées.</p>
<p>Éviter la circulation en transit sur Grande Allée qui sera déjà impactée par la station Cartier</p>
<p>Des arbres peuvent être replantés en remplacement de ces très vieux arbres.</p> <p>La circulation automobile dernier critère</p>
<p>Aucun, tous sont trop envahissants et dévastateurs pour ce beau quartier aux arbres centenaires, la tranquillité des résidents (déplacement de la circulation dans les axes à proximité) et la fluidité des déplacements des diverses clientèles autre que celle du tramway lui-même, avec souvent un dangereux partage des voies</p>
<p>Considérant que les élèves de trois écoles (St-Charles, Institut St-Joseph, École oraliste) circulent à pied pour se rendre à la bibliothèque Collège-des-Jésuites, je trouve que ce scénario rendrait la marche sur le boulevard René-Lévesque plus agréable en toutes saisons (conservation du paysage, trottoir plus large pour la sécurité des jeunes piétons, conservation de la station pour que le trajet à pied ne soit pas trop long pour les enfants).</p>
<p>Avec en tête la sécurité des jeunes qui fréquentent les écoles du secteur, je leur souhaite le meilleur accès possible à un transport en commun efficace et attirant. Le retrait de la station est un affront à ces jeunes. L fermeture totale du boul. détournerait une circulation importante vers les rues résidentielles où nombre de jeunes transitent vers les écoles.</p>
<p>Éviter la circulation de transit dans les rues du quartier, priorité qui devrait s'appliquer plus largement d'ailleurs entre les rues Maguire et Belvédère (autant rues est-Ouest et nord-sud). Des mesures fortes doivent être prises à ce sujet. Dommage qu'on ne puisse ajuster ce scénario pour éviter moins d'abattage. Faudrait y réfléchir</p>
<p>Si l'aménagement du tramway favorise le transport actif (piétons, vélos), raison de plus pour conserver un maximum d'arbres, car l'ombre sera un trésor précieux en ces temps de réchauffement climatique.</p>
<p>Puisqu'il sera déjà moins intéressant de transiter par RL et que la circulation y sera plutôt locale, la perte de voies sur un court segment devient plus facilement envisageable et souhaitable à la coupe des grands arbres présents.</p>
<p>Je considère que l'enjeu de la mobilité durable est plus important que celui de la coupe des arbres d'autant plus que l'administration s'engage à planter 20 arbres pour chaque arbre abattu. Tant qu'à faire des modifications, aussi bien faire ce qui a de mieux aujourd'hui (accès à une station en moins de 10min, intégration des piétons et cyclistes) afin que l'utilisation du tramway ait un réel avantage sur l'utilisation de l'automobile.</p>
<p>La desserte du tramway soit avoir priorité</p>
<p>Garde la station et la circulation.</p>
<p>Les arbres vont repousser.</p>

Sans couper d'arbres il n'y aurait pas de villes...
La priorité est de favoriser le transport collectif sans trop impacter la circulation dans le quartier environnement.
Le projet le plus audacieux et qui ouvre la voie au véritable changement dans les habitudes
Tous les scenario me semblent mauvais, j'ai donc choisi au hasard. Les séances de consultation ont renforcé mon opinion que le seul scénario acceptable serait un tunnel sous le boulevard René-Lévesque. Je ne peux croire qu'il y a de l'argent pour un tunnel sous le fleuve, mais pas pour un tunnel sous René-Lévesque!
Donnons du temps et les arbres deviendront grands. Ça prends un peu de patience !
Augmente la mobilité de tout type, tramway, piéton et auto.
conserver la fluidité de la circulation automobile!!!
Station à proximité pour un nombre important de passagers dans ce secteur avec un important potentiel de développement !
<p>Selon mes priorités, je pense qu'il s'agit de la meilleur option pour conserver les arbres, assurer la sécurité des piétons et cyclistes et maintenir une circulation fluide dans ce secteur. Il faut penser aux deux écoles (débarcadère, les gymnase et la salle Jean-Paul Tardif) qui amènent son lot de voyageant dans ce secteur. Des parents/élèves provenant de la rive-sud ou de d'autres secteurs plus éloignés ainsi que plusieurs autobus scolaire transitent dans ce secteur.</p> <p>Fluidité de la circulation sur René-Levesque rime aussi avec sécurité de la clientèle de marcheur et de cyclistes dans les rues avoisinantes. On n'a qu'a s'y trouver l'hiver pour voir combien ces rues ne sont pas larges et que le moindre encombrement de banc de neige met à risque la sécurité des piétons entre autre. C'est pourquoi j'Écarte l'option 3.</p> <p>Mon dernier point est que les travailleurs des alentours, iA Groupe Financier et la RAMQ entre autre débarquent déjà en grande majorité à la station Hollande actuelle et non à St-Charles Garnier (je travaille pour un de ces employeurs). Il ne faut pas oublier que les transports collectifs sur Grande-Allée et sur le chemin Ste-Foy seront encore disponibles pour desservir les différents établissements. Pour ce qui est de la clientèle étudiante cela ne va pas freiner un jeune de prendre le transport en commun si l'arrêt est plus loin, ils sont souvent en groupe d'amis et le confort de la proximité ne se retrouve pas dans les principales raisons pourquoi ils optent pour le transport en commun. D'ailleurs, il aurait été intéressant de demandé à cette clientèle de se prononcer sur la question pour avoir leur point de vue! Les 13-17 ans sont la relèvent et ils ont des choses à dire!</p> <p>En bref, l'option 2 pour moi est la façon de préserver des arbres, préserver une fluidité de circulation et de voir le transport collectif dans une globalité plutôt que de le voir sur un seul tronçon. Quand on prend le transport en commun, on valorise un mode de déplacement actif, c'est à peine 1000 pas de plus! L'impact selon moi est minime.</p> <p>Aucuns de ces choix ne me satisfait. Scenario 4: ne pas faire de tramway. Mais vous allez utiliser le fait que je ne peut pas laisser ces 3 choix blanc et ignorer ce comentaire et dire que je suis pour un de ces choix et non etre contre ce tramway.</p> <p>J'utilise le transport en commun chaque jour. Il faut minimiser la congestion avant tout.</p>

<p>L'accès à l'hôpital St-Sacrement est aussi proche par Belvedere, l'entrée des élèves de Saint-Charles est à l'ouest donc presque aussi proche de Holland, le secteur assurances est aussi proche via Holland par Thornhill. Si la station de Holland était placée à l'est de l'intersection l'impact du retrait serait atténué.</p>
<p>On doit garder l'accès au transport en commun et ne pas bloquer la circulation aux voitures</p>
<p>IL est important de maintenir des voies de circulation.</p> <p>Il faut penser aussi, que l'option 1 est loin d'être optimisée. En Europe, pour une même largeur totale, on réussit à faire passer le Tramway, des trottoirs, des pistes cyclables et 4 voies de circulation. On peut encore réfléchir un peu...</p> <p>En fait, il faut penser à mettre le quai d'embarquement au centre avec les voies de tramway chaque côté pour récupérer un bon 3m. Aussi la circulation des piétons pourrait se faire du côté nord des arbres actuels sans les couper...</p>
<p>Peur de l'impact sur les rues avoisinantes, surtout sur le couloir cyclable où je fais du vélo et de la course.</p> <p>Il y a seulement 10 min de marche entre HOLLANDE et BELVEDAIRE (respect de 10 min de marche pour les personnes allant au collège et la bibliothèque ou IA)</p>
<p>Si les gens ont le choix, ils préfèrent rester dans leurs habitudes. Au lieu de demander à leur enfant de prendre le transport collectif pour aller à l'école, ils vont continuer à prendre la voiture pour les porter à l'école.</p>
<p>les stations belvédère et holland sont très près l'une de l'autre et il n'est pas nécessaire d'en insérer une autre aussi près de belvédère</p>
<p>Les déplacements sur les axes Est-Ouest sont désagréables pour les piétons à l'heure actuelle. Trottoirs étroits, circulation trop rapide. On se fait éclabousser par les autos en hiver. Il faut créer des voies piétonnes larges sur les axes E/O. La voie partagée près de St-Charles me semble dangereuse pour les écoliers. C'est pourquoi le scénario 3 me semble préférable. Et je voudrais conserver les arbres existants. Ils sont magnifiques et ajoutent énormément à la beauté du quartier.</p>
<p>Un transport en commun doit privilégier la continuité du service et la sécurité de tous les usagers.</p>
<p>Tous les avantages listés de ce scénario</p>
<p>Accès au transport en commun prioritaire.</p>
<p>La perte d'arbres matures n'est pas énorme (33 vs 15 pour autres scénarios)</p>
<p>Je suis contre le tramway, je désire un métro léger et cette configuration est celle qui semble la moins nuire à la circulation automobile.</p>
<p>Meilleur compromis pour sauver ces arbres matures. Le scénario 3 est mon deuxième choix puisque de toute façon René-Lévesque sera très compromis pour le déplacement automobile, mais il ne passera sûrement pas.</p>
<p>Si on favorise le transport actif, c'est bon pour les jeunes de marcher 2-3 coins de rue, contrairement aux personnes âgées de La Champenoise qu'on force à le faire en perdant Gérard-Morisset.</p>

Pourquoi cependant ne pas laisser la voie de circulation automobile rectiligne du côté du Diocèse. On coupe des arbres sans raisons.

Je crois qu'il y a moyen modifier l'insertion de référence tout en maintenant davantage d'arbres. Le long de la station, il pourrait être envisagé de déplacer les trottoirs du côté opposé des arbres et ce suffisamment loin des racines (sur les pelouses quitte à les faire en matériaux perméable à l'eau) soit le long de la façade de la bibliothèque et sur la pelouse de l'administration de l'évêché. Cela nécessiterait une plus importante acquisition de terrain qui en vaudrait la peine.

Commentaires des citoyens Q # 7

Question # 7 :

« Considérant les défis liés à l'insertion dans le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier et l'ensemble des besoins prioritaires, identifiez le scénario que vous souhaiteriez le moins voir privilégié par la Ville »

Quelles sont les raisons qui expliquent votre choix à la question précédente?

1 809 réponses

On installe un tramway pour que les gens l'utilisent. Il faut des stations
Il faut desservir les grands employeurs à proximité ainsi que l'ensemble des usagés et futurs usagés (potentiel de densification dans le secteur).
Pour que les gens pensent à d'autres moyens de transport que la voiture, pour qu'ils aient moins le réflexe de la voiture et pour favoriser la mobilité durable et l'utilisation d'autres moyens de transport, il faut rendre l'utilisation de la voiture plus compliquée. Même si je ne suis pas certaine que ça rend l'utilisation de la voiture plus compliquée, je pense que c'est une bonne façon de démontrer, d'un geste clair, qu'elle est la volonté de la ville par rapport à la mobilité durable.
Impact sur le réseau routier.renee Levesque est un artere essenteil
Le retrait de voies de circulation aura comme conséquence de créer une congestion inacceptable sur Grande-Allée et Chemin Ste-Foy. Un métro régional est le système que mérite notre capitale nationale. Arrêtons de tergiverser!
Trop d'impact sur la circulation
C'est un secteur important de déplacement. Il faut un station à ce endroit.
Nous on pense que sans station, sera mieux
Ma copine pense que ces le meilleur choix
elle (la station) prend trop de place
Daprès moi, cette option a moins d impact
perspective visuelle

Pas de circulation dans les rues avoisinantes de plus
Contre le retrait des voies de circulation
Idem
La station doit demeurer pour assurer l'accessibilité à ces lieux et aussi pour faciliter l'accès aux gens des rues avoisinante. Sauver ces arbres.
Rues perpendiculaires deviendraient impraticables (Belvédère et Holland), trafic routier perturbé
Rues Belvédère et Holland seront impraticables avec ce trafic additionnel.
Accès facile à mon domicile
Impensable
Aucune de ces réponses. Voir plus haut
Une desserte efficace de ce secteur doit être maintenue à mon avis, en tenant compte des projections futures et du désir de rendre attractif l'utilisation du tramway pour tous les usagers.
Chaos routier à prévoir, sclérose de l'activité urbaine
Pour moi, il est important que les deux options (voiture et tramway) soit possible, même si cela signifie que je marcherais plus les jours où je vais utiliser le tramway. Il est important qu'un accès au stationnement de l'école St-Charles-Garnier soit maintenu pour les voitures.
La fluidité du transport automobile pour les résidents du quartier Montcalm.
L'accès au transport en commun et les raisons évoquées dans l'autre réponse
Semble jolie comme idée mais 0 pratique pour une majorité de citoyens
Aucune station ne doit être retirée.
Impact sur les rues résidentielles avoisinantes (sécurité des enfants)
Impact sur les autres rues très important
Les voitures seront obligées d'emprunter des rues résidentielles avant de réemprunter le boulevard 800 m plus loin. La quiétude de ces rues sera grandement affectée. De plus, la différence du nombre d'arbres abattus entre le scénario 1 et le scénario 3 est d'environ de 15. Pour 15 arbres, on interdirait la circulation automobile sur un tronçon du BOULEVARD. Comme le tramway est fait pour les cent prochaines années et qu'il y aura plusieurs arbres de planter pour remplacer ceux qui auront été abattus (15 environ pour chaque arbre abattu), la canopée sera tout aussi majestueuse qu'actuellement dans quelques années. Interdire les voitures sur un BOULEVARD me semble une idée complètement saugrenue.
La valeur du tramway résident dans un nombre optimal de stations.
Circulation routière deviendrait trop difficile pour accéder aux différentes écoles du secteur. La circulation aux abords des écoles est déjà difficile, le retrait d'option pour circuler par la rue désirée forcerait tous les parents et tout le personnel des équipes-écoles à circuler tous au même endroit, donc ça ne ferait qu'augmenter la difficulté de circuler en compromettant la sécurité des piétons.
maintien des arbres. le tramway doit s'adapter et non l'inverse. Pas besoin de grands quais dans le milieu un feu de circulation peut permettre aux usagers de traverser pour aller prendre le tramway quand il arrive.
Même raison que précédemment
Il est temps de changer le paradigme, on s'en va dans le mur à devoir payer 10k par année minimum chacun d'entre nous pour notre mobilité. Go, agissez, et libérez nous de l'obligation de posséder un char!

Maintient des arbres.
L'abandon de la station dans le secteur correspond assurément au pire choix qui pourrait être fait. Pour que le tramway suscite l'adhésion et qu'il soit utilisé, il doit « assurer une desserte appropriée des secteurs à forte concentration d'emploi » comme nous le soulignons dans le mémoire que nous avons déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2020. Or, le secteur contient d'importants générateurs de déplacements.
En sus du collège Saint-Charles-Garnier, on y trouve le siège social de l'Industrielle Alliance et les bureaux de la Régie de l'Assurance-maladie du Québec (RAMQ) sur Grande Allée ainsi que les bureaux du Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et l'hôpital Saint-Sacrement sur le chemin Sainte-Foy. Cela risque donc d'être l'une des stations les plus achalandées entre l'avenue Cartier et l'Université Laval.
Le retrait de la station risquerait de diminuer l'attrait du tramway pour les travailleurs du secteur et, dans une moindre mesure, pour ses résidents. Comme nous l'avons montré dans une publication sur la réduction du bilan carbone par le transport en commun, l'attrait pour ce moyen de déplacement décroît lorsqu'il est nécessaire de marcher plus de 500 mètres pour y accéder.
Il faut donc penser à revoir l'implantation de la station Saint-Charles-Garnier pour la rapprocher des pôles d'emploi sur Grande Allée (et pourquoi pas en profiter aussi pour rapprocher la station suivante de l'avenue Marguerite-Bourgeoys sur laquelle on trouve une densité plus grande que sur Holland comme l'a demandé le conseil de quartier de Saint-Sacrement).
On va déplacer la circulation automobile dans les rues autour : une autre source d'irritation et de frustration! La longueur rallonge du parcours ne me semble pas l'enjeu mais plutôt les cours séquences de ce déplacement: Bouchon. Délais. Pollution pour les résidents. Sans compter l'enjeu de la sécurité pour les piétons et enfants (terrain de jeu, piste cyclable). Rappelons nous l'enjeu premier d'intégrer un tramway: offrir un déplacement en transport en commun adapté et rapide. Déplacer la circulation automobile va créer d'autres problème...
Le transport en commun est nécessaire, prioritaire dans le secteur. Écoles, bibliothèque, employeurs sur Grande-Allée.
L'enlèvement des arbres ne favorise pas le respect de la limite de vitesse des voitures dans cette zone scolaire.
Parce que l'on coupe des arbres.
il est préférable de retirer les voies de circulation plutôt que la station de transport en commun. Elle est très utile (collège, iA, hopitaux ...)
Temps supplémentaire alloué pour se rendre au travail à cause des détours
Pour les mêmes raisons qu'en 5.
Trop extreme
Mêmes raisons

Je continuerai de prendre mon véhicule
Augmentation possible de la circulation sur l'avenue Belvédère ainsi que pour les rues avoisinantes
Bannir la voiture et privilégier au maximum les transports en commun est une priorité pour moi.
La sortie sud de la rue Joffre sera impossible
J'ai besoin d'un accès facile à Saint Charles et à l'institut
Je tiens à conserver station garnier, ce sera difficile voire impossible d'en rajouter une plus tard. On est au 21e siècle, on avance svp, les arbres ça repoussent en 10 ans, le tramway ce rendra jusqu'au 22e siècle et plus. Le choix est simple, durabilité svp. Merci.
Va amener beaucoup de circulation dans les rues de quartier où bien de jeunes familles vivent.
L'environnement et l'accessibilité de ce nouveau transport en commun
C'est séduisant comme scénario, cependant, en bloquant la fluidité de la circulation automobile, je crois qu'on créerait des problèmes pour les automobilistes ainsi que pour les résidents du quartier.
Pour moi, la solution ce n'est pas d'empêcher la circulation automobile, mais d'encourager tout les moyens de transport, vélo, marche, voiture, bus, tramway, etc... Et rendre cela tout ceci fluide.
-
Pour exactement les mêmes raisons exposées à la question 5.
Je ne vois pas le jour où le tramway sera plus efficace pour moi que ma voiture.
De plus, le réseau prévu ne s'étend pas suffisamment pour me permettre de l'utiliser.
Perte de proximité de service (critère no 1 d'adhésion)! C'est déjà très loin avec un enfant ou pour une personne âgée!
Moins attractif.
Voie auto
Même que ci haut
Éloignement des stations égalera moins d'adepte
Je ne vois pas comment les choses se passeraient avec les cul de sac
Le trafic va emprunter d'autres rues du quartier. Bcp de piétons et de cyclistes circulent autour de quartier donc pas intéressé par le scénario 3 pour des raisons de maintien de la tranquillité et de la sécurité
RETRAIT RÉSEAU DE CIRCULATION ROUTIÈRE SUR UN COURT TRONÇON.
Impact trop important sur les arbres!
Je fais aussi partie des travailleurs du secteur et je comprends la réalité des parents qui doivent amener les enfants aux écoles du secteur. Je serais moins porté à prendre le tramway si je dois ajouter 15 min de marche à mon trajet.
Les mêmes raisons mentionnées ci haut, mise à part les étudiants et quelques travailleurs qui utiliseraient cette station, elle serait pratiquement inutilisée à partir de 18h

le soir, les autobus sont carrément vide le soir et il serait absolument dommage de détruire la tranquillité du quartier
Une station près de l'école me semble incontournable.
Impact trop important sur le réseau routier
On ne touche pas au réseau routier
Les mêmes raisons qu'à la question numéro 5.
Avoir une station à proximité du collège sera facilitant pour les élèves qui vont fréquenter et le collège et l'institut saint-joseph.
Ce serait un bon sens total de retirer cette station pour préserver les automobiles. Si on veut que ce soit attirant de prendre le transport en commun il faut réunir les conditions pour que ce soit attirant.
Attractivité du transport du commun
Je pourrais tolérer qu'il n'y ait pas de circulation en voiture aux alentours d'une école mais le transport en commun est indispensable.
impossible de circuler en voiture...et Chemin Ste Foy et grande allée seront congestionnées
J'habite dans le secteur St-Charles Garnier et il s'agit de l'arrêt que j'utiliserais matin et soir pour me rendre au travail
Puisque je ne pourrai plus utiliser le boulevard René Lévesque
Les parents des jeunes allant à l'école dans ce secteur doivent être en mesure d'aller les reconduire ou chercher de façon efficace et sans casse-tête.
Il y a trop d'arbres qui seraient abattus.
Les mêmes raisons que j'ai déjà expliqué.
Limiter les répercussions sur la circulation automobile dans ce secteur. Et l'impact sur les trajets alternatifs.
Décevant sur tout les plans. N'augmente pas de l'attractivité de rien ...
Aucun intérêt car j'éviterais de toute façon cette zone en voiture et ce serait plus chaotique pour les piétons et vélos (dangereux)
Ceci est un scénario non attractif avec de jeunes enfants
Station trop loin pour considérer prendre le tram sur une base régulière
Accessibilité aux écoles avoisinantes en transport en commun
Pas applicable et trop d'impacts sur la circulation avoisinante.
3 écoles dans le secteur et pas tous du monde qui habite en haute ville ceux qui reste dans les banlieues éloignées seront mal pris
René Levesque ne doit pas être bloqué.
Causerait un enjeu majeur de congestion, impact majeur pour les rues perpendiculaires
problème de circulation dans le secteur
Trop d'impacts sur les arbres.
Inquiétude pour les services d'urgences.
Déviation à éviter du trafic dans les quartiers résidentiels de St Martyr.
De tous les 7 ou 8 scénarios étudiés par le bureau de projet, c'est vraiment le pire. Je ne peux comprendre que le bureau de projet ait soumis cette option aberrante. L'option avec voies banales (partage entre les automobiles et tramway sur une courte section) aurait été une bien moins pire solution après les voies partagées et l'enlèvement des voies de circulation. On ne réalise pas un tramway pour le regarder passer. Cette

station est un point d'origine pour ses résident-es, mais surtout, un important point de destination pour les travailleur-euses et étudiant-es. les citoyen-nes ont d'ailleurs rejeté unanimement cette option à la soirée du 21.
Ce scénario a un impact pour le réseau routier. Cela va faire dévier le trafic dans les zones résidentielles et augmenter le temps de transports pour les véhicules routiers (auto, camion et autres)
Les autos vont emprunter les rues avoisinantes des secteurs résidentiels
Car la station Collège Saint-Charles-Garnier est centrale pour nombreux travailleurs.
L'abattage d'un nombre important d'arbres.
Manque de vision et abattage d'arbres considérable.
Les mêmes, le réseau serait moins attractifs
De tous les scénarios étudiés par le bureau de projet, je crois que c'est le moins pertinent. L'option avec voies banales (partage entre les automobiles et tramway sur une courte section) aurait été une bien meilleure solution après les voies partagées et l'enlèvement des voies de circulation. On ne réalise pas un tramway pour le regarder passer. Cette station est un point d'origine pour ses résidents, mais surtout, un important point de destination pour les travailleurs et étudiants.
De tous les 7 ou 8 scénarios étudiés par le bureau de projet, c'est vraiment le pire. Je ne peux comprendre que le bureau de projet ait soumis cette option aberrante. L'option avec voies banales (partage entre les automobiles et tramway sur une courte section) aurait été une bien moins pire solution après les voies partagées et l'enlèvement des voies de circulation. On ne réalise pas un tramway pour le regarder passer. Cette station est un point d'origine pour ses résidents, mais surtout, un important point de destination pour les travailleurs et étudiants. Je suis très heureux de la sagesse des citoyens qui ont rejeté unanimement cette option à la soirée du 21 avril.
Plus l'accès au tramway est facile plus on l'utilisera.
L'impact sur le réseau routier est disproportionné pour sauver 5 arbres. Détourner la circulation sur les autres artères va avoir des impact sur le trafic des autres artères et surtout sur le voisinage pour les résidents du quartier.
Même si l'abattage des arbres est préoccupant, je crois que le service serait plus pratique pour les usagers de ce type de transport en ayant cette station. Cela permettrait aux employés sur Grande Allée de pren
Pas besoin d'autant de circulation de voiture dans cette portion de la ville.
On souhaite diminuer les gaz à effet de serre en favorisant notamment, le transport en commun. A mon avis, orienter notre choix vers le transport collectif, tout en maintenant la verdure est un pas dans la bonne direction.
On peu penser que plus le réseau de transport en commun sera efficace et bien pensé, plus la population choisira de l'utiliser au détriment de l'automobile.
Augmentation du trafic sur Belvédère et autres rues avoisinantes.
Aspect visuel

on na que 3 rues en hauteville pour se déplacer d'est en ouest
Arbres
Je ne veux pas de tramway
Nous devons prendre des décisions difficiles pour réduire les GES et privilégier l'environnement et la santé
Détournement de la circulation par des rues résidentielles Nord-Sud.
Cette station est importante, à proximité d'un établissement scolaire et de pôles de travail à distance de marche sur Ch. Ste-Foy (hôpital, ministère)
Il faut absolument conserver le plus d'arbres.
L'Accessibilité pour les gens du secteur.
Assurer que la desserte soit optimale et fonctionnelle pour susciter l'intérêt des utilisateurs du tramway et répondre à leurs besoins en matière de déplacement.
Je crois qu'il faut maintenir une station pour toute la clientèle du Collège, des travailleurs et de la bibliothèque. Ce serait un contre-sens de l'éliminer alors que nous souhaitons encourager ce mode de transport. C'est une station très achalandée.
Avec toutes les écoles et garderies dans le secteur, il faut que les parents puissent continuer d'y circuler en automobile pour leur permettre d'aller reconduire et chercher leurs enfants. Il est illusoire de penser que tous les parents prendront le tramway avec leurs bambins pour aller à la garderie ou à l'école!
Aussi, le boulevard René-Lévesque est une artère principale de circulation Est-Ouest. On ne peut pas se permettre d'y retirer toute circulation automobile! Ça tuerait la vitalité du quartier. La rue Père-Marquette a déjà été transformée en voie partagée avec plusieurs entraves pour les automobilistes. Il ne faut pas que l'amélioration du transport en commun se transforme en un bannissement des automobiles. Il faut penser aussi que d'ici 2035, la vente de véhicules à essence sera interdite, ce qui, à mon avis, est une mesure plus intéressante que le tramway pour contrer les gaz à effet de serre, puisqu'elle touchera l'ensemble de la population.
Il serait aberrant d'enlever totalement les voies de circulation dans un secteur si achalandé. Je vois mal des parents avec de jeunes enfants utiliser le tramway afin d'aller faire des achats et porter les enfants à la garderie.
L'arrêt, à ce niveau, de la circulation routière sur René-Lévesque serait mortel pour les rues avoisinantes et les circulations sur Grande allée et chemin Sainte-Foy. Contrairement à Cartier, la circulation y est dense et encore trop éloignée d'un centre-ville plus piétonnier.
Scénario ayant le plus d'impact sur les arbres.
Important d'avoir une station à St-Charles-Garnier
Le même commentaire précédant.
Ne répondrait pas aux critiques concernant la circulation automobile ni la protection des arbres matures
Ce secteur est un pôle d'emploi majeur qui a besoin d'être desservi par le tramway.
Couper des arbres pour accentuer les risques de collisions devant des écoles ne fait pas de sens pour moi.

Cela causerait des entraves importantes à la circulation automobile pour les gens demeurant dans ce secteur et ceux devant se rendre au centre-ville ou à Ste-Foy.
Je fréquente la bibliothèque et ce serait un arrêt utile dans ma vie de tous les jours
Destruction de la canopée centenaire et trop grande minéralisation du sol urbain. Distance totale de franchissement trop grande.
Les éléments présentés me semblent cohérents et acceptables.
De tous les 7 ou 8 scénarios étudiés par le bureau de projet, c'est vraiment le pire. Je ne peux comprendre que le bureau de projet ait soumis cette option aberrante. L'option avec voies banales (partage entre les automobiles et tramway sur une courte section) aurait été une bien moins pire solution après les voies partagées et l'enlèvement des voies de circulation. On ne réalise pas un tramway pour le regarder passer. Cette station est un point d'origine pour ses résidents, mais surtout, un important point de destination pour les travailleurs et étudiants. Je suis très heureux de la sagesse des citoyens qui ont rejeté unanimement cette option à la soirée du 21.
Il faut garder la mobilité en automobile.
Avec notre climat, l'espacement entre les stations rend le tram moins pratique pour les usagers du coin et va provoquer une hausse importante du trafic sur les autres rues et axes.
On a le choix ici entre des arbres et de l'asphalte.
Choix facile !
+++ circulation.
Besoin d'une circulation fluide en auto.
L'absence de voies de circulation automobile sur René-Lévesque aura un impact négatif considérable sur les quartiers résidentiels adjacents au secteur Charles-Garnier.
Plusieurs écoles et entreprises sont dans ce secteur. La distance entre les stations serait trop importante.
Nous avons besoin de circuler en auto.
Trop de trafic
Ma priorité est de bien desservir la population des environs par le tramway et de favoriser l'utilisation de celui-ci.
Augmentation de circulation de voitures sur d'autres rues du quartier. Moins de tranquillité.
Trop grande distance entre les stations Belvedere et Holland. Clientèle importante pour le tram : les collégiens, la bibliothèque, St-Dominique
The more stations there are on a transit network, the more people will ultimately use it. This to me seems more important than saving ten trees.
On doit pouvoir circuler en auto sur René-Levesque pour diminuer la congestion des secteurs résidentiels
Il est important de garder des stations pour que les résidents du quartier aient accès facilement au transport en commun.
Cela va défigurer le quartier.
Trop de circulation donc dangereux
Faut arrêter de vivre en 1950 en privilégiant le transport routier. Protégeons les arbres et mettons l'avant sur le transport en commun. Il faut protéger les arbres au détriment des automobiles.
Pire des deux mondes.

Accessibilité au transport en commun
Voir plus haut.
Plus en accord avec l'environnement et la santé
On doit privilégier l'attractivité du transport en commun en remplacement de l'automobile et la proximité d'une station est primordiale.
Le retrait de la station au complet va nuire à l'accessibilité du collège, à la bibliothèque et la salle de spectacle.
J'adore les arbres. Je déteste les voitures.
Trop grand impact sur les rues attenantes et sur la qualité de vie du quartier
il faut changer de rue
Le but du transport en commun est que le maximum de personne l'adopte et en profite pour le bien de tous. Pour ce faire, il faut le meilleur accès possible, surtout avec une population vieillissante. Je trouve qu'il faudrait davantage de station que le projet actuel. N'oublions pas que l'hiver dure 6 mois à Québec et que la marche n'est pas toujours évidente et sécuritaire.
Ce scénario va à l'encontre du projet de tramway. Le but du projet est de moderniser la ville. Enlever la station pour laisser place à un moyen de transport individuel et dépassé est la pire chose à faire pour Québec. C'est laisser gagner ceux qui sont contre le projet. De plus, il compte plus d'abattage d'arbres que le scénario 3.
Les transports en commun doivent avoir préséance sur les transports individuels si on veut un urbanisme durable. Aussi, les personnes à mobilité réduite seront fortement impactées par >400m de plus de déplacement entre deux stations
PRÉSERVATION DES ARBRES EXISTANTS
Je ne veux pas diminuer la circulation automobile
Même réponse que la précédente, plus écologique et intégration d'une section piétonne, qui sont presque inexistantes dans la ville. Il y a de plus assez de voies de circulation pour les véhicules et peu pour les piétons.
J'ai voté pour le maire présente, mais pas pour le tramway...
Je suis contre le tramway.
La desserte du tramway dans ce secteur me paraît essentiel vu les services.
Maintien du réseau routier
Circuler sur le chemin Ste-Foy à la hauteur de SCG est déjà plus ou moins fluide. Retirer les voies rendrait les déplacements pénibles pour les personnes qui doivent utiliser leur véhicule.
Idem
Je pense que le scénario 2 n'a aucune raison d'être. Si l'implantation du tramway n'entraîne pas une amélioration ou un maintien du transport en commun, cela ne fait aucun sens.
La perte de la station
Maintien réseau routier
parce que je veux limiter le trafic dans le secteur mais je ne veux pas que les gens de l'école soit trop loin de l'arrêt
Meilleure acceptation sociale selon moi.

C'est un choix difficile, l'abattage des arbres est un vrai crève-cœur, surtout qu'ils contribuent à améliorer la qualité de l'air. Par contre, tant qu'à implémenter un réseau de transport en commun il me semble plus judicieux sur le long terme de s'assurer d'une bonne desserte.
Je crains qu'il n'y ait trop de plaintes des « pauvres » automobilistes!
Abattre des arbres pour conserver une circulation en voiture ne fait pas de sens
Il est important de conserver un axe routier est-ouest qui permet une circulation rapide et plus fluide
La station doit demeurer en raison du pôle d'emplois important dans le secteur à proximité
Moins d'attractivité pour le transport en commun.
Chemin utile pour les voitures, autobus, camion de pompier, ambulances, taxis... ce n'est pas réaliste de seulement prioriser le transport en commun sans penser aux autres utilisateurs.
Nécessité de déplacements en automobile
Abattage excessif d'arbres
Je veux prioriser le transport en commun et j'aime la canopée du tronçon. Et ça fait moins d'auto, donc moins de bruit et de pollution
Même raisons que #5
na
Ça sort de l'entendement de dépenser 4 milliards pour un tramway et de ne pas faire de station pour y monter.
Stations trop éloignée.
Je ne veux pas que la conduite automobile soit impactée par un projet comme le tramway. Pratiquement personne qui utilise la voiture abandonnera l'auto pour le tramway. Pas assez d'avantages. Si le projet était un métro, ça serait bien différent! Plus rapide, au chaud même l'hiver, pas de coupe d'arbres, moins polluant visuellement pour la ville...
La réponse est la même que celle que j'ai donnée à la question 5. Il faut abattre le moins d'arbres possible. Qui voudrait plus de béton, plus de circulation routière et moins de verdure dans sa ville?!!!
C'est parce qu'elle favorise le dogme de la voiture qui est datée.
Idem que le motif énoncé à la question précédente.
idem.
Il a trop d'impact sur le paysage et va soutenir les maniaques de l'automobile qui voyagent seuls dans leur véhicule.
Pour que le tramway soit populaire, il faut limiter les désagréments des usagers. Les stations de proximité sont importantes.
Le retrait des voies de circulation ne permettrait pas de faire de cet endroit une belle destination pour les citoyens. Ce n'est pas dense, pas de commerces, etc.
Les automobilistes chercheront un nouveau trajet dans les rues avoisinantes, ce qui congestionnera le secteur et réduira la qualité de vie des résidents. Difficulté à faire accepter par la majorité de la population qui s'y opposera.
Abattre des arbres pour maintenir la circulation routière est un non-sens.
Plus les transports en commun seront rendus conviviaux, plus on peut espérer qu'ils s'intègrent dans nos habitudes. Le réseau routier m'apparaît plus résilient au sens où si un chemin est moins praticable à certaines heures, ou plus du tout sur un tronçon,

des routes alternatives sont plus faciles à engager. Il faut préserver à tout prix l'attractivité du tr. en commun, sinon à quoi bon ? C'est un rendez-vous raté.
à l'ère de 2022, couper des arbres, n'est pas une option.
Si on conserve le même nombre de voie automobile, on ne favorise pas le transport en commun, on favorise le transport induit et la congestion.
Inutilité du tramway. On retire littéralement les autobus du seul secteur où ils sont efficace dans toute la ville et on remplace par un tramway.
Pas d'abazage des arbres!
Je crois que ce n'est pas un bon compromis
Limite l'accès au transport collectif. Beaucoup de personnes âgées vivent dans ce secteur.
Le scénario 1 favorise à la fois l'abattage des grands arbres et la circulation automobile, deux choses que l'on veut éviter.
Transfert des voitures sur les rues adjacentes, trafic le matin.
ON ne peut pas diminuer l'attractivité du transport en commun on fait un tramway pour que les gens l'utilisent.
Cà revient à défigurer un peu plus le quartier au profit d'une bête conception de simple lieu de transit automobile
Je pense que les automobilistes peuvent très bien faire un détour.
Augmentation du trafic sur les voies latérales
Couper la ville de Québec d'est en ouest est la pire idée.
Ce scenario me parait être le pire en ce qui concerne l'accessibilité au pôle RAMQ/iA... En même temps, si les autres scenarios impliquent l'interdiction de tourner à gauche je pense qu'ils aboutiraient tous au même inconvénient
Je vais quand même aller en auto au travail peut importe le service de transport en commun. J'habite hors québec car je déteste de plus en plus la ville.
Je crois qu'il ne faut en aucun cas diminuer l'attractivité du transport en commun (scénario 2), puisque c'est ce qui risquerait de faire échouer le projet auprès de la population. Les gens veulent du transport en commun efficace et accessible. En coupant les liaisons avec les autres lignes de transport en commun, on vient annuler l'efficacité.
Le plan devrait prévoir la plantation de nouveaux arbres pour remplacer ceux qui devront être abattus
Diminution de l'attractivité du transport en commun.
Ce scénario ne fait que nuire aux bienfaits associé au développement du réseau structurant.
Car dans ce secteur de la ville les voitures et le tramway peuvent vraiment cohabiter en toute sécurité.
Il serait vraiment dommage de retirer des voies de circulation dans ce secteur et de créer un engorgement de circulation dans les rues avoisinantes
aucune de ses réponses, projet inutile, trop coûteux, dépensement de couts assuré, combien va couter l'entretien, aucune voiture en ville, faillite des commerçants, aucune possibilité de déménagement, ramassage des ordures etc.... rien de positif dans ce projet
Entre deux maux on choisit le moins pire !
Même chose que l'étape près cédant de tout façon je crois tout simplement qu'on ne devrait pas faire de projet

Les propriétaires d'immeubles doivent conserver le DROIT d'utiliser leur véhicule (comme maintenant)
Abattre les arbres qui sont là depuis des nombreuses années pour garder de la place à toujours plus de voiture, je ne vois pas l'intérêt.
Préserver au maximum la circulation automobile .je demande un référendum !
Pas de tramway. Faire un vrai sondage sur l'acceptabilité du projet par les gens de la ville de Québec. Ne pas se fier seulement sur les résultats du vote des élections municipales.
Le tramway est la pire idée, votons donc pour la moins pire des solutions
Les dés sont pipés d'avance. À quoi sert la consultation publique? Ouvrez les registres pour un vrai référendum.
Dans ce quartier, les gent doivent être en mesure de se déplacer efficacement. De reduire l'accès par vehicule ou transport en commun ne ferait qu'endommager la vie des résidents.
Idem
Élèves de 12 ans marche 10 minutes avec sac à dos etc il doit y avoir intégration du transport tcjc.
Scénario 4
Un référendum SVP
On n'en veut pas de train bébelle.
Aucun de ces scenarios. Vous rien de vos scénarios n'est fait pour aider le citoyen.
C'est le scénario le plus catastrophique à mon avis. Mais dans les faits, les trois le sont.
Le rayon de marche pour se rendre à la station reste près du 400m alors il pourrait être acceptable de l'enlever.
Il est essentiel de maintenir l'accès aux automobiles.
Ce l'option la mieux adaptée
c'est trop massif
Cette station est trop simple et mal intégrée
Les gens ne prendront pas le tramway.
Limiter les impacts d'un mauvais projet
Importance du scénario 1.
Il faut plus de transport en commun, donc toutes les stations possibles.
ce scénario décourage l'utilisation des transports en commun, vélo
Projet fou
Encore une fois, faites un métro léger et il n'y aura plus de problèmes d'insertion.
Plusieurs personnes ont besoins de leur véhicule
Aucune voiture.
Comme c'est un secteur important, je crois qu'il faut garder la station
Aucun scénario sans référendum
Il faut conserver la station
Aucun scénario n'est convenable à part faire un métro léger. Il n'y a aucune acceptabilité sociale pour le tramway
Parce que les voitures sont plus importantes qu'un tramway non voulu
Il faut maintenir la fluidité de la circulation automobile

Le service de transport n est pas ou peu present le soir et la nuit
Aucunes, vous êtes des wokes! Je vais tout faire pour que ce projet déraile.
Si vous retirez les voies de circulations automobile ce sera un désastre dans les rues avoisinantes
pas trop en demander, le tramway avant tout - pour le futur
Écologique
Important de laisser une courte distance entre les stations.
La plantation de nouveaux arbres compensera la perte, a long terme nous gagnons
L'impact visuel serait trop important ainsi que l'impact sur la qualité de l'air
Vu le nombre de passagers utilisant cette station, c'est le scénario à exclure pour éviter l'engorgement des stations voisines, Belvédère et Holland
L'abattage d'arbres centenaires est inconcevable!! Les quais, la plate-forme, les voies = beaucoup trop de béton. Les petits arbres sur tuteurs nouvellement plantés ne remplaceront pas la qualité paysagique actuelle avant 70 ans!!
Je suis âgée. Je n'ai pas d'auto. L'hiver, je ne veux et ne peux marcher plus loin pour prendre le tramway. Quand je reviens de l'épicerie ou de la pharmacie, il arrive que je prenne l'autobus pour seulement un arrêt si je suis trop fatiguée mais ça m'a fait sortir et faire partie de la vie. Si la station est retirée, je ne pourrai plus le faire.
Un transport en commun efficace est gagnant pour tout le monde. C'est une station qui sera probablement très utilisée.
L'abattage des arbres serait trop important.
Le tramway ne devrait pas pénaliser les autres moyens de transport
Dans les faits je n'oserais ni pour le 2, sans effet sur le transport en commun et diminution du transport ça devient aberrant, ni le scénario 1 qui implique l'abattage d'un trop grand nombre d'arbres mûr et de leurs bienfaits (faune flore urbaines, îlots d'ombre et d'oxygénation, etc.). Même si on replante, un arbre prend combien de décennies avant d'atteindre et d'offrir l'équivalent des arbres abattus?
La difficile accessibilité au transport en commun pour les nombreux étudiants et travailleurs dans le secteur St-Charles-Garnier
Bon compromis
Cette question est très difficile. J'hésite entre 1 et 2 pour le scénario à "moins privilégié"...
la priorité est l'accès aux utilisateurs du tramway
Trop d'arbres abattus.
Imaginez la circulation que ça va occasionner sur les autres artères. Présentement il y a 2 voies de chaque côté. Oui c'est une section de transit et justement, il n'y a pas d'arrêt. Couper cette section de transit c'est créer du trafic supplémentaire ailleurs pour les automobilistes et pour les résidents du secteur.
Domage qu'il faille sacrifier des arbres. Mais, y va ben falloir y arriver à implanter un transport en commun utile, intégré dans la vie communautaire et accessible au plus grand nombre ! La vie continue au-delà des "égos" et des considérations personnelles
Voir avant
Le Tramway c'est un projet ridicule.
L'accès au collège Saint-charles Garnier sera difficile de même qu'aux autres écoles juxtaposées ou résidence.
Il faut que les gens puissent se rendre à une station en moins de temps possible
On limite trop la circulation auto alors que d'autres alternatives sont préférables.

Les étudiants méritent un accès proximal à une station sachant qu'ils représentent les utilisateurs les plus fréquents.
Moins d'attractivité du transport en commun ne va pas convaincre les automobilistes de se déplacer autrement
Le boulevard René Lévesque est une artère principale pour l'accès au centre ville. Une réduction des capacités routières entraînerait une congestion qui impliquerait une baisse de la qualité de l'air et une perte d'efficacité des transports en communs (bus). Ex : Paris ou malgré un réseau de métro extrêmement efficace, la réduction du nombre de voies sur les boulevards a eu un impact très négatif sur la qualité de l'air et un allongement du temps de parcours en voiture et en bus.
Favoriser plus que tout le transport actif
c'Est totalement impensable d'enlever la station collègue st-charles-garnier.
Voir response question 5.
Maintien de la circulation auto
Un tramway est fait pour au moins être utilisé par les piétons. Si les stations sont trop éloignées du domicile, il ne sera pas utilisé.
Maintenir celle-ci permettra de valoriser le transport en commun.
même raison que pour al première :Il faut tout faire pour changer nos modes de transport afin d'avoir moins d'impact sur les changements climatiques.
Je pense au malheur des résidents, des cyclistes et des piétons des rues qui seront utilisées pour le transit dans le quartier résidentiel.
Je préfère maintenir l'attractivité du transport en commun que de préserver le plus d'arbre possible.
Le retrait d'une station aussi importante signifierait certainement une baisse de l,attractivité du tramway dans le secteur
cela va créer du trafic de transit dans le quartier
Va générer de nombreux problèmes de circulation. Diminuerait la qualité de vie dans le quartier.
Détournement vers d'autres rues emmerdera citoyens
Diminution trop importante de la fluidité automobile.
Le retrait des voies de circulation aurait un effet nocif au niveau de la circulation en voiture. Il y a plusieurs employeurs d'importance dans ce secteur et leurs employés n'habitent pas le secteur nécessairement ce qui rend l'utilisation de leur voiture nécessaire pour s'y rendre. Le retrait des voies causerait un préjudices à ces employés et potentiellement aux employeurs. De plus, cela risquerait de déplacer la circulation dans des secteurs résidentiels en périphérie.
Les gens n'utiliseront pas le tramway s'ils doivent marcher trop longtemps
Il sera possible de planter de nouveaux arbres
L'encombrement potentiel dans les rues avoisinantes; la distance pour atteindre la prochaine station de tramway.
Voir no 5
Priorité aux véhicules et abattage d'arbres
il faut absolument réduire la circulation automobile et le camionnage dans ce secteur.
Il y a l'industrielle alliance à côté de l'arrêt garnier
Si on est pour construire le tram, it faut lui donné la priorité complète.

impacte sur le transport en commun
Il ne faut pas que le tramway devienne un ennemi des citoyens en envahissant tout l'espace. Il faut cohabiter et la circulation ne s'en portera que mieux.
La circulation doit rester fluide
Les répercussions de la redirection du trafic sera plus grand que le scénario 2 et le retrait d'un station engendre dès économie de coûts.
On garde toutes tels que tel
Perte de la desserte de ce secteur. Version tout à l'auto.
Difficile d'imaginer de ne pas pouvoir passer par René Lévesque dans ce secteur.
C'est un secteur important pour implanter une station si on veut que plus de gens prennent le tramway.
Avoir un impact modéré et réduire l'adhésion au transport en commun ira dans le chemin contraire au propos du tramway.
Pour la même raison que mon explication au numéro 5.
Les arbres sont remplaçables!
Voir réponse 5
Même raison que la question précédente.
Le maintien de la capacité routière est vraiment la dernière de mes priorités, surtout dans un secteur entourant une école secondaire.
Les arbres, c'est pas éternel. On ne doit pas handicaper le projet pour sauver quelques arbres.
Forcer tous les automobilistes à quitter René-Lévesque vers une autre rue est un non sens à mon vie. Ça peut tuer cette rue au complet. Je ne vois pas pourquoi quelqu'un ferait une partie du trajet sur René-Lévesque pour transférer une partie sur Grande-Allée et revenir. J'ai l'impression que les gens vont se concentrer sur Grande-Allée, ce qui va causer des ralentissements sur cette rue. À mon avis, il doit toujours rester des voies de circulation sur René-Lévesque, c'est essentiel. C'est le moyen de transport que la majorité des gens utilisent je crois bien et cela va probablement le rester.
Perte de tant d'arbres, quand on sait le nombre d'années que cela prend pour la croissance d'un arbre mature, quand on
tient compte que certains jeunes arbres ne survivront pas
Pour augmenter l'utilisation du transport en commun, les stations et la répartition de ceux ci doit être bien réparti. L'accessibilité est un enjeux très important pour favoriser l'utilisation du système à grande échelle.
Maintenir une voie de circulation indépendante
Scenario plus accessibilite transporg
Maintient circulation routiere
Transport en commum
Mesures compensatoire
Maximiser l'utilisation du secteur
Permettra à plus de citoyens d'utiliser le tramway
La station est prioritaire pour les travailleurs du secteur

Le scénario 2 est le moins intéressant, car de diminuer le nombre de stations va nuire à l'adhésion du tramway.
Retrait des voies sur une artère est-ouest importante entre le centre-ville et Ste-Foy.
La tranquillité des rues avoisinantes et la sécurité des piétons et cyclistes de Père-Marquette devraient être conservées pour une meilleure acceptabilité sociale dans le quartier.
Les arbres du quartier rendent des services écosystémiques dont tous les résidents bénéficient. En plus de lutter contre les îlots de chaleur, les arbres sont caractéristiques du quartier. Il faut, autant que possible, les laisser intacts.
Illogique de retirer cette station dans un pôle d'emploi
Même
Serait une aberration de ne pas desservir la population de ce secteur par une station de tramway.
Les arbres de ce secteur sont importants mais pas au point de les protéger à tout prix, ils ne font pas partie d'espèces en voie de disparition!
Privilégier l'accessibilité du transport collectif
La disparition des voies de circulation automobiles est tout simplement INACCEPTABLE.
k
.
C'est irréaliste d'interdire les déplacements automobiles dans ce secteur, car il n'y a pas d'alternative réelle pour les automobilistes.
Encourage l'utilisation de l'automobile et plus dangereux pour les piétons
Je préfère avoir une station de tramway que de ne pas en avoir une.
J'utilise le transport en commun pour aller au travail. Je trouve malheureusement qu'IA priorise la voiture au delà du transport en commun
Fermer un des grands axes de circulation de la ville ne va que diminuer l'acceptabilité du tramway et rendre le secteur impraticable pour les travailleurs pour lesquels le tramway ne répond pas à leurs besoins.
C'est important de garder l'attractivité du transport en commun afin de faire changer les mentalités qui aujourd'hui préfèrent privilégier le transport individuel. De plus l'hiver ne donne pas envie de marcher plus longtemps pour rejoindre un transport
Répercussions inévitables sur les rues avoisinantes.
on pourrait sans doute organiser le trafic routier one-way est (via grande allée - laurier ou Ste-foy) et est via (ou r-levesque) avoir des voies direction alterne en fonction de l'horaire? Bref penser plus large que ce tronçon...
Trop d'arbres enlevés
Le retrait des voies de circulation aura un impact trop important sur les petites rues autour.
Faciliter l'accès aux stations du transport collectif si on veut augmenter son utilisation.
Station importante avec la présence d'écoles, du collège Garnier et de la bibliothèque
Transport en commun prioritaire
La Ville de Québec doit travailler à intégrer la station en minimisant encore plus le nombre d'arbres abattus comme cela ce fait en Europe.
trop d'abatage

Pour se sortir de la merde climatique, il faut miser sur les services de proximité, et l'accès au TC en est un.
Le retrait d'une station à un endroit aussi central pourrait diminuer l'impact du tramway en diminuant potentiellement le nombre d'usagers.
Je crois qu'il faut viser la cohabitation
Trop de distance entre les deux stations de chaque côté.
Gardons l'attractivité du transport en commun. Enlever des voies sur un court tronçon ne fait que déplacer le problème ailleurs.
Je réside très près de saint-Charles, encore un fois cette station réponds à mes besoins.
Voir commentaires précédents
Afin que le tramway soit plus attractif pour les usagers. On construit un tramway, il doit être le plus efficace et le plus accessible possible.
Trop d'arbres abattus
Il est primordial de maintenir l'attractivité du transport en commun. Sinon le projet perd tout son sens. Ce critère ne peut être mis de côté.
possiblement trop d'achalandage du réseau automobile dans les rues autour de la station
Même raison
Il faut sauver le plus d'arbre possible.
Il faut miser sur le transport en commun et les déplacements actifs, comme ville et société nous n'avons plus le choix. Par contre le scénario 3 si adopté devrait permettre une certaine fluidité du trafic. Tout ne peut se faire par transport en commun
Maintenir la station permettra d'augmenter l'attractivité du transport en commun, ce qui contribuera à freiner l'étalement urbain et l'abattage d'arbre pour développer ces autres secteurs.
Le but du tramway est de le rendre efficace et utile. Enlever des stations ne fait que donner raison aux automobilistes qui ne l'utiliseront pas tout en pénalisant ceux qui l'utiliseront
Trop de restriction sur le transport
La circulation de transit se fera dans les quartiers résidentiels.
Les besoin d'accès au centre-ville en voiture va toujours resté. Le boul René Levesque est déjà une belle alternative fluide. Si on fait de la replantation ça compense en partie. S'il y a le retrait de la station, ca va entrainer la circulation de plus de piéton a cause de l'école. La station doit rester et la route aussi pour l'école.
Très compliqué
Moins d'abattage d'arbres et impact sur l'utilisation de l'automobile
À mon avis cette solution va satisfaire plus de monde
Ce serait triste de ne pas avoir une station devant cette école. C'est la raison d'être du tramway.
J'aimerais conserver les voies lorsque nécessaire
Même que question précédente.
Retrait d'une station: depuis l'arrivée des Métro-bus, il y a eu suffisamment de retrait des stations. Ne comptez plus là-dessus avec vos projets de planification.
moins d'accès en transport en commun pour l'école secondaire et autres employeurs à la station st0charles Garnier
Même raison

Mêmes raisons que celles énoncées à la question 6.
Il faut préserver au moins minimalement le réseau routier.
René Levesque est un axe trop important pour dévier de manière permanente la circulation sur d'autres axes.
Trop d'autos
Expliquer au point précédent.
Même si ce scénario implique plus de coupe d'arbres, il faut maintenir une meilleure accessibilité au tramway.
Ok
Il faut diminuer les auto. Les gens doivent trouver ca plus simple le transport en commun que l'auto.
Diminution de l'attractivité du transport en commun
Idem à la question précédente
La non protection des arbres
La distance n'est pas très grande.La marche est excellente pour la santé.
Bifurquer les automobiles vers les rues perpendiculaires ou parallèles non-prévues pour une circulation accrue est très dérangeant. Question de bruit, de sortir de notre stationnement, du risque lors de la traverse en tant que piéton, etc.
Une station est nécessaire pour maintenir l'attractivité du transport en commun dans le secteur.
Accès au transport en commun
Nous devons garder une accessibilité automobile au secteur
Moins de stations
Ce n'est pas en gardant l'utilisation de la voiture aussi attractive que celle des transports en commun qu'on démocratisera l'utilisation des transports en commun.
Il faut favoriser la transition du mode actuel automobiliste vers un mode de transport actif et écoresponsable. L'option 1 comprend un abattage plus important, mais compenser avec la plantation de nouveaux arbres me semble un compromis raisonnable. L'option 2 me semblerait un manque flagrant de volonté politique et de créativité.
trop d'arbres abattus
Grand nombre d'arbres abattus pour un service non nécessaire.
Il faut laisser un minimum de circulation automobile pour ceux qui habitent le quartier.
Voir question 5
Le retrait d'une station en face d'un milieu d'enseignement est une mauvaise idée. Il y aurait en résultant un nombre important d'étudiants en heure de pointe qui devrait se déplacer à la prochaine station
Il faut un maximum de stations pour faciliter l'usage, surtout avec le vieillissement de la population
.
dangereux de dévier le trafic dans des rues résidentielles
Cet arrêt dessert trois écoles et une résidence pour personnes âgées, ainsi que plusieurs immeubles à bureaux sur Grande-Allée. . Il me semble important à conserver.
.

Essentiel d'avoir la station a moins de 10 minutes de marche. Important débit d'étudiants de Collège.
Impact sur les voies adjacentes
distance trop grande entre hollande et belvédere. St-charles est un pole à trois écoles. On ne peut pas se couper de cette masse de présent usager de transport en commun.
Le besoin d'une station est trop important considérant la présence des écoles, des nombreuses entreprises, de la bibliothèque. Il serait trop dommageable de limiter et même réduire les accès à ces lieux.
Retirer les voies nuirait au processus des automobiles (et autobus)
Il ne faut pas rediriger le trafic dans les petites rues ni sur les autres voies parallèles qui sont déjà bien utilisées.
Circulation pour tous
Atteint fortement l'accessibilité au transport en commun tout en sauvant un nombre somme toute très limité d'arbres. Distance trop importante entre les deux stations limitrophes selon moi pour rendre le transport en commun attrayant pour les gens résidant dans le secteur de la rue Joffre sans cette station alors qu'il s'agit d'une zone dense.
On sauve d'abord les arbres qui est une signature de la ville. Déjà que le tramway va déguiser la ville et que ce n'est pas un besoin essentiel.
Privilegié le transport en commun
Retrait des voies de circulation!! Je me demande même pourquoi cette option est envisagée!
Nous on pense que sans station, sera jeux
À quoi bon avoir du transport en commun s'il n'est pas facilement et rapidement accessible pour les résidents ?
Trop d'arbres sacrifiés.
Important volume d'utilisateurs actuels et potentiels
Préservation des arbres
Maintien de la circulation automobile
Je trouve inutile l'existence d'un tramway si on ne change pas le réseau routier également ; nous voulons améliorer le transport en commun et inciter les gens a l'utiliser.
Transfert circulation
Les gens pressés auront plus tendance à se focaliser sur le tramway pour ne pas le rater. Ainsi, s'ils ont le réflexe de courir pour ne pas rater celui-ci. J'ai peur qu'ils ne fassent plus attention à la circulation.
Idem. Moins de chars. Préserver les arbres.
Je ne connais pas la solution qui serait proposée aux automobilistes
Les arbres et les vois de circulation
C'est un non sens ce scénario en dehors des heures de pointe.
Si la distance est trop grande entre 2 stations, le tramway devient beaucoup moins alléchant.
Tant qu'à faire cela, laissez donc tomber et garder seulement les voitures, c'est ridicule de vouloir payer pour cela alors que ça va être super chiant pour tous de passer par là. Les arbres sont prioritaires, la desserte du lieu aussi.

Dans un projet de transport en commun, ça n'a aucun sens pour moi de retirer une station pour accommoder l'automobile. Pour un meilleur système de transport en commun qui sera adopté par plus de gens, il faut faciliter l'usage du transport en commun et même parfois rendre plus difficile l'utilisation de l'automobile.
Sécurité à l'abord du collège en réduisant les voitures, facilité d'accès pour les étudiants au transport en commun
Il faut créer un milieu de vie d'abord. C'est ça l'avantage du tramway.
Le retrait de la station est inacceptable pour le quartier
Important d'avoir un arrêt de tramway à cet endroit
Il va y avoir plus de véhicules dans les rues avoisinantes.
Diminution attractivité
Maximiser l'accès aux stations.
Cette option semble avoir le plus petit impact sur la circulation automobile et les arbres
Il est important de maintenir la station étant donné les écoles, le bibliothèque et la résidence pour aînés à proximité.
Trop longue distance de marche
Il est essentiel pour la réussite du projet de Tramway de maintenir des stations régulières. Ce secteur est d'autant plus important à conserver vu la présence d'une bibliothèque publique et d'écoles.
La distance entre les 2 stations serait énorme. Plus le temps requis pour se rendre à une station est longue, plus vous perdrez d'usagers de transport en commun...
Circulation dans les rues avoisinantes complexes
Supprimer les autos engorgera d'autres voies.
Accès au stations belvédère et Holland très long pour les résident du secteur
...
Parce que mon premier choix est le #3 et mon deuxième choix serait #2, soit de supprimer la station. Donc je réponds #1.
La station doit être présente. Si nous voulons que les jeunes prennent l'habitude de prendre le transport en commun, nous devons leur en donner la possibilité.
La conservation des arbres n'est pas ma priorité première
Je suis contre le retrait des voies de circulation automobile et qu'elles soient déviées.
Cote pratique
Le chaos dans les rues du secteur et les bouchons
Aucun avantage, choix entre 1 et 3
Maintien de cette station importante pour les étudiants et employés près et la sécurité de ceux-ci.
Voir *5
Avec tous les obstacles qui ont été mis en place dans les rues Raymond-Casgrain et Père-Marquette pour les transformer en voie partagée et y diminuer la circulation automobile (sens unique, blocs de béton, etc.), il est déjà ardu pour les résidents de circuler dans leur propre quartier. Il faut penser que dans ce quartier, des gens y vivent, vont à l'école, visitent des amis, etc. Il est donc impératif de conserver la possibilité d'y circuler en voiture.

<p>Dans ce secteur il y a trois écoles ainsi qu'une garderie. Des parents doivent tous les matins aller reconduire leurs enfants à l'Institut Saint-Joseph, à l'École Oraliste ou au Centre de la petite enfance Feu Vert (et les rechercher le soir). Comment feront-ils? Avec la venue de tramway, ce sera un véritable parcours du combattant! Déjà que les virages à gauche seront interdits sur les avenues Louis-Fréchette et Joffre pour les automobilistes en provenance de l'Ouest à cause de la plateforme surélevé. Avec la présence des écoles dans ce secteur, il faut permettre aux parents de circuler en voiture sur ce tronçon! Les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement sont d'abord et avant tout des milieux de vie, pas juste une voie de passage pour le tramway. Pensez à leurs résidents et à leurs institutions!</p>
<p>Votre projet va détruire la haute-ville. Qui veut avoir la porte d'entrée de sa maison à 2m d'un tramway.</p>
<p>Les scénarios 2 et 3 sont horribles. Le scénario 1 est à peine meilleur. Aucun ne répond au besoin. Faites un métro.</p>
<p>Je ne suis pas certain de mon choix</p>
<p>Ne pas ôter la station pour les personnes âgées</p>
<p>Holland et Belvedere tout presp</p>
<p>Idem à ci-haut, question 5</p>
<p>Xx</p>
<p>Il faut être réaliste. C'est ça ou un métro.</p>
<p>me convient</p>
<p>Il faut garder l'accès (limité) automobile pour les institutions du voisinage qui ont par ailleurs besoin d'une station à proximité</p>
<p>Important de préserver l'attractivité du transports en commun</p>
<p>Prendre le transport en commun est déjà pénible actuellement, il n'est pas admissible qu'un nouveau projet le soit tout autant.</p>
<p>Je pense que le retrait de la station enverrait un message aux établissements du coin de se trouver un autre endroit pour mieux desservir leur clientèle</p>
<p>Je préfère une approche centrée sur le transport en commun</p>
<p>Impact d'une circulation accrue dans les rues résidentielles adjacentes.</p>
<p>Impacts organisationnels pour les résidents ou usagers de ce tronçon (Écoles, résidences pour personnes âgées, ambulances, déménageurs, livreurs, etc.)</p>
<p>Le réseau routier ne doit pas être plus important que le transport en commun</p>
<p>Cette station est fort utile et l'offre de transport en commun ne devrait pas être réduite au détriment des voies d'accès pour les automobiles.</p>
<p>Impact sur la circulation dans les rues transverses</p>
<p>Garder la facilité des usagers à l'utilisation du tramway dans ce secteur</p>
<p>Je ne crois pas que le choix à faire aille à la protection des arbres existants. Je soucrit davantage à une vision stratégique du développement de la canopée pour l'accroître à terme.</p>
<p>Le transport en commun à la ville est déjà bas, cet arrêt de tramway est important. Autant pour les élèves des écoles proches, que pour les utilisateurs de la bibliothèque, que pour les personnes aînées de centre avoisinant.</p>
<p>Diminue l'attrait du tramway</p>

C'est le scénario qui implique le plus grand nombre d'abattage d'arbres.
Diminution de l'accessibilité au transport en commun dans une zone où se concentrent beaucoup d'utilisateurs potentiels
Le transport en commun et actif doit absolument être privilégié
Il y a plusieurs écoles dans le secteur qui fonctionnent sur des heures similaires. Donc, plusieurs autobus scolaire qui doivent circuler. C'est déjà très difficile parfois pour ceux-ci. Les travailleurs du secteur se déplacent dans les mêmes heures. Plusieurs viennent de loin et ne peuvent prendre le transport en commun. L'école Holland, Québec High School ne sont pas des écoles de quartier... et Saint Charles Garnier non plus... Donc l'accès pour voiture et transport scolaire sont nécessaires.
Garder la station
Même que question 5
À mon avis, nous devons choisir le scénario qui augmente l'attractivité du transport en commun et diminue la circulation des voitures.
Circulation automobile
Entre le scénario 1 et 2 le tramway a plus à perdre au profit des automobiles dans le scénario 2, ce qui signifie que les arbres pour être sauvés doivent avoir pour conséquence de limiter l'attractivité du tramway sans affecter le flux d'automobiles.
Favoriser la cohabitation sécuritaire des moyens de transport (actif, automobile et transport en commun)
Compte tenu de la clientèle au collège
En raison de la perte d'accessibilité au tramway pour les travailleurs et résidents du secteur. Cependant si on veut voir un côté positif, c'est que le retrait diminuerait le délai de transport car il y aurait un arrêt de moins à faire.
accès pour les citoyens
Besoin de développer les transports en commun
Le maintien d'une voie de circulation est souhaitable.
"
Le trafic automobile doit continuer d'être présent
Le scénario 2 enlève une option aux utilisateurs de ce secteur donc amène plus de frustrations que d'avantages aux utilisateurs.
Cet arrêt est crucial pour le collège et la bibliothèque.
Trop d'arbres à abattre
Engorgerait les petites rues autour
- Pour moi, enlever la station du Collège Saint-Charles Garnier est un recul sur l'accessibilité au transport en commun qui ne devrait vraiment pas avoir lieu au 21 ^e siècle
- Si on veut encourager les gens du quartier à prendre le transport en commun, il est primordial d'avoir une station dans le quartier
Voir l'ordre de priorités de la page précédente
Cette station est essentielle vu les entreprises et les services desservis
Idem question précédente
Même que précédemment
Le tramway ne doit pas être dilué pour conserver son efficacité maximale et son attrait.

Accès aux 3 écoles du secteur
Vous ne pouvez pas retirer une voie de circulation automobile.
garder la cohérence du choix du tramway
Même réponse qu'à la question #5.
Secteur important de destinations pour le transport en commun.
Pour les mêmes raisons détaillées à la dernière question. Il faut conserver un maximum de stations pour attirer le plus de gens.
Fermer complètement tout trafic routier sur ce tronçon manque de réalisme. Le boulevard est un axe routier majeur. Au cours des heures de pointe, les automobilistes sont habitués à avoir seulement une voie dans chaque direction.
compromis pour les automobilistes
cette station est nécessaire pour l'école.
C'est l'option qui a le plus d'impact sur l'insertion du tramway.
Parce que cette réponse favorise les autos et met au risque des personnes qui utilise la transport en commun.
Qualité de vie des résidents
Trop d'inconvénients pour les automobilistes.
Même raisons que ci-dessus.
pas réaliste
Nous ne sommes pas pour ce projet
La station du secteur du Collège Saint-Charles-Garnier est très importante en raison de la présence du collège et de la bibliothèque. Le scénario 2 viendrait diminuer l'attractivité du tramway.
Le scénario 2 est inacceptable, les habitants du secteur seraient privés d'un accès adéquat au tramway.
"l'ensemble des besoins" ! pas uniquement le tramway !
maintien de l'attractivité du transport en commun et du réseau routier
Trop de coupes d'arbres et de circulation automobile.
Voir réponse précédente.
Moins le transport en commun est accessible, moins il est attractif.
Une station doit être privilégiée à cette endroit pour favoriser les déplacements des aînés résidents au Domaine Ste-Dominique. Cependant, je suis aussi à l'aise avec le retrait de cette station puisque la station Belvédère est relativement proche.
les usagers de la route vont chialer, ça va être épouvantable! de plus, ça risque de faire congestion sur les rues adjacentes et engendrer du bruit et de la pollution pour les habitants du quartier
Cet arrêt est tres important pour lecole a proximité et le quartier, ca va a l'encontre de l'objectif du projet de transport en commun
Ce sera trop dangereux pour les familles du secteur.
Elle est absurde, car ça va dévier le trafic vers des petites rues autour au lieu de concentrer les autos sur le boulevard René-Lévesque... en plus de compliquer l'accès aux parents qui déposent leur enfant dans les écoles avoisinantes ou les aidants naturels qui visitent la résidence du Pavillon Saint-Dominique.
Les mesures physiques sont contraignantes aussi pour les résidants et leurs visiteurs

Ces arbres sont trop beaux et importants, et il y a d'autres solutions et on doit penser la ville de Québec dans un projet réellement d'avenir et être fier d'être une vraie ville active pour les transports.
Je ne vois aucun avantage à ce scénario. Il implique quand même la coupe d'une grande quantité d'arbres majestueux sans offrir l'avantage de la proximité d'une station pour les résidents du secteur.
J'habite sur Sir Adolphe Routhier qui est déjà trop achalandé. Si on enlève les voies de circulation ça va accentuer le trafic.
Il faut limiter le maximum de voitures au centre-ville et protéger les arbres
Cette station est nécessaire pour garder un système de transport attrayant et efficace. L'école, la bibliothèque, l'hôpital sont toutes des bonnes raisons de garder la station.
pas d'option est optimale
Grand impact négatif sur les rues résidentielles du secteur.
Je crois qu'il est important de maintenir la capacité de circuler aisément en voiture
bonification du transport en commun
Diminution de l'attractivité du transport en commun
Il est important que le tramway desserve les pôles de déplacement importants comme une école secondaire.
Augmentation envisageable dans certaines rues parallèles
Ibid
Je privilégie une plus courte distance entre les stations
En enlevant cette station, ça devient difficile pour les étudiants du collège de prendre le tramway.
Déviation des voitures sur les rues perpendiculaires résidentielles et scolaires. Cela va compromettre de manière importante la sécurité de trop nombreux citoyens, cyclistes et surtout enfants du secteur (avenue Joffe, Sir-Adolphe-Routhier, Ernest Gagnon). Actuellement, ces rues sont déjà surchargées de voitures et les limites de vitesse y sont déjà problématiques. Ce problème est déjà un enjeu de sécurité cette option serait une catastrophe pour le secteur. Les automobilistes les utilisent déjà pour éviter le trafic des plus grosses artères (Ave Holland, chemin Ste Foy, côté St Sacrement)
le scénario 3 serait catastrophique pour la circulation sur l'avenue Belvédère ainsi que pour les rues avoisinantes
Q
ACCESSIBILITÉ RÉDUITE EN RETIRANT LA STATION. SOLUTION HYBRIDE IMPARFAITE.
Après la séance de consultation, je pense que ce mieux cette option
ne pas avoir de station sera handicapant pour les usager de la bibliothèque et de l'école
On ne comprend pas que la ville va couper ces arbres
Pas pratique pour l'accès au tramway pour tout le quartier
Ne pas avoir de station dédié réduira l'attrait pour le transport en commun... Alors quel intérêt pour tout ça si on prend cette option?
Accessibilité en moins de 10 min (pour encourager l'utilisation du tram).
Le transport en commun doit être le plus attrayant et pratique possible
Abatage d'arbres majestueux

Nous devons protéger la nature a tout prix et diminuer notre dépendance a l'automobile et aux énergies fossiles (transport : plus grand émetteur de GES au Québec)
Circulation détournée dans des secteurs où résident des jeunes familles.
L'abattage des arbres
Impact sur la. Voisinage
La fréquentation du tramway souffrirait beaucoup de l'absence, à jamais, d'une station à cet endroit. Les arbres repousseront eux...
Coupe le plus d'arbres.
il s'agit d'un artère principal et il ne faut pas oublier que la station va principalement servir pour l'école et plusieurs enfants se font reconduire par leurs parents.
Ce serait une perte majeure pour le quartier St-Sacrement de ne pas avoir un arrêt dans un endroit névralgique comme celui du Collège Saint-Charles-Garnier. L'axe piéton-cycliste pour rejoindre Grande-Allée doit absolument venir en complément de cet arrêt.
Après la séance de consultation, je pense que ce mieux cette option
Volonté de maintenir le réseau routier.
Il circule beaucoup de personnes dans ce secteur et il est nécessaire d'avoir une station à proximité.
Un trajet de tram avec une station en moins dans un des secteur les plus dense est un non sens surtout considérant; (1) 860m entre deux station est énorme (marcher ça l'hivers c'est pas un cadeau) (2) l'arrêt du métrobus de ce secteur est très achalandé lorsque l'école termine
La sécurité des gens qui habitent Sillery/Saint-Sacrement et de leurs enfants. Imaginez l'affluence en fin de journée dans les rues transversales si on retire les voies de circulation! Déjà ça roule à 50-60 km/h et la ville ne fait rien et refuse de mettre du mobilier pour calmer les gens des banlieues.
L'école en particulier et tout le secteur environnant amènent un bassin important de clients et mérite un arrêt sans marcher 10 minutes. Ce n'est pas la banlieue. Le plus on prolonge le temps de marche, le plus on subit le froid et les intempéries. Le transport en commun perd son attrait, vu que le temps de déplacement en auto est déjà tellement plus court. Si on utilise le transport en commun pendant nos études, il y a plus de chances qu'on continue à l'utiliser plus tard dans la vie.
La ville doit apporter un changement à la façon de se déplacer en ville, en changeant les mentalités radicalement. Je trouve que le scénario 1 envoie le message que continuer de venir en ville avec son auto est un choix sensé et possible.
trop d'impacts
Le tramway n'est pas une nuisance mais une opportunité de modifier positivement le transport.
Nous on pense que sans station, sera mieux
Mes enfants sont inquiets du bruit
Protéger les arbres, favoriser le déplacement collectif/actif, contribuer ambiance paisible dans les secteurs résidentiels.
protéger le plus d'arbres
Le scénario 3 n'est tout simplement pas envisageable pour assurer la sécurité de nos enfants autour des 4 écoles du secteur. De plus, l'accessibilité à ces écoles ne doit pas être restreinte.
En plus que la circulation est pénible, avec une station se sera pire

Arbres centenaires
Compromis entre 1 et 3.
Ca va trop impacter la circulaion
diminution de l'attractivité du réseau de transport
Les stations proposées sont déjà loin l'une de l'autre. Le retrait de celle-ci ne ferait que diminuer davantage l'accès au réseau de transport en commun.
Je suis favorable à l'augmentation de l'attractivité du transport en commun et à réduire l'utilisation des voitures en ville.
Cette station est trop simple et mal intégrée
Cassure de l'itinéraire + surtout déviation des véhicules dans les rues avoisinantes.
l'impact sur la circulation automobile dans les rues résidentielles du quartier et comment accéder au Pavillon St-Dominique.
Grace à la séance de consultation, je pense que ce mieux cette option
Cela ajouterait distance de marche pour école , résidence p âgées
Nécessité de minimiser l'impact sur la circulation. Il est déjà difficile de circuler à plusieurs endroits dans la ville, on ne désire pas empirer les choses... Le Tramway est trop couteux pour les gains à prévoir!!! Au moins minimisons les impacts svp! Le transport en commun pourrait très bien être amélioré simplement par l'ajout d'autobus à coûts beaucoup plus abordables.
On ne pense pas que le projet est le meilleur
Nous pensons que sans station les gens vont marcher un peu plus. bon pour la santé.
Je crois qu'il faut maintenir un minimum d'accès au réseau routier pour éviter que les rues du quartiers servent de voie de contournement aux véhicules en transit.
la conservation d'au moins une voie pour les voitures dans chaque direction est importante.
pas acceptable de couper la circulation, trop d,impact et imprévisible
Je ne souhaite pas de tramway, donc le retrait d'un arrêt pour conserver des arbres et voies de circulation est le meilleur des pires choix disponibles.
J'ai l'impression que cela risquerait de complexifier fortement le trafic.
Impact sur les arbres
Il faut que le plan initial soit privilégié . La distance entre les stations ne doit pas être trop grande. De Holland à Belvédère ça n'a pas de sens. Si je veux aller à la bibliothèque la distance à pied serait trop longue.
Si vous mettez un tramway c'est pour faciliter l'accès au transport. Un gros collège comme st-charles garnier a besoin d'autobus ou du tramway. Risque de diminution de la qualité de vie des citoyens dans les rues adjacentes. Plusieurs secteurs de la ville offre un service du rtc aux jeunes de st-charles garnier. Qu'advient-il du service offert?.
Ce choix me semble le moins avantageux pour l'ensemble de la population. De plus, les arbres matures capturent moins de carbone que des arbres en croissance.
l'abattage des arbres
je pense aux résidents du secteur
Retrait de la station aurait un impact sur les résidents et sur les élèves du Collège.
Il faut faciliter l'accès aux différentes stations .
Il y a tellement d'activités autour de ce secteur que ce serait priver les gens de l'utilisation facile et efficace de ce moyen de transport

Pour les mêmes raisons que j'ai donné à la question 5. Il est temps de changer de paradigme et de se tourner vers le transport collectif et actif.
Il est impensable de dévier ce tronçon important pour + ou - 5 arbres.
Trop d'arbres abattus
Faire la place aux modes de transport actif et de mobilité durable
La station là ou sont les utilisateurs : il serait important de faire de même à Gérard-Morisset !
Accessibilité du transport en commun
Cette station n'est pas obligatoire, Holland et Belvédère n'étant pas très éloignés
Meme que precedent
Abattre 32 arbres est une aberration environnementale sur un projet de transport en commun qui prône des valeurs environnementales. Il est temps d'arrêter de mettre l'auto au centre des planifications urbaines. Nous devons tout faire pour changer les habitudes de déplacements pour favoriser le transport en commun.
Ca fait aucune sens de retirer la route!
Limite accrue pour l'accès au transport en commun
Il y a croisement de plusieurs usages et de plusieurs lignes de transport en commun qui se croisent à cet endroit ; il faut en maintenir les interconnexions. Le retrait de cette station serait une énième abdication du transport collectif devant la voiture, sa nuisance et son manque d'efficacité. C'est encore la voiture qui nuit.
L'impact sur l'environnement "nature" de cette option et la congestion automobile inévitable résultant de la seule voie dans les 2 directions... augmentation du niveau de pollution de l'air et moins d'arbres pour "l'absorber"!
S.V.P. pas de station
avec la neige, impossible de déneiger
Le maintien de l'attractivité est crucial. Il faut tout faire maintenant pour des retombées sur le long terme. D'autres arbres pourront être plantés ailleurs, même si leur perte est dommage.
L'attractivité du transport en commun est absolument vitale si la ville de Québec souhaite diminuer sa dépendance à l'automobile. En réduisant le nombre de stations pour préserver le réseau routier tel quel, le réseau de tramway se tirerait dans le pied en limitant sa propre utilité.
mise en valeur de l'automobile
Pourrait avoir un impact négatif plus important sur la vie de quartier de saint sacrement que de retirer l'arrêt d'autobus.
La station Joffre permet :
Accès à deux écoles.
Accès. à l' Hôpital St-Sacrement via Joffre
Bref utilité publique, probablement plus grande que Belvédère. Le retrait de cette station diminuerait l'achalandage du Tramway et augmenterait la circulation sur René-Lévesque et Sainte-Foy
Cet arrêt est primordial. Il permet de rejoindre beaucoup d'institutions et un lieu densément peuplé. dans les parcours 800/801, l'autobus s'y arrête tout le temps.

On veut privilégier le transport actif donc retirer cette station n'atteint pas cet objectif
Aussi, il y a des écoles à proximité
Voir la réponse à la question 5.
Les autres stations deviennent trop loin
Trop longue distance
La station devrait être privilégiée justement à cause du bassin important d'usager potentiels qui travaillent et/ou étudient dans le secteur.
Car je crois que le collège doit avoir une station
Il ne faut plus couper d'arbres! Replanter beaucoup de petits arbres n'est pas une solution sûres. Ces derniers n'ont pas une bonne espérances de survit et ils capteront le carbone dans 25 ans s'ils survivent!!!
Notre réalité est qu'on prend notre voiture quand même souvent, même si on habite le secteur. Une rue piétonne dans ce secteur ne fait pas vraiment de sens, car il y a peu de commerce de proximité ou milieu de vie (cafés, resto - bar, boulangeries, parc) ça ne fait pas vraiment de sens...
Trop d'espace entre les autres stations
Lieu d'accessibilité à plusieurs utilisateurs
Trop d'arbres abattus
Solution trop perturbante pour le voisinage et pour les usagers de la route
Retrait des voies de circulation
Augmentation trop importante de la circulation sur Ch. Ste-Foy et Grande-Allée
Il y aura forcément plus de trafic dans les quartiers résidentiels avoisinants, ce qui menace la sécurité des enfants et des cyclistes et dérange les résidents.
Le maintien de la capacité routière n'est pas essentiel
-
Un retrait complet de la station allongerait grandement les distances à parcourir pour accéder au tramway dans le secteur et rendrait nettement moins attrayant l'usage de ce mode de transport.
Voir la réponse à la question 5.
Voir les explications plus haut.
Il faut que les étudiants, les professeurs et le personnel aient un accès à une station proche. C'est également vrai pour le personnel nombreux des bureaux à proximité sur Grande-Allée Ouest.
Il faut mettre en place un réseau de transport en commun fort et attractif. Le maintien de la capacité routière devrait être le cadet de nos soucis alors que les changements climatiques sont criants et demandent des actions fortes et rapides.
Il y aurait trop de circulation dans le quartier résidentiel
Ne limite pas le nombre de voitures en transit. Le tramway devrait compenser à la diminution de la capacité routière.
Important de rendre le transport en commun accessible, donc je ne souhaite pas qu'une station soit retirée
Hors de question de supprimer une station très importante, avec tous les étudiants qu'elle doit desservir.
Crainte qu'il y ait un impact important sur la circulation dans les rues avoisinante, impact sur le réseau cycliste sur Père-Marquette et autres rues

Je crains une redistribution de la circulation dans les rues résidentielles avoisinantes. Je crains aussi que pour des déplacements locaux, que je pourrais faire de façon fluide mais à basse vitesse 30 km comme aller à l'université ou vers les services de Ste-Foy, le déplacement par Laurier ou le chemin Ste-Foy sera plus dense et, en fin de compte, plus chaotique et stressant pour la ville.
Trop de détours obligatoires pour les automobilistes qui devront quitter le boulevard, ce qui augmentera les voitures dans les petites rues adjacentes ce qui diminuera notre qualité de vie en tant que résidant du secteur. Déjà qu'il a beaucoup de circulation de transit dans notre rue actuellement j'imagine déjà la folie de circulation que cela créera de diminuer à 1 voie avec le tramway, José à peine imaginer le trafic que cela engendrera de fermer le boulevard complètement à cette intersection!!!!!!
Et pour les résidants: combien de détours devront nous prendre pour accéder à grande allée, chemin Ste foy ou René Lévesque? Très très inquiétant.
Nous allons vendre si la station est construite
Le secteur a besoin d'une station de tramway. 800 m de distance entre les stations est beaucoup trop.
une distance moins longue pour nos déplacement à pied
Après la séance de consultation, je pense que ce mieux cette option
Voir explication précédente...
Le transport en commun est fait pour les gens qui se déplacent à pied. Il est important que la fréquence des stations soit la plus grande possible. il faut
Holland et Belvédère sont beaucoup trop loin également.
Attirer les usagers du transport en commun vient avec une station de tramway. Cette option va inciter le maintien de voies de voiture à 50 kmh et leur laisser trop de place.
Crainte de voir les automobiles emprunter des voies de contournement dans rues résidentielles
Diminution de l'attractivité du TC
il faut garder les arbres
Impact sur les arbres
Le retrait est incohérent avec la présence de l'établissement scolaire et obligé de long déplacements à pied entre les stations
On doit maintenir une circulation automobile
Inacceptable
Car il y a plus d'abattage d'arbres matures
Même raison que ci-dessus. De plus, le retrait des voies de circulation amènera de la circulation additionnelle des les rues résidentielles avoisinantes
La proximité des arrêts favorisent l'utilisation du tramway. En retirer une pour ne pas nuire au réseau routier est contre-productif et ne va pas encourager les utilisateurs potentiels à délaissé l'automobile pour le tramway.
Si on veut que le tramway soit attirant, il faut qu'il soit accessible dans les secteurs-clés. Le collège, les hôpitaux dans ce secteur doivent être desservis par le transport collectif. Sinon, les stations seront trop éloignées pour les piétons. On ne se débarasse pas donc de l'auto...
Je fais le sacrifice d'arbres pour le maintien de l'attractivité du tramway.
C'est le pire scénario. Je préfère qu'on abatte plus d'arbres, mais qu'on conserve la station, importante pour le secteur en question.

Il faut que le transport en commun soit le plus pratique possible pour le plus de monde possible et la station Holland est loin.
La clientèle étudiante de Garneau doit faire partie de la solution absolument. Cet arrêt est important pour votre clientèle la plus importante : les étudiants.
Si on se donne un tramway à Québec, c'est pour avoir un accès rapproché aux stations. De plus, il m'apparaît impensable d'augmenter la circulation sur la rue Belvédère et les autres rues.
station importante à conserver qui va desservir plusieurs personnes
Je crois que la station n,est pas au bon emplacement
Scénario 1 garder à contre cœur car abattage d arbres important mais il faudrait qu'il y est replantation. Je ne souhaite vraiment pas le scénario 2 car quand on utilise le transport en commun si pas de station c est beaucoup de marche qui serait nécessaire pour se rendre au travail donc une très grande contrainte comme utilisatrice du tramway et travaillant dans le secteur.
Le tramway est dépassé.
La station ne doit pas être enlevée
À quoi bon faire un tramway s'il ne dessert pas les principaux sites générateurs de déplacements? La station doit être à tout prix conservée puisqu'elle dessert d'importants pôles d'emploi (hôpital Saint-Sacrement, RAMQ, Industrielle Alliance, UMQ, etc.), des écoles et des résidents.
Des arbres ça se plante . L important c est d avoir un tramway efficace pour la population
Malgré que je sois pour le tramway, une redirection dans ces rues qu'on désire voir plus familiale est un gros désavantage!
Un retrait complet de la station allongerait grandement les distances à parcourir pour accéder au tramway dans le secteur et rendrait nettement moins attrayant l'usage de ce mode de transport. Or, le secteur comprend plusieurs pôles de destination : une résidence pour personnes âgées, une école, une bibliothèque, une rue commerçante à proximité, etc.
ça congestionnerait beaucoup trop sur chemin Ste-Foy ou ça encombrerait le secteur résidentiel à proximité
Moins fluide
je ne pense pa que le projet est le meilleur
Il est tout de même important de conserver les voies de circulation automobile qui seront aussi utile pour le transport en commun. Cette option semble préférable pour limiter les désagrément au résident en a proximité qui utiliseront toujours une voiture. Un système de rue partagé comme dans le secteur Cartier pourrait aussi être intéressant.
Le transport en commun se doit d'être accessible.
Trop de jeunes étudiants seront impactés si on retire la station St-Charles.
De plus, le projet de tramway est un projet du futur, il faut penser au futur : ne pas favoriser les voitures au profit d'un réseau de tramway efficace et utile.
Réduction significative dans l'emprunte de carbone, incitatif à prendre le tramwa
Si on souhaite obtenir une adhésion maximale à ce projet, il est important de rallier le maximum de personnes : piétons, cyclistes, utilisateurs du transport en commun ET

<p>automobilistes. Il faut garder à l'esprit que de nombreux utilisateurs du transport en commun sont aussi des automobilistes.</p>
<p>On ne doit pas couper plus d'arbres pour accommoder des habitudes néfastes pour la mobilité urbaine (plus de transport en commun, moins de voiture solo). C'est contre productif d'implanter du transport en commun si on laisse encore autant de place aux voitures.</p>
<p>Le maintien du réseau routier n'encourage pas l'utilisation du transport en commun.</p>
<p>Déjà dit: massacre visuel et des effets bénéfiques de la canopée actuelle par des arbres anciens nécessitant beaucoup de terrains pour croître ainsi. C'est pas des petits fouets en remplacement qui ne pousseront pas haut qui est une solution adéquate Cette solution de planter plus de jeunes arbres à tout prix pour se déculpabiliser peut même avoir des effets nocifs au niveau de l'ombre qu'il y a déjà dans certains coins. Il n'y a qu'à voir le parc Samuel Holland. Tellement d'ombre que pas un jeu d'enfant n'y est ou ne pourrait y être installé. Il ne sert pas vraiment de parc. Il y a des limites à essayer d'implanter des arbres n'importe où n'importe comment pour faire semblant qu'on a pas détruit de façon durable une canopée importante à un lieu particulier.</p>
<p>trop de voiture (danger)</p>
<p>Je suis vieillissante et je veux avoir une station quand je prendrai le tramway!</p>
<p>Je demeure sur la rue Joffre!</p>
<p>Ne pas faire de retrait d'une station</p>
<p>Pour avoir résider dans le secteur montcalm il y a 2 ans, pendant 10 ans environ, et en circulant à vélo, bus et marche, cet intersection est serré donc, pas super sécuritaire pour les vélos, piétons et considérant une école juste à côté je suis pleinement d'accord qu'on limite le trafic automobile et promouvoir un accès à tous, merci</p>
<p>La perte de la station</p>
<p>1) réduit l'accessibilité au tramway (exactement le contraire de l'objectif principal du projet);</p>
<p>2) ne préserve pas suffisamment les arbres existants;</p>
<p>3) privilégie comparativement l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport (exactement le contraire de l'objectif principal du projet).</p>
<p>Les arbres Pardieu qui sont des filtres importants vu leur maturité</p>
<p>Éviter de transformer la rue Belvédère en boulevard. C'est une zone scolaire avec une garderie et une école secondaire. De plus le PPU Belvédère prévoyait que ce secteur devait être un milieu de vie agréable. Les rues transversales n'ont été conçues pour être des boulevards à haute densité de circulation.</p>
<p>Pour moi, préserver la tranquillité des secteurs résidentiels est un enjeu majeur et il me paraît évident que le retrait des voies de circulation sur René-Lévesque viendrait compromettre cette tranquillité.</p>

L'attractivité des transports en commun doit être maintenue. Cependant, j'espère que les arbres perdus dans le processus seront transplantés ailleurs ou que de nouveaux arbres seront plantés pour compenser l'impact.
Bien que l'éloignement des stations favorise la marche, je crois que la disparition de cette station diminuerait l'achalandage
Nous avons besoin de vivre dans un milieu sain, avec donc moins de voiture et plus de végétation.
Je crains énormément l'augmentation de circulation que ce scénario provoquerait sur la rue Sir Adolphe Routhier, déjà important à cause des parents qui vont reconduire et chercher leurs enfants au collège St-Charles Garnier.
Gros bon sens
Trop de déplacements piétonniers entre les stations
Il y a déjà peu de station sur le boulevard René-Lévesque surtout dans ce secteur. Il faut que le tramway demeure accessible.
Les voitures solo au centre-ville, c'est la dernière des priorités! C'est pas durable comme choix.
Le transport en commun est très important pour l'école et la bibliothèque surtout l'hiver.
les voitures pourront se stationner dans les rue et stationnements autour
La suppression d'une station de tramway au motif de favoriser l'usage des véhicules va à l'encontre de la vision écologique privilégiant les transports en commun.
La distance entre Belvédère et Holland ne justifie pas une station pour le Collège St-Charles Garnier
C'est un arrêt bien commode
A bannir complètement ce scénario 3 écoles matin et soir ...Autobus scolaireTaxis.Parents qui viennent reconduire et chercher leur enfants se retrouveront tous sans voie de sortie si c est bloqué à la sortie de Joffre comment feront-ils demi tour dans les entrées privées Non on veut pas ça et surtout dangereux trop de trafic dans les rues avoisinantes dangereux pour les enfants
Ce scénario favorise l'utilisation de René-Lévesque comme voie de transit par les automobilistes.
Le secteur a besoin d'une station pour bien favoriser l'utilisation du tramway.
Trop d'impact sur la circulation routière
Trop de limite d'accès au Collège et à la bibliothèque pour les automobilistes.
l'abatage d'arbres est inacceptable car ils ont une grande valeur patrimonial.
Retrait des voies de circulation
Rendre le tramway et le transport actif le plus attrayant possible
Occasionnerais beaucoup de circulation de transit sur Louis Fréchette.
Le trafic de transit va déborder dans les rues voisines.
Compromis
Tant qu'à faire un tramway, il faut que les gens puissent l'utiliser!
Plus de velo!
Circulation de transit sur les rues parallèles. Le secteur est déjà très boisé comparativement à plusieurs autres quartiers.
La protection des arbres avant tout. Retirer une station n'est pas idéal, mais me semble vivable étant donné la proximité des stations Hollande et Belvédère
Aucun choix, pas de tramway. Acceptabilité sociale nulle. Référendum.

Perte d'esthétisme avec la coupe d'arbres matures, plus d'adhésion au transport en commun, les gens vont l'adopter
Secteur où le transport en commun est très utilisé
Le scénario actuel est le pire qui soit
Pouvez-vous arrêter ce projet ridicule que personne ne veut? Avec la nouvelle réalité, que les gens travaillent de plus en plus de la maison, ce projet est déjà désuet. Nous avons les bus et ceci est parfait pour les besoins que nous avons, de plus c'est flexible et nous pouvons changer les trajets au besoin. Arrêter de dépenser notre argent pour des niaiseries!
Le retrait des voies de circulation aurait trop d'impact sur le secteur
Il ne faut pas couper les arbres qui font la beauté du secteur. Il faut absolument rendre le transport en commun attrayant avec la mise en place d'un mode de transport lourd qui a sa place.
Il faut penser à tous les utilisateurs. Des arbres seront replantés.
aucun des scénarios possible. Il y aurait du y avoir un autre choix de réponse.
Il est important de conserver l'arrêt, je l'ai longtemps utiliser et il me semble Critical de le garder à cet endroit
Le but du tramway est d'offrir un service efficace. Enlever la station va à l'encontre de ce but premier. Ce serait un non sens.
Va créer des bouchons sur les rues transversales. Diminution de la qualité de vie des residents
Pour les résidents utilisant un véhicule l'impact est important
Abattage des arbres dommageable pour la qualité de l'air
Réseau routier d'automobile dommageable pour la qualité de vie.
Il faut sortir les voitures de la ville ET protéger les arbres
Il ne faut pas diminuer l'attractivité
Scénario extrême empêchant les automobilistes de circuler sur une artère importante de la ville de Québec. On peut s'attendre que ce scénario cause des problèmes de sécurité importants sur les rues avoisinantes.
réduire l'attractivité du transport en commun pour une atténuation des impacts à courts termes me semble être une vision à courte vue
L'accès par véhicules moteurs dans cette région est nécessaire pour différentes raisons journalières... services d'urgence, personnes handicapées, livraisons etc...
Un service de transport en commun structurant doit être assez accessible pour encourager les propriétaires de voiture à choisir celui-ci plutôt que leur transport individuel. Qui plus est, il y a plusieurs familles, d'étudiants et de personnes âgées dans le secteur, qui auront besoin de ce service.
Il va créer une circulation lourde sur les petites rues environnantes. Pourquoi ne pas retirer la station Belvédère et conserver celle du COLLÈGE ?
Limiter la coupe d'arbres et difficile voir impossible de prioriser à la fois le transport collectif tout en ayant pas d'impacts sur le réseau routier
Le retrait de la station créerait un manque à gagner pour tous les utilisateurs qui se rendent dans ce secteur qui est impensable.
L'abattage considérable d'arbres matures.
Perte d'une station qui affecte l'intérêt du transport en commun
À l'heure du réchauffement climatique, je ne trouve pas opportun d'abattre des arbres.

Il faut garder les arbres. Aucun des scénarios ne viendra changer quoi que ce soit sur l'attractivité du TEC.
L'abattage des arbres est absolument à éviter
Dévier la circulation aura un impact sur les rues du quartier
Pour les mêmes raisons évoquées à la question 4. De plus, des voies de transport actif et collectif profiteront à beaucoup plus de personnes qu'un réseau routier.
Impact trop important de rediriger les automobiles dans les autres voies et dans les rues du quartier.
La mise en place du tramway doit privilégier l'utilisation du transport en commun et diminuer la circulation automobile. Le tramway est aussi un choix pour l'environnement.
moins d'impacte sur le réseau routier et les voies de circulation de transit
Impact trop élevé du détour que ça implique pour la circulation routière.
Protection des arbres
Les mêmes qu'a la question 5.
Même réponse précédente.
Je crois qu'il faut minimiser l'impact de l'insertion sur la vie de l'automobile
Retirer à la fois des arbres et la station
contre le tramway
L'abattage des arbres. Sinon ce serait un bon scénario.
pas de tranway
C'est le scénario le moins amiable avec les arbres
Le moins d'abattage
Il s'agit d'un axe important pour les travailleurs et étudiants, lequel ne serait pas desservi...
La coupe trop importante d'arbres
Il faut maintenir l'attractivité du réseau de transport en commun en maintenant une distance adéquate entre les stations.
Il doit y avoir une station pour desservir le CSCG
La coupe d'arbres.
Ça dérangerait trop les automobilistes.
Il est temps que le transport en commun sois là meilleure option de se déplacer à Québec et il ne faudrait pas coupé les coins ronds.
Il y a déjà beaucoup de capacités routières par rapport aux autres modes de transport.
Nos arbres sont trop beaux. il ne faut pas les couper pour une station.
il serait difficile de rajouter une station plus tard, quand les résidents vont regretter de ne pas avoir de staton
Je crois que le retrait de la station Garnier diminuera l'attrait des étudiants du collège pour le tramway.
Le secteur a un potentiel important d'embarquement/débarquement de par l'école et les pôles d'emplois. Si on veut augmenter l'attrait du transport collectif, il me semble contre-productif d'enlever cette station qui serait selon moi très importante de par sa localisation.
Je trouverais dommage de diminuer l'attrait et l'accessibilité du transport en commun alors que c'est à mes yeux l'objectif principal du projet de tramway
Trop d'impacts négatifs

À quoi bon se doter d'un réseau de transport en commun moderne si on envisage de l'handicaper dès le départ.
Le plus important est d'assurer la plus grande efficacité possible du transport en commun et la proximité des stations est primordiale.
Pour que le transport en commun soit attrayant, il doit être accessible facilement et rapidement à pied. Les stations ne doivent donc pas être trop éloignées les unes des autres. C'est d'autant plus important pour les personnes âgées.
Ce scénario me semble aller à l'encontre même de la raison d'être du tramway.
Il faut préserver un maximum d'arbres matures. La station Belvédère est très proche.. Un
J'aime les arbres!
La réduction du nombre d'arbres matures dans un secteur résidentiel au profit de l'automobile.
Station très bien située: collège st-Charles, 2 écoles, le MSSS, la RAMQ, l'Industrielle Alliance, le Bois de Coulonges, l'hôpital du Saint-Sacrement. Grand potentiel de réduction de la circulation automobile dans le secteur avec des travailleurs et des écoliers.
Plus le transport collectif sera accessible et intéressant, plus les gens le choisiront et militeront pour son développement.
La nécessité d'une station est évidente par la présence du collège, la bibliothèque ainsi que les édifices à bureau sur Joffre et environs.
Dévier les véhicules de ce secteur déjà encombré causera des problèmes de circulation majeurs.
Logique
Compte tenu des institutions et employeurs à proximité, cette station semble indispensable.
Aucun retrait de voie SVP!
Comme j'ai spécifié dans le commentaire précédent, il y a énormément de services à proximité qui profiteraient énormément d'une station à proximité.
À vrai dire je ne sais pas si cette station est très utilisée en ce moment mais je crois que nous ne devrions pas avoir à marcher plus de 700 m. pour accéder à un arrêt en transport en commun (moins de 10 minutes); pourrait en dissuader certains.
Mon scénario no 1 est l'abandon du projet de tramway tout simplement
Mon scénario no 2 est un maintien de toutes les voies 4 pour les voitures
La distance de marche entre Holland et Belvédère serait relativement correcte, bien que légèrement trop élevée. Par contre, d'expérience, c'est un arrêt très achalandé aux périodes de pointe à cause des institutions qui s'y trouvent.
Il est important d'assurer le plus des avantages possibles pour les usagers du tramway.
Trop d'arbres coupés. La nature sacrifiée au prix du "progrès" encore une fois. je suis pour une modernisation du transport en commun et le tram. Mais il reste que le tram n'est pas pour les gens qui vivent dans le secteur (nous vivons très bien avec les métrobus et le vélo l'été!), il est pour que des personnes de la banlieue accèdent au centre-ville, c'est beaucoup de sacrifice. Et ils le bouderont assurément.
Non au tramway destructeur de notre ville
Trop d'impacts sur la végétation et trop d'importance accordée à l'automobile .
Impact négatifs sur les arbres et n'encourage pas le projet de transport en commun.
A

Rendre les stations facilement accessible est un incontournable pour un projet de transport collectif
il faut priorise l'offre de transport en commun et assurer un service adéquat. Une école, une école secondaire, une garderie, une bibliothèque, c'est assez pour mériter un arrêt!
Permettre au étudiants d'accéder au transport en commun est un plus. Il est important de l'encourager d'autant plus que des partenariat avec le Collège et le RTC par la suite (comme avec l'Université Laval) pour amener une diminution de la voiture sur en ville.
J'habite sur la rue Ploermel et je ne peux aller vers l'est sur Grande-Allée, car il y a un terre-plein et je ne pourrai pas non plus aller vers l'est via René-Lévesques, ça ne fait aucun sens. Si vous faites ça, vous nous coupez l'accès en voiture à notre épicerie (Provigo) également. Je déménage si vous faites ça.
Danger pour les écoliers. Circulation augmentée sur la rue Joffre.
Il faut réduire drastiquement la circulation automobile (et camions) ET favoriser le transport en commun, actif ET sauvegarder les plus d'arbres possible.
Selon moi, la présence de la bibliothèque et du collège en face sont une raison suffisante pour le maintien d'une station à cet endroit.
Trop d'arbres abattus, voitures encore trop présentes
La raison principale de l'implantation du tramway à Québec est de favoriser le transport actif et de pousser plus de gens à l'utiliser. laisser les voitures est très contre efficace. C'est aussi la solution avec le plus de désavantages.
Aucun choix ne représente aucun tramway. Je désire un référendum. J'ai choisi l'option la plus près du statu quo.
arbres, encore
Les arbres et beauté de la ville
Il y a une attractivité locale autour de cet arrêt, notamment avec l'école St-Charles-Garnier, l'institut Saint-Joseph ainsi que la bibliothèque Collège des jésuites qui est tout près. Il faut que les infrastructures publiques comme les bibliothèques demeurent desservies par le transport en commun pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, les aînés et les familles (poussettes) beau temps, mauvais temps, été comme hiver. Ce n'est pas tout le monde qui peut bénéficier de l'intermodalité transports actifs/transports en commun alors il faut faire la ville et ses infrastructures en prenant cela en considération.
Un tramway sans la station St-Charles-Garnier, c'est non !
Cette station dessert une école secondaire, une bibliothèque, un hôpital, des édifices à bureaux et de nombreux résidents.
parce que
Il faut une station, surtout devant une bibliothèque !
L'utilisation de la voiture ne devrait pas être prioritaire
L'option de l'auto solo ne doit plus être une option favorisée/priorisée! L'avenir de la planète en dépend!
Une institution d'enseignement sans station de tramway m'apparaît absurde et n'encourage pas l'utilisation du transport en commun. C'est long 400m sous la tempête et le vent pour les étudiants.
Trop d'arbres seraient coupés. Changement drastique du paysage non-souhaitable.
L'accessibilité et la valorisation du transport en commun et des transports actifs sont prioritaires.

Le maintien d'une station est un aspect important pour l'efficacité du tramway
Trop d'arbres matures abattus et pour certaines des raisons énoncées précédemment.
une école sans station de tramway, non mais qu'elle image envoie-t-on. De toute façon si des propriétaires ont des travaux à faire ou une piscine à ajouter sur leur terrain, ils demanderont un permis pour la coupe d'arbre, alors priorité tramway et replanter des arbres dans le secteur.
problématiques liées à la circulation automobile
Il faut changer la mentalité des gens de Québec. Le transport collectif serait excellent pour l'environnement. Il faut améliorer le réseau de transport en commun.
dégrade la circulation
Il faudrait pas déplacer le problème des voitures sur les autres artères.
Coupe sévère d'arbres
Assurer un haut taux d'utilisation du tramway par les étudiants du collège
On doit circuler en auto. On peut se passer de 4 voies, mais il en faut deux.
La sécurité des usagers plus vulnérables est plus importante que le passage des voitures ou la coupe des arbres. Beaucoup d'usagers plus jeunes dépendent de cet arrêt.
Plus de station = plus d'attrait = plus de fréquentation
NA
plus d'arbres protégés
Belvédère étant proche cela me semble un compromis très raisonnable
L'impact dans les rues adjacentes serait trop grand. Dans un secteur où il y a plusieurs écoles, ça ne semble pas souhaitable.
Le choix 1 implique plus d'abattage, mais il me semble vraiment important de garder la station.
Efficacité du tramway
Il est important de conserver la station sur ce pôle scolaire
Un court tronçon mais qui aura un grand impact pour les automobilistes et émotionnel pour certains!!!
Je pense que le boulevard R-Lévesque est un boulevard où la circulation va très bien, ça serait dommage que tout soit redirigé vers des rues de quartier ou Grande Allée où je vois mal un grand trafic avec les événements.
Ne pas détourner le trafic dans les rues résidentielles avoisinantes.
Il ne faut pas diminuer ce qui est la raison d'être première du projet : un transport en commun efficace.
L'auto, qui deviendra électrique pour tous dans quelques années, ne sera pas pénalisée.
Illogisme
Diminue l'impact du réseau structurant à long terme.
La station est trop importante pour le secteur
Il est impensable de couper tout lien véhiculaire sur René-Lévesque et de les détourner loin vers les autres voies Est-Ouest. Ce n'est pas une solution acceptable
Voir réponse à la question 5 en plus de l'abattage de arbres
Je trouve que c'est pas en faisant des sacrifices sur le nombre de stations que le projet va garder de l'intérêt au contraire faites en plus
Trop gros impact sur l'abattage des arbres

l'accessibilité au transport en commun doit être la plus élevée possible
Le boulevard est un axe routier important
Il est important d'avoir des accès pas trop éloignés pour favoriser l'utilisation.
Je suis très favorable au transport collectif, dont le tramway. Cependant je ne crois pas que la station soit nécessaire.
Je ne souhaite pas valoriser le transport automobile en plus d'abattre un grand nombre d'arbres
Le retrait d'une station joue directement sur l'attractivité du tramway. Les distances de marche trop importantes vont jouer un impact négatif sur l'achalandage du tramway. N'oublions pas que la proximité d'établissement d'enseignement de la future station Charles Garnier donne un fort potentiel d'achalandage, notamment car les jeunes sont une cible importante de déplacements actifs.
Moins favorable aux personnes âgées
Si on implante un transport de masse on doit favoriser ce moyen de transport par une accessibilité facile.
Bien qu'utilisateur régulier du transport en commun, je crains les répercussions du retrait des voies d'automobiles sur la circulation de transit dans les rues alentour soient démesurées vs l'abattage de 32 arbres.
Les impacts deviennent futiles si la station est retirée.
Si nous réduisons l'offre pour le transport en commun, l'attractivité à ce service en souffrira certainement. Les voitures à Québec sont omniprésentes et il faut cesser de toujours les accommoder.
Il doit y avoir un arrêt d'autobus à la bibliothèque et il y a aussi la proximité du Collège St-Charles-Garnier et de l'institut St-Joseph qui doivent aussi être desservis par le transport en commun.
Les transports actifs et en commun devraient être les transports privilégiés dans le centre ville.
retrait de la circulation automobile sur un tronçon
L'abattage d'arbres et la moins grande efficacité du transport en commun
Distance raisonnable pour atteindre les station Belvédère et ou Holland.
je pense aux personnes âgées, dont je m'approche dangereusement. Holland et Belvédère sont plus éloignées que ça ne paraît surtout avec une canne... une interdistance, quel mot prétentieux pour dire que vous allez marcher presque un km....
Ce scénario est à proscrire dû à son impact majeur sur l'axe du chemin stéphanois-Foy et du boulevard Laurier.
Passage des véhicules
La station semble être intéressante pour le collège, mais aussi l'hôpital Saint-Sacrement ainsi que le siège social d'IA!
Impact MAJEUR sur le réseau routier tout autour
L'espacement entre les stations serait trop important.
Ce scénario ne diminue pas l'attractivité automobile et a un impact significatif sur la canopée existante.
Je m'oppose au maintien du transport routier, car je privilégie dans ce secteur moins d'achalandage automobile pour les étudiants et les personnes âgées qui y circulent en grand nombre.
C'est un arrêt pour les jeunes, l'avenir, que j'aimerais qu'ils aient une expérience positive du transport en commun.

Mêmes choses les arbres
Il faut conserver la station.
Proximité collège et clientèle à fidéliser.
trop de distance entre les autres stations
Plusieurs personnes se rendre pour leur travail sur la rue Joffre. L'hôpital St-Sacrement et le MSSS sont situés à 5-10 min de marche de la station Saint-Charles-Garnier, le fait de devoir marcher davantage pourrait compromettre l'utilisation du tramway par ses travailleurs.
Voir réponse précédente.
Devons conserver la circulation sur René Levesque.
Ce serait très dommage de retirer une station et avoir une interdistance supérieur à la moyenne d'environ 200m de plus.
Parce qu'il y a d'autres options moins contraignantes pour la circulation automobile.
La diminution de l'attractivité du transport en commun (l'essence même de l'implantation du tramway...)
De gros arbres matures, ça prend des décennies à pousser, alors il vaut mieux faire l'erreur de ne pas les couper. Si dans 5 ou 10 ans on réalise que le retrait des voies de circulation a un impact vraiment trop important, on pourra alors abattre les arbres et ajouter les voies de circulation pour automobiles à ce moment.
S'il y a une chose à couper c'est la circulation automobile
Les arbres matures sont important, mais tant qu'à construire un tramway, il faut que les stations soient nombreuses et accessibles.
Devant un collège! Encourageons les étudiants à prendre le transport en commun.
Trop de détour dans les autres rues
Ne pas saborder le transport en commun.
Il est essentiel de sauver le plus d'arbres possible
Un tramway doit rester accessible à moins de 10 min de marche sur sa zone de couverture. Le collège est un grand vecteur de déplacement.
Destruction quasi complète des arbres matures dans ce secteur, ce qui me semble tout à fait inacceptable.
Le trafic
C'est comme un compromis, mais on va pas investir dans un tramway neuf pour faire des compromis, surtout quand c'est pour du super long terme.
Cette station est située à un point névralgique du quartier. La retirer, c'est réduire la part modale des usagers qui habitent, étudient ou travaillent à proximité.
Stimuler l'usage du tramway
Diminution de l'attractivité de l'automobile
les autos trouveront toujours moyen de passer, mais cela engorgera les rues avoisinantes
Circulation détournée qui nuit à la tranquillité.
Il répond aux besoins de tous
Diminution de l'attractivité du transport en commun
Un tramway sans station est inutile
Affecte négativement la desserte en TC dans le secteur

S'il n'y a plus de voie sur René-Lévesque, ça va être le bordel sur Grande-Allée, Ste-Foy et toutes les petites rue. Une option sous terrain serait beaucoup plus efficace, moins de contrainte et moins d'impacts négatifs.
Il faut que le transport en commun soit accessible dans ce secteur.
À mon avis le scénario 3 est à proscrire totalement. Je serais favorable au scénario 2 car la distance de marche entre Belvédère et Holland est à peu près la même que celle de Holland à Painchaud. Par contre, le scénario 2 conduirait selon moi à un afflué important de voyageurs aux stations Belvédère et Holland. Également les voyageurs du secteur du chemin Sainte-Foy auraient une trop longue distance à marcher pour rejoindre les stations Holland et Belvédère. C'est pourquoi le scénario 1 est celui qui répond le mieux aux besoins.
il ne faut pas affecter trop la circulation automobile.
Pas d'encouragement particulier au transport en commun et maintien de la priorité à l'automobile, diminution de la beauté, pas de réduction du bruit.
Ce scénario résulterait en une offre de service passablement diminuée, surtout pour les résidents du secteur et le personnel fréquentant le collège et la bibliothèque.
Perte d'attractivité.
C'est très loin à pied entre Holland et Belvédère, ça pénaliserait beaucoup d'utilisateurs pour préserver la circulation automobile.
Je crois sincèrement qu'on doit repenser les ville à échelle humaine et non pas pour les voitures. Les espaces verts, les arbres entre autre nous sont vitaux. Moins d'asphalte, moins de béton, plus de beauté et d'espace pour se déplacer comme les bipèdes que nous sommes.
C'est bien les arbres mais si le tram est bon pour l'environnement. Une juste compensation pourra être fait. Exemple collecteur de co2
Il faut desservir le collège
Je trouve que c'est ridicule de proposer un projet pour faciliter le transport en commun et d'avoir de stations très éloignées
Trop d'autos
Les voies du chemin Ste-Foy et Grande-Allé seront déjà sollicité par la voie partagé à l'intersection de la rue Cartier (Voie partagé très intéressante à ce niveau du Blvd René-Lévesque).
Il est illusoire d'éliminer complètement les voitures de ce tronçon.
L'accès à notre domicile serait plus compliqué
Pour que le transport en commun fonctionne, il doit être accessible. Les arbres peuvent être replantés.
fluidité et sécurité, les voitures auraient à utiliser des rues dans les quartiers, ce qui est n'ait vraiment pas optimal
Cela affaiblirait l'achalandage du tramway et inciterait la population à prendre leur automobile.
Retirer la station serait une grave erreur ! Le but d'un tramway, c'est d'être utilisé et pour cela, il doit être facile de s'y rendre. En plus, ça conserverait seulement une quinzaine d'arbres ? C'est une vraie joke d'avoir mis cette option plutôt que celle d'un déplacement entre Louis-Frèchette et Sir Adolphe Routhier. Vous seriez surpris de l'adhésion à cette option !
juste milieu

Respect des droits pour chacun
La circulation automobile devra contourner le secteur en utilisant les rues avoisinantes
Je ne suis pas anti-automobile
Ce n'est pas en "écoeurant" les automobilistes que vous les amènerez à utiliser davantage les transports en commun.
Le flux de circulation routière est aussi importante que celle du transport en commun, pas moins. De plus, on ne met pas un tramway pour enlever des arrêts pour les usagers.
Ne pas encombrer les rues transversales
Comme mentionné dans la réponse précédente, retirer une station au Collège pour sauver l'espace laissé aux voitures serait une grave erreur et un pas en arrière par rapport à la desserte des métrobus actuels. Pour l'ensemble du projet et tous les bénéfices que ça apporte, le retrait d'une dizaine d'arbres qui peuvent être replantés ailleurs ne devrait pas peser lourd dans la balance. Si on investit dans un aussi grand projet et qu'on sacrifie l'attractivité du service pour la circulation automobile, on investit dans un échec assuré.
Pour que le transport en commun par tramway soit attractif, il faut conserver une distance raisonnable entre les stations. Une station à cet endroit est importante vu les destinations qu'elle dessert.
Nuirait trop au "vélo boulevard"
Même réponse
Il ne sert à rien de développer le transport en commun si c'est pour ne pas soutenir son attractivité...
Besoin de garder une voie pour ceux qui n'utiliseront pas le tramway
René Lévesque est un axe de circulation important, je ne vois pas comment on peut entièrement retirer les voies de circulation sans causer des dommages ailleurs sur le réseau et sur la circulation dans l'axe est-ouest.
Je préfère que des voies de circulations soient abandonnées que le station s'éloigne trop du collège.
Interrompre la circulation sur René Lévesque impliquera une augmentation dans les rues avoisinantes. De plus, cela occasionnerait des détours importants via le Boul Laurier et le chemin Ste-Foy
La station dessert la bibliothèque du quartier, ainsi que plusieurs écoles.
Je tiens aux arbres du secteur, en tant que résidente immédiate, ils ont un grand impact sur notre qualité de vie.
importance de miser de + en + sur le transport en commun et de laisser de- en - de place pour les autos dans les centres urbains
Il est nécessaire de pouvoir circuler en voiture sur René Lévesque
Avec IA, St-Charles Garnier et les hôpitaux, je trouve que retirer cette station, leur enlève l'accès facile aux tramway pour leur déplacement.
À la limite, si on la retire, serait-il possible d'envisager déplacer un peu la station Belvédère vers l'ouest pour qu'elle soit à égale distance entre Holland et Brown
Accroissement de la circulation automobile dans les rues du secteur.
pour les usagers réduire le temps de marche pour avoir accès au tramway

Il y a deux écoles, une bibliothèque, une résidence pour personnes âgées, etc. à côté.
Arbres
je ne veux pas voir les belles rangées d'arbres coupées.
Je m'étonne qu'un scénario avec la circulation automobile à sens unique n'ait pas été proposé dans les scénarios.
On peut vouloir éliminer les autos de la ville en enlevant des accès mais il y a un e limite. Si on veut éliminer l'accès pour les citoyens de Québec qui demeurent dans des quartiers oubliés de la ville dites-le clairement
Environnement, accès transport actif et collectif, diminution pollution sonore.
Pour les élèves de Saint charles garnier, peut-être faudrait songer a retirer du parking et même aménager des trottoirs, on pense jamais vraiment a l'impact des marcheurs avec les mauvaises lumières de piétons de la ville de québec et la faible largeur des trottoirs quand un raz de marré de jeunes vons se rendre au tramway
Un retrait complet de la station allongerait grandement les distances à parcourir pour accéder au tramway dans le secteur et rendrait nettement moins attrayant l'usage de ce mode de transport. Or, le secteur comprend plusieurs pôles de destination : une résidence pour personnes aînées, une école, une bibliothèque, une rue commerçante à proximité, etc.
On ne veut pas faire la guerre aux automobilistes
Les conséquences sur la circulation.
La solution la moins sage, car on abat plein d'arbres pour favoriser le déplacement automobile. C'est pas comme ça qu'on veut faire de l'aménagement durable en 2022!
Je me déplace en voiture
N/A
Maintenir l'environnement actuel est essentiel.
C'est insensé de retirer les
voix de circulation pour faire place au Tramway.
Accessibilité transport en commun pour étudiants et employés
Peu importe le scénario, ce projet défigure la ville et ne fait que satisfaire les écolos extrémistes.
Mauvais projet depuis le jour 1.
Aucune
Mêmes raisons que la question précédente: pertinence du transport en commun, proximité des écoles et bureaux, réduction de l'usage de l'auto.
La circulation automobile doit se poursuivre.
C'est connu que le manque d'accessibilité au transport en commun fait partie des freins à l'utilisation du transport en commun. Enlever une station pourrait nuire aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite, nuirait davantage aux utilisateurs en temps de pluie, moment où ils risquent plus d'opter pour l'auto.
En raison de la diminution de l'attractivité du TC. Le tramway fait partie d'un tout dont l'objectif est quand même d'augmenter l'attractivité du TC! Ce serait contre-productif il me semble d'agir dans le sens contraire du projet.

Prévoir un battage médiatique sans précédent si cette option est retenue. Le jeu n'en vaut pas la chandelle.
Parce qu'il est important d'avoir plusieurs station, sinon le transport collectif est moins attirant si on doit marcher une longue distance pour s'y rendre
Gens âgés dansle secteur. Important de maintenir la station.
Pour un tramway efficace il faut des stations
Le tramway ne peut se faire su détriment de l'automobile. Le boulevard est une voie de circulation principale. Si on veut l'adhésion de l'an population, les automobilistes ne doivent pas être pénalisés
J'éviterai, comme la majeure partie de la population en banlieue, ce secteur, si les voies de circulation sont retirées. Impact majeur pour les commerçants du secteur.
Le transport en commun doit être privilégié.
J'aime mieux les grands arbres que la circulation de transit
Un retrait complet de la station allongerait grandement les distances à parcourir pour accéder au tramway dans le secteur et rendrait nettement moins attrayant l'usage de ce mode de transport. Or, le secteur comprend plusieurs pôles de destination : une résidence pour personnes âgées, une école, une bibliothèque, une rue commerçante à proximité, etc.
Scénario tout simplement ridicule. Rendra le coin tout simplement inutilisable, inatteignable.
C'est un secteur important à desservir avec le tramway.
Ne pas avoir d'impact sur le réseau routier. Nous sommes habitué de parcourir ces distances à pied régulièrement.
Cachet de la ville détruit par la coupe des arbres; maintien la dépendance à l'auto; pas sécuritaire pour les enfants; section stressante pour tous.
Quand même une bonne distance entre les stations Holland et Belvédère, ça prends une station entre les deux!
Pour que le projet de tramway fonctionne et que les citoyens y adhèrent, il faut qu'il soit pratique. Couper les arbres est triste, mais il ne faudrait pas que le projet tombe à l'eau pour cette raison. Il est difficile de couper complètement la circulation automobile à cet endroit.
Boulevard trop important pour dévier toute la circulation.
Transport en commun doit être prioritaire aux arbres
Découragera l'usage du tramway.
Les impacts du Tramway seront déjà suffisamment négatifs sur le réseau routier, inutile d'empirer la situation. De plus à mon avis, le Tramway aurait dû être sous terrain dans ce secteur et à l'approche du centre-ville.
J'ai l'impression que ce scénario va exacerber les positions des personnes contre le tramway et nuire à l'acceptabilité du projet. Une rue partagée pourrait-elle être envisagée comme scénario #4?
Ne diminuons pas l'efficacité d'un transport en commun pour favoriser le transport en automobile.
Je pense aux services prioritaires. Ambulance, pompiers, plus efficace en ligne droite que via des détours.
elle (la station) prend trop de place
meme reponse que précédemment
Pourquoi ruiner la vie de quartier à long terme. De nouveaux arbres peuvent être replanté.

le scénario 2 pénalise les travailleurs et étudiants
Il y a beaucoup d'utilisateurs au collège St-Charles Garnier et l'institut St-Joseph. Je ne voudrais pas voir cette station disparaître.
Je l'utilise comme plusieurs étudiants primaire secondaire, dans le secteur, hôpital
Il y a une limite à enfant-de-chiêniser la vie des automobiliste
scenarion 2 non sens 3 ecoles pense pas que les eleves seront tres motiver a aller prendre le tramway a Belvedere a -20C.en plus de surcharger cette station.....Et Scenarion #3 inconcevable ...Parents.... Autobus scolaire.... Taxis ... tous arrivent en meme temps et seront pris dans une trap a souris sera difficile de rebrousser chemin ils le feront comment dans nos entres privees nonen plus d etre dangereux pour les enfants qui circulent ...a banir comme ideeil faut arreter d etouffer les deplacements les gens auront encore des voituresde toute facon ca sauve que tres peu d arbres..... Rene levesque n est PAS le chemin ideal preuve faut tout chambouler pour que ca passe il y a pas de place
Trop d'arbres abattus
Sécurité des élèves qui prennent le transport en commun- École secondaire et primaire et bibliothèque à bien desservir
La station doit demeurer.
le retrait de la station
Le pire des deux mondes: beaucoup d'abattage d'arbres et moins d'attractivité du mode de transport collectif.
Favoriser un accès maximum au tramway, quitte à ce qu'il soit moins rapide, même.
le changement de nos modes de vie nécessaire à la crise climatique passe par un urbanisme à échelle humaine qui implique le déplacement facile en transport en commun. la voiture n'a pas d'avenir, je veux une ville pour l'humain.
Il me semble impératif qu'il y ait une station à cet endroit pour l'accessibilité à la bibliothèque, pour les étudiants du collège et pour l'intermodalité avec le transport actif, mis de l'avant sur l'avenue Joffre.
Impact moindre sur les arbres, maintient de l'attractivité du transport en commun, moins de la place pour la voiture.
Tant qu'à faire le tramway faisons le comme il le faut, le retrait d'une station aussi centrale n'encourage pas aussi fortement son utilisation
C'est un scénario qui est néfaste pour tout le monde (piétons, cyclistes, utilisateurs du transport en commun et les conducteurs)
Trop de coupe d'arbres.
Il est important de maintenir l'attractivité du transport en commun et le maintien du réseau routier n'est pas une priorité
Car, les voitures peuvent faire un petit détour qui ne justifierait pas l'abatage de 32 arbres matures dans ce si beau quartier.
contre voitures
Comme sur une grande partie du tracé, l'intégration d'un tramway au paysage urbain n'est pas optimale pour notre belle ville. Parmi les 3 scénarios, c'est cette option qui est la pire en prenant encore plus d'espace et participera encore plus à la création d'îlots de chaleur.
Il faut sortir le plus possible les voitures des villes et favoriser le transport en commun, les piétons et les vélos.
Comme la station dessert des écoles, elle doit absolument être maintenue.

Même raison que ci-dessus et en plus, moins d'arbres seront abattus.
Le but d'ENFIN implanter un système structurant de transport collectif est de favoriser au maximum les modes de transport autres que la voiture. Tout devrait être une priorité avant la durée de déplacement des automobilistes de passage dans le quartier.
Il est important de conserver la circulation et la possibilité des services essentiels de bien circuler (police, pompier, ambulance)
Je n'imagine quand même pas faire dévier toute circulation de René Lévesque, même sur un court tronçon, par d'autres voies de contournement.
Pour moi le réseau routier est de moins important, le transport actif et transport en commun le plus. Les arbres sont un plus petit facteur
L'équilibre entre l'accès au transport en commun et le maintien d'une circulation autre (taxi, etc.)
Ça va générer un trafic monstre sur Laurier.
Il ne faut pas empêcher le développement du transport en commun pour les voitures, c'est en quelque sorte inutile.
L'abatage d'arbres devrait être limité autant que possible. Je suis favorable à ce que ce soit plutôt la circulation automobile qui soit limitée plutôt que davantage d'arbres soient coupés.
l'abatage d'un trop grand nombre d'arbres.
Difficultés pour les déplacements autres que le tramway
C'est une station qui dessert une école et qui se doit d'exister.
nombre d'arbres à abattre, bien que je sois peu favorable au retrait de la station. Personnellement, je peux marcher davantage, mais c'est plus difficile pour les enfants et les personnes âgées.
Scénario plus risqué pour les accidents : les piétons (souvent des étudiants du secondaire de CSCG) vont probablement courir pour ne pas manquer le tramway et devront traverser une voie réservée aux automobiles.
Limiter l'impact sur les arbres.
Le réseau routier environnant peut très bien s'adapter au retrait de voies de circulation, surtout si les visiteurs peuvent avoir accès à un réseau de transport pratique et efficace.
Le retrait de la station peut amener les gens à moins utiliser le tramway.
Une ville du futur se doit d'offrir à ces citoyens, de tout âge, de se déplacer en transport en commun. Pour le développement durable, cette station supplémentaire permettra à des citoyens de se rendre facilement et rapidement à la station (je pense au gens derrière l'école - ex. rue des Jésuites)
Nous on préfère un métro
Couper des arbres juste pour pouvoir continuer à brûler du gas est un non-sens
Permet de maintenir un environnement naturel respectable pour les résidents, et permet la mise en place de moyens de transport alternatif, ex. Vélo et trottinettes électriques en location.
L'importance de la station.
L'emprise est énorme
Question d'accessibilité pour les nombreux usagers de ce secteur (écoles, bibliothèque , pavillon St-Dominique, pôles d'emplois assurance et hospitalier).
Voir réponse précédente. Le fait de compliquer l'accès en voiture, sans rendre l'accès au transport en commun dans les zones un peu plus éloignées de la ville plus facile (durée et coût), va simplement rendre le centre ville moins attrayant pour nous.

L'institution scolaire (et les lieux publics à proximité) devrait être desservie pour encourager l'utilisation du transport en commun.
Trop de coupe d'arbre
Ce serait compliqué pour les voitures et la tranquillité des rues avoisinantes.
Cause un impact important sur l'accès au tramway...
Retrait de la station et donc diminution de l'intérêt pour le transport en commun dû à la distance à parcourir
impacts négatifs
Diminution de l'attractivité du transport en commun en plus d'un impacte sur les arbres.
Moins bon accès au réseau de transport
Plus de temps de marche pour une station
Je ne crois pas que cette utile
Les voies de circulations pour les automobilistes sont nécessaires et également le plus de station possible.
Crise climatique, alternative à l'automobile, transport plus vert
pourquoi ne puis-je donner mon choix sans explication ?
Voilà une excellente façon de décourager la personne qui veut bien donner son opinion sans nécessairement la justifier.
Les passagers devront marcher pas plus loin pour monter dans le tramway mais ce n'est pas une distance excessive. J'ai indiqué ce choix car c'est le "pire" à mes yeux mais ce n'est pas si terrible non plus.
Il y aurait probablement trop de circulation détournée dans les rues environnantes.
Sécurité des piétons et cycliste
Il faut préserver l'attractivité du transport en commun. Sinon ça n'aurait pas de cohérence avec ce projet de transport collectif.
Il faut assurer un tramway efficace, accessible et de proximité pour favoriser son utilisation et réduire la place de l'automobile dans la trame urbaine.
il est peu important de conserver la circulation automobile selon moi
Deplacement actif
Je crois qu'il est impératif d'avoir une station à cet endroit, compte tenu que les autres sont assez loin et qu'il y a un nombre potentiel d'usagers (écoles, résidences aînés, résidents).
trop grand impact sur la fluidité de la circulation
Ça va être un capharnaüm dans les rues résidentielles. La solution à privilégier et d'amputer Saint-charles-garnier d'une partie de ses stationnements, ça va forcer les enseignants à prendre le tram.
Plus de voitures
Si on veut que les gens utilisent le transport en commun, il doit bien servir les gens et les quartiers, et le fait de retirer la station va complètement à l'encontre. Les gens à mobilité plus réduite (ou ayant moins d'argent et donc pas d'auto) seront encore les grands perdants là-dedans. Et les gens prendront leur auto parce que la station la plus proche est loin.
Trop d'impact sur les arbres pour une station qui n'est pas très loin de celle de Belvédère.
Les élèves du collège St-Charles-Garnier et les usagers de la bibliothèque peuvent

très bien marcher quelques minutes de plus mais sur des trottoirs plus larges et sécuritaires.
Impact sur les arbres.
L'option qui cause le plus de désagrément pour l'ensemble des usagers du secteur et des résidents
L'arrêt St-Charles-Garnier est celui que j'utiliserai à tous les jours
Ça risque de créer des embouteillages aux heures de pointe...
Trop de voitures.
Je crois que la station est essentielle dans ce secteur. Je ne suis pas contre une réduction du nombre de véhicules. J'aurais même préféré ne conserver l'accès routier que dans une seule direction.
la place de l'automobile
Secteur important à desservir avec le nombre de clients potentiels
Les arbres de ce secteur sont spectaculaires. Ce serait tragique de les abattre au profit des automobiles...
Je crois que ça baisserait l'attractivité du transport en commun d'avoir des stations loin l'une des autres car ça découragerait les gens de prendre le tramway, d'autant plus qu'il y a des zones de destination importantes dans le secteur.
C'est à mon avis une station névralgique dans le réseau de transport en commun de la ville.
Le tramway doit rester attractif, sinon il perd son intérêt
Je ne veux pas que vous retirez les voies de circulation sur René Levesque car ça va être dangereux de délester le trafic sur les routes secondaires et très lent pour aller au travail. Malheureusement il n'y a aucun bus qui fait le trajet Holland et St-Sacrement et donc pour aller en bas de St-Sacrement, soit on prend la voiture, soit on change de bus 3 fois...
On construit un réseau structurant pour le transport en commun il faut le rendre accessible
Ce secteur a besoin d'être desservi par une station, sinon la distance à parcourir sera augmentée et n'encourage pas les gens à utiliser le transport collectif
Ça n'a pas de sens d'enlever cette station.
Si la station est loin d'un lieu important d'utilisateurs potentiels du tramway et des transports actifs, je crois que ceux-ci seront portés à utiliser leurs voitures.
Aucun de ces scénarios ne me satisfait.
J'aimerais un scénario 4 - pas de tramway sur René-Lévesque !
Se référer à ma réponse précédente.
Protection des arbres
On va investir des milliards pour faire un système de transport structurant et efficace. Si on retire des stations, on force les utilisatrices à se déplacer sur une plus grande distance pour y avoir accès et l'attrait du tramway décroît. Tant qu'à faire un tramway, faisons le meilleur projet, le plus efficace, le plus attrayant pour en maximiser l'adoption. Les autres stations se situent à 7 à 10 minutes de marche qui s'ajoutent au temps de déplacement que les gens devraient déjà faire pour se rendre à cette station-ci. Priorité absolue à un système de tramway efficace et attrayant.
Les automobilistes dominent au moins 98% du réseau routier à Québec. Le tramway a parfaitement le droit de réclamer une toute petite partie de ce réseau pour rendre son

parcours plus performant, surtout qu'il transporte l'équivalent d'au moins 100 auto solistes à bord.
La qualité du réseau structurant est une priorité
Il s'agit de l'option la moins viable à long terme au niveau environnemental et c'est également celle qui met le moins l'accent sur le transport actif.
Cela implique trop d'abattage d'arbres pour permettre aux automobilistes de passer.
moins de véhicules en ville.
C'est vraiment en raison de l'attractivité au transport en commun. Je pense que ce secteur est suffisamment achalandé pour justifier la présence d'une station. Je crois aussi que la présence de la station permet de réduire la vitesse (conducteur doit être vigilant).
La station devant les écoles et en ligne droite avec l'hôpital Saint-Sacrement a un grand potentiel d'attrait
na
Si c'est la vie comme d'habitude pour les autos, et moins pratique/plus compliquer prend le transport commun (long marche, par exemple) on va pas changer les habitudes.
Les voituriers vont s'énerver dans les détours du quartier et déranger le quartier. On ne peut concevoir en vase clos notre habitude de la voiture. Les mentalités doivent changer et les alternatives à la voiture doivent se voir partout. Il faut des trottoirs plus larges et des pistes cyclables entretenues à l'année. Ceci n'est pas le cas. A l'orée de mai, les piétons sont encore empoussiérés par les voitures. Les vélos circulent sur du sable et petites roches. Les voitures roulent en excédant de 10 kilomètres de plus dans les quartiers. On peut rêver mais la ville doit favoriser des mesures alternatives aux voitures: espaces plus larges pour les vélos sur chemin Saint-Louis par exemple. Nettoyage rapide des chaussées, ne pas attendre le mois de juin tel que vu sur votre carte interactive pour certaines rues.
Comme écrit ci-haut , le fait de prioriser le transport en commun , les marcheurs , les gens en vélo .Augmentera la fluidité , pour les gens et les gens du quartier bénéficiera de cela.
Le maintien du réseau routier est la dernière de mes priorités. Le transport en commun doit être mis en valeur. Les arbres, sa se replante et ca va stocker encore plus de carbone, c'est juste un détail.
Ce projet de réseau structurant aurait dû être fait il y a 20 ans au lieu de favoriser le tout à l'auto. Il faut favoriser l'attractivité du transport en commun.
Un impact limité sur l'abattage d'arbres favorise la lutte aux îlots de chaleur.
Malgré les conséquences sur l'attractivité du transport en commun, je trouve totalement inacceptable d'abattre 32 arbres matures.
Même si j'aimerais préserver les arbres, je considère qu'il faut absolument rendre le tramway le plus attractif possible.
nous avons l'occasion de faire des choix qui vont impacter les générations à venir (je suis mère d'un garçon de 16 ans). POur moi, c'est important de lui construire une ville qui a du transport en commun et qui permet à tous et toutes de se déplacer, sans favoriser indûment le mode de transport par voiture personnelle, souvent avec un seul passager. Je pense donc aux jeunes et moins jeunes qui n'ont pas de voiture où n'en veulent pas par conscience environnementale, aux aînés et personnes avec des limitations physiques qui ne peuvent pas prendre l'auto personnelle mais ont droit de se déplacer en sécurité et avec facilité dans leur ville. Enlever une station amènerait

une baisse d'accès pour de nombreuses personnes. Les voies carrossables ne sont pas les seules disponibles dans le quartier mais il n'y a qu'un seul tramway.
Les mêmes, soit éviter une moins bonne déserte du RSQ au profit de l'automobile.
Il faut favoriser les scénarios qui maximisent le transport actif et collectif sur le transport en voiture.
Je considère que cela serait irresponsable de dévier la circulation dans les rues à proximité. La ville offre ce scénario, mais elle n'a pas été en mesure de répondre aux questions des citoyens sur les conséquences d'une telle option sur la circulation dans le quartier, lors des consultations.
L'auto prend trop de place en ville et émet la majorité des GES de la Ville. Il est temps d'en réduire l'utilisation pas de la maintenir.
On fait un tramway pour augmenter l'attractivité du transport en commun.
Le transport collectif doit demeurer attractif, c'est l'essence même du projet (et de tout l'argent qui y est investi).
Le réseau de transport en commun est la clé pour une ville qui se redéveloppe sur elle-même et se densifie sans créer encore plus d'asphalte et de non-espaces dédiés 100 au transport.
Réduire le nombre de stations ne favorise pas l'utilisation du tramway. Ce serait ridicule d'avoir un tramway et de limiter son utilisation et sa convivialité.
Je crois que l'abattage d'arbre ferait plus de peine aux résidents du secteur que le retrait d'une station.
Le maintien du réseau routier au détriment des arbres et du transport en commun devrait être vu comme anachronique et inacceptable en 2022.
La station est importante
C est bon la marche
Aucun bon sens, ce scénario!! C'est la guerre à la voiture et les résidents du secteur en souffriront les conséquences!!
Ça prend une station devant les écoles.
Volonté de voir un changement significatif dans la priorité actuellement accordée à l'auto
Encore tout détruire juste pour que la voiture règne!? Alors même qu'on se dote d'une infrastructure exceptionnelle qui pourrait justement la remplacer? Le choix est clair.
Perte importante d'arbres et aménagements moins conviviaux pour les piétons et cyclistes.
réduit l'attractivité du tramway
Je souhaite diminuer le réseau routier pour soutenir le transport en commun
Je veux pas de votre de tramway inutile qui va endetter toute la ville...!!!
On parle de prioriser le transport en commun avec une vision d'avenir, pas de favoriser tjrs l'automobile en plein centre-ville.
École à proximité
augmentation de l'attractivité du tramway
Il manque toujours le choix aucun tramway.
Priorité au service en commun
C'est un secteur important avec un centre hospitalier à la hauteur du chemin Ste-Foy, le collège, la bibliothèque, il y a aussi des édifices à bureau sur Joffre. Je pense qu'on se retire des possibilités d'achalandage en retirant cette station.
La majorité des gens à Québec se déplacent en voiture. Alors on priorise la majorité.

La priorité me semble être l'attrait et l'accessibilité du transport en commun. Donc je ne trouve pas cette option intéressante.
Arbres accaparent le CO2 et les voitures polluent
Il est important de conserver l'attractivité du transport en commun pour augmenter les chances que les gens l'utilisent!
La circulation automobile retiré se retrouvera dans les rues résidentiels
Le trop gros nombre arbres abbatue surtout si il s'avère des arbre centenaire.
la station detruit cette rue
j'ai peur des fils électriques
Moins d'impact pour les arbres
il est trop cher.
Traffic sera déplacé ailleurs
On peut prendre le trottoir
Les gens peuvent marcher
On peut prendre le trottoir
Mon père répond pour moi
Impact trop important pour les véhicules d'urgence et la circulation automobile en général. Je crains les embouteillages et la diminution de la qualité de vie des résidents de rues impactees.
Considérant les enjeux d'accessibilité il me semble que le scénario deux passe à côté des objectifs, autant les automobilistes vont encore être mécontents autant les usagers du transport en commun, cyclistes et piétons vont voir la qualité de leurs transports diminuer.
station pas assez design
La rue partagée n'est pas partagé par le tramway
Je veux éviter la circulation dans les rues résidentielles qui va augmenter si la circulation automobile est restreinte
C'est un projet sans acceptabilité
Ma fille répond pour moi
J'aime pas la station
Coupe d'arbres et perte d'accès en transport en commun.
Les arbres font le coeur du quartier
L'auto solo est le meilleur moyen de transport et est privilégié par une très forte majorité de la population.
Je suis urbaniste
C'est le scénario qui fait le moins de sens pour composer avec le voisinage d'une école et d'un quartier résidentiel.
La coupe d'arbres.
Plus de distance à parcourir pour les piétons, donc attractivité moindre du transport en commun notamment pour les travailleurs de IA, la RAMQ, etc.
ON NE VEUT PAS DE TRAMWAY
Importance d'avoir un arrêt à cet place.
La distance entre les stations serait trop grande et sur l'image, le boulevard ne me semble pas très invitant pour marcher.
Diminue la pertinence du tramway

Une station à cet endroit semble essentiel en raison de la proximité des services dans ce secteur.
Détournement de la circulation dans les rues du quartier avoisinant.
Cette station est importante car elle est au coeur de la ville et elle dessert plusieurs services.
Il est impératif de desservir ce secteur . La distance entre Hollande et belvédère est trop grande.
la station détruit cette rue
Je n'ai pas vraiment de raison
Ca me semble la meilleure solution
Il faut prioriser l'accès au transport en commun plutôt que l'accès aux voies de circulation. En retirant cette station on décourage les utilisateurs du transport en commun.
Projet antidémocratique
Un ecoresponsable
Le but étant d'enfin développer un réseau de transport collectif structurant et attrayant, et d'ainsi réduire l'emprise de l'automobile sur les secteurs urbains, un scénario où la capacité routière est privilégiée me semble illogique. La station ne doit pas être sacrifiée, autant pour les gens fréquentant Saint-Charles-Garnier que pour les résidents du secteur.
Importance du transport en commun
Il va manquer de stations, le tramway sera moins attirant.
Nécessité de réduire les espaces dédiés aux automobiles
Préserver la canopée urbaine
Je trouve illogique qu'il n'y ait pas de station là. Il y a une école primaire, une école secondaire et une bibliothèque à cet endroit.
C'Est un axe routier important pour dans la ville
En donner plus pour ceux qui veulent plus de quiétude.
Beaucoup d'abatage d'arbres pour privilégier des voitures.
En passant, il ne devrait pas avoir un scénario où on enlève un arrêt d'autobus. Il y a une école, une bibliothèque et une salle de spectacle à proximité.
Une diminution de l'attractivité du transport en commun n'est pas une solution à la crise écologique.
trop d'abatage d'arbre et trop de place pour voiture
Perte de l'accès rapide à la station du tramway
La station est à proximité de celle de Belvédère, ce qui ne diminuera pas considérablement le nombre d'usagers, par rapport au sacrifice que représente l'abatage d'arbres.
Je suis très préoccupée par l'enjeu de sécurité que pose l'idée de dévier les voitures. Il y a plusieurs enfants, personnes âgées, vélos et piétons dans le secteur...on peut replanter un arbre coupé, mais on ne peut pas remplacer une vie fauchée...
Trop de coupe d'arbres

La ville accuse un lourd retard en infrastructures de TC. On a enfin une chance d'avancer dans ce sens, il faut bien faire les choses pour avoir un système attrayant avec le maximum d'impact sur les habitudes de vie des citoyens.
Je n'habite pas le quartier, mais je passe par là. Cette station semble très importante à avoir pour les étudiants et les habitants du quartier.
Voir ci-dessus.
Il s'agit d'un secteur où il y a beaucoup d'activités et des potentiels usagers du tramway.
Le retrait des voies de circulation dans ce secteur ne semble pas valoir la peine pour sauver 20 arbres qui peuvent être compensés ailleurs.
Projet inutile pour québec
La ville cache trop d'informations. Aucune confiance.
Il faut absolument que le transport en commun soit accessible. Il faut une station proche.
Perte de la canopée
La station doit être préservée pour desservir les trois écoles, la bibliothèque et le pôle d'emploi que constituent le ministère de la santé, l'hôpital St-Sacrement et l'industrielle alliance.
Les gens doivent avoir accès à des stations rapprochées pour qu'ils prennent le tramway
Semble être un mauvais compromis .
Il faut penser long terme. La station sera érigée pour longtemps ou elle ne sera pas : on ne doit pas la sacrifier pour épargner une douzaine d'arbres qu'on pourra replanter sur les terrains adjacents du diocèse et du collège. J'espère qu'un certain nombre des nouveaux arbres seront à port étalé, comme les actuels.
Pas du tout pensable de ne pas avoir d'arrêt dans un endroit aussi stratégique (écoles, bibliothèque, plusieurs organisations). Et la distance entre les deux autres stations est trip grande. Il y a beaucoup de personnes âgées dans ce secteur.
Même chose que 5
Importance d'améliorer l'efficacité du transport collectif et de diminuer l'efficacité de l'automobile
Je ne vois pas cette place sans arrêt de tramway. Les personnes âgées et les familles fréquentent la bibliothèque. La salle de spectacle aussi attire du monde.
On doit pouvoir circuler.
La station est importante, il faut la garder
Moins attractif pour conserver la qualité de vie du secteur et son accessibilité pour la classe moyenne
Il faut maintenir le réseaux routier
le retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier
La raison pour laquelle le tramway a été sélectionnée comme moyen de transport structurant est justement pour assurer une accessibilité aux destinations locales. Réduire le nombre de stations équivaut à rendre le tramway moins attractif à long terme.
Il faut privilégier le transport en commun pour un environnement plus vert
L'accessibilité au transport en commun doit être préservé pour en favoriser l'utilisation
La ville cache trop d'informations. Aucune confiance.
Pas besoin de voies automobiles à cet endroit.

Le maintien de la canopée est plus important que le fait d'avoir une station à Joffre.
Je souhaite voir la circulation diminuer et je souhaite garder le plus d'arbres en santé possible.
Je crois que de couper complètement l'accès au voiture diminuera l'acceptabilité du projet.
Arbres, place pour les cyclistes et piétons moins important
Il faut une station au collège
L'importance d'arbres matures dans le secteur supplante le besoin d'avoir une station à cet endroit alors que des stations sur Belvédère et Hollande sont facilement accessibles.
Abattage inutile des arbres
Il est important de conserver la station de St-Charles-Garnier (écoles, bibliothèque...).
Beaucoup d'arbres abattus, et favorise utilisation voiture
Comme vous dites, ce sont des voies de circulation! Et vous voulez les retirer ...donc retirer un avantage acquis. C'est non!
Abbatage d'arbre et élargissement de la voie pour circuler, plus dangereux à traverser avec des enfants.
Il est acceptable que le développement du reseau structurant soit fait au profit de la circulation automobile, le transfert modal exige certains sacrifices
Ça prend une station à cet endroit.
Je trouve que c'est très nuisible de réduire l'accessibilité aux transports en commun dans une partie si dense de la ville et que crois que la différence d'arbres abattus entre le scénario 1 et 2 n'est pas assez significative pour justifier de ne pas mettre la station.
Les stations doivent tout de même été assez rapproché pour demeurer attractive. Importance du dernier kilomètre. Surtout dans ce secteur dense et près de services - école et bibliothèque
Le retrait complet des voies de circulation.
Pour éviter d'entretenir des îlots de chaleur
Réduire l'attractivité du tramway va se révéler un très mauvais choix. Les deux stations à proximité sont trop loin pour justifier le retrait de la station.
L'élimination de la station réduira l'attractivité du tramway. C'est une opportunité pour que les étudiants apprivoisent ce mode de transport
Retirer une station risque de décourager certains utilisateurs, surtout sur la zone à marcher entre les 2 arrêts (près de 900 m.) n'est pas bien aménagée pour les piétons. Si cette option est retenue, il serait important de rendre les déplacements piétonniers entre les arrêts sécuritaires et agréables (vitesse des automobiles, entretien des trottoirs, traverse prioritaire, etc.).
Les gens sont capables de marcher... Un détour des voies de circulation automobile dans les petites rues peut être très pénible pour les automobilistes et les habitants.
Il faut une station ici.
Tranquillité. Favoriser transport actif (marche vélo)
Abattage des arbres
Même raison que pour le point 6 précédent.
Mon père répond pour moi
Je veux limiter le plus possible la coupe des arbres sur le tronçon.
Diminution de l'attractivité au transport en commun

Ce sera un non-sens que l'endroit ne soit pas desservi par le tramway qui y traverse (présence de l'école, des Bureaux iA, du RAMQ, etc)
La station Collège SCG doit demeurer, à cause de l'école, de la bibliothèque, des grands bureaux sur Grande-Allée et de mon confort personnel. Je ne veux pas devoir marcher pendant 20 minutes pour me rendre à la station Belvédère ou Holland. La clé du succès est de rendre accessible aux piétons les stations, à une distance de marche relativement courte.
Besoin d'un transport en commun à proximité des citoyens
Je demeure juste à côté et ça réduirait de façon importante la flexibilité de mes déplacements locaux.
Le projet est trop cher.
La rue partagée n'est pas partagée par le tramway
C'est un projet sans acceptabilité
On met un tramway, il faut qu'il soit accessible à tout le monde
Les automobiles doivent avoir accès
Scg pôle d'échange
L'attractivité au transport en commun.
S.o.
Voir ci-dessus.
Il faut garder une station pour les gens, pas encore tout donner aux voitures
J'habite pas loin de cette future station, et j'aimerais ne pas avoir 20 mn de marche à faire pour prendre le tramway (baisse de l'attraction)
Moins de sécurité, moins de sécurité, tramway moins bien intégré, arbres abattus
Besoin important d'une station à cet endroit. Beaucoup de monde dans le secteur.
Retrait des voies de circulation automobile au profit d'un tramway totalement inutile et sans acceptabilité sociale !!!
Projet inutile pour Québec
Impact sur le réseau routier. Pour les automobilistes, que ce soit des résidents ou des touristes, cette partie de la ville est essentielle pour les déplacements en voiture.
C'est un projet sans acceptabilité
Gardez les arbres qui sont un plus
On construit un tramway pour qu'il soit utilisé, pas pour éviter les inconvénients aux automobilistes.
Le but d'un système de transport en commun est d'être accessible et pratique; ce serait absurde de le saboter dès sa conception.
En ce qui me concerne, il viendrait compliquer les déplacements des résidents à proximité et augmenterait l'achalandage des rues avoisinantes. Je n'aime pas l'idée de l'alternance des sections permises et non permises à l'automobile.
Si l'on voulait vraiment favoriser le transport collectif et les déplacements actifs, allons-y à fond avec la transformation complète du bl. René-Lévesque réservé uniquement au tramway, aux piétons et aux cyclistes.
Il y a déjà très peu de voies de circulation est-ouest dans la haute-ville, il me paraît inapproprié d'en enlever une. Selon moi, il y a un risque de provoquer des embouteillages monstres.
Garder cet arrêt. La population du quartier est vieillissante, ne les faites pas trop marcher? Ils n'iront pas à la bibliothèque, ou prendre le tramway.

Il est tout simplement impossible dans le contexte de l'urgence climatique assurer le maintien de l'attractivité du réseau routier et abattre autant d'arbres matures. La ville de Québec doit ne pas choisir le premier scénario.
Retirer un arrêt diminue l'intérêt d'y transport en commun alors que se trouvent à proximité d'importants générateurs de déplacements.
Sauvons les arbres !
La perte de cette station serait dommage pour la mobilité.
Trop d'arbres coupés
On a besoin d'arbres
Je trouve que la circulation automobile est plus importante dans ce ce secteur qu'une station de tramway
Il y a déjà un abattage important d'arbres matures compte tenue de l'implantation du tramway et ce, partout en ville.
Encourager au maximum le transport responsable. Qualité de vie globale, modernité. Idem pour les autres tronçons en haute-ville.
Les quartiers environnants ne sont pas en mesures d'absorber la circulation accrue.
Il faut que la station reste. Les autres sont trop éloignés et cela diminuerait l'usage et les avantages du transport structurant. Il est logique d'avoir une station à cet endroit, pour la régularité des arrêtes, la desserte du collège, des institutions qui ne sont pas loin sur Grande-Allée, etc.
Je suis pour l'amélioration du transport en commun, pas une diminution de son attractivité et un maintien de l'automobile.
trop de coupe d'arbres pour permettre l'auto de passer
Le tramway est un nouveau moyen de transport et il faut le développer au maximum et ne surtout pas supprimer une station. Nous avons des hivers très froids et les usagers doivent pouvoir accéder facilement au tramway. Les piétons marchent déjà beaucoup à Québec pour se déplacer. De plus, les arbres sont indispensables pour la capture du CO2, limiter la pollution (purificateur d'air), réduisent les ilots de chaleurs en été et servent d'habitat pour une partie de la faune (oiseaux par ex.)
C'est celui qui laisse encore la priorité à l'automobile.
Une station doit être présente à cet endroit
La priorité doit être avant tout le transport en commun, la place des cyclistes et des piétons.
Réduire l'abattage d'une grande quantité des arbres centenaires . Il faut avoir une cohérence avec la philosophie environnementale, les arbres actuelles nepeuvent pas être remplacés par de jeunes pousses.
Il est important que les élèves de Saint-Charles-Garnier conservent une station à côté de leur école.
Le moins d'arbres abattus est prioritaire pour moi.
mieux comme cela
Voies de circulation à conserver
Je n 'ai pas vraiment de raison
Je peux ps croire que c'est la voiture qui va faire en sorte qu'on va couper autant d'arbres matures. L'auto a toujours été la priorité sur tout. Ce serait le fun que pour une fois ça soit le contraire. Je serais tellement fier de ma ville !
Ça semble le moins pire des scénarios. Ce projet est mauvais et il n'y a aucun moyen de dire non à ce projet

Empruntant moi-même régulièrement les lignes d'autobus 800-801 je me demande souvent pourquoi la station CSCG existe. rarement le bus s'y arrête. Et ça permet d'abattre moins d'arbres
Si le tramway peut gagner beaucoup de temps en évitant la station Saint-Charles-Garnier, ça serait bon de la retirer, mais si ça gagne peut de temp entre Sainte-Foy et le centre ville, on devrait garder la station.
Le projet de tramway est inefficace.
Il y a deux très mauvais choix dans ce qui est proposé. Sans cautionner le scénario 1 il permet au moins de favoriser le transport en commun chez ceux qui en ont besoin. Mais ne faites pas ça s'il vous plaît.
Les mêmes que celles énoncées plus haut.
Le transport en commun est prioritaire.
Je crains le débordement des voitures sur le chemin Sainte Foy advenant que René Levesque soit barré. Habitant rue d'aiguillon, je crains déjà l'impact de l'amenagement du tranway sur Cartier sur la circulation de transit sur d'aiguillon, et encore plus si René Levesque est barrée au niveau de Saint Charles Garnier.
Quand meme un impact importants sur les arbres d'alignement.
La qualité de l'air et le transport actif sont à mes yeux essentiels. En tant que piéton, j'en ai mare que les automobilistes ai toujours la grosse par du gâteau.
Pas besoin de cette station.
La réduction de l'attractivité de la voiture doit être prioritaire
Je ne souhaite pas qu'il y aille plus de circulation sur la rue Belvédère.
L'impact est important sur les arbres.
Conserver les arbres semblent un choix éthique qui respecte davantage mes valeurs.
Même chose, il faut augmenter l'attractivité du transport en commun (et actif), et on peut le faire en protégeant les arbres.
Voir point 6.
Par contre avez vous pensé au cheminement des véhicules d'URGENCE? Peu importe le scénario choisi, les responsables POMPIERS et des AMBULANCIERS devraient être consultés.
cela réduirait trop la circulation automobile et si jamais un accident arrive à ce tronçon, le tramway serait également impacté
Maximiser le transport. Après, on adaptera la plantation des arbres.
Trop de coupe d'arbres
Perte d'acceptabilité auprès d'une certaine partie de la population.
Il n'y aura plus de tranquillité ni de quiétude dans le quartier résidentiel.
Maintient de l'attractivité du transport en commun
Il faut garder l'attractivité du tramway en gardant cet arrêt important
...
La station est nécessaire pour rendre le transport en commun attractif pour les résidents du secteur.
je travaille pour le bureau de projet
Idem que plus haut

Beaucoup moins fonctionnel pour la circulation locale... et après il sera trop tard pour rétablir la situation.
Trop d'arbres coupés et trop d'espace pour l'auto.
Priorité transport en commun et transport actif
Ca diminue l'accès au tramway et donc son attractivité.
Les stations sont importantes par temps moins Clément. L'abattage des arbres doit être prise en considération mais cela peut facilement être compensé par la plantation en plus grand nombres.
Augmente les distances à parcourir pour accéder à une station. Ne dessert pas adéquatement les grands générateurs de déplacement du secteur (spécialement St-Charles-Garnier dont plusieurs étudiants utilise le TC actuel). Enlève l'incitatif au transfert modal. Le retrait de la station ne réduit pas significativement le nombre d'arbre à abattre par rapport aux deux autres options, pour en justifier les inconvénients.
L'attractivité du tramway doit être aussi grande que possible.
Impact trop grand sur le réseau routier, qui doit quand même rester fonctionnel.
Il faut atteindre un niveau jamais égalé de tranquillité pour le secteur tout en maintenant un service de transport efficace. La seule façon d'y parvenir, c'est en diminuant l'afflux de trafic automobile.
Idem
Protection des arbres magnifiques
Nuirait sérieusement à la popularisation et à la réception du projet chez les opposants au projet et les sceptiques
L'accès facile aux stations de tramway doit absolument être assuré.
Abattage d'arbres réduit.
Nul besoin de sacrifier des arbres
Le scénario 2 est contraire à l'esprit du tramway. Ça ne sert à rien d'avoir un tram qui ne s'arrête pas aux stations. Si on veut un mode de vie durable pour le quartier, une station est requise.
On n'investie pas dans un tramway pour ne pas mettre de station dans un endroit qui possède une forte densité de personnes dépendante et généralement favorable au transport en commune (les étudiants du collège) et un lieu public (bibliothèque). Oui, la station Belvédère n'est pas loin, mais l'hiver, ce n'est vraiment pas l'idéal et chaque mètre est un frein supplémentaire à l'utilisation. Par ailleurs, je tiens à dire que le scénario 1 ne me plaît pas non plus car on y coupe trop d'arbres.
Moins d'arbres abattus et il y a assez d'autres routes
Donner plus de place aux automobilistes seraient une grave erreur. Il n'y a de la place que pour eux. De plus, il faut sauver le plus d'arbres possible.
Plus écologique
Trop d'institutions, d'écoles, de lieux de travail, de familles et d'enfants pour ne pas leur offrir une station et capter ces usagers.
Idem
Moins d'auto svp.
Trop d'arbres
Il faut garder le transport en commun attrayant !
Réduction de la circulation automobile et donc de la pollution et préservation des arbres.

L'avenir est au transport en commun et à l'économie de partage. Et non à l'individualisme.
Le retrait de la station est le moins pertinent si on veut garder l'attractivité du tramway.
Importance de maintenir cette station
reduire le nombre de véhicules
Les arbres
L'automobile occupe une trop grande place à Québec. S'il manque d'espace ce n'est pas la station de tramway ou les arbres qu'il faut retirer, ce sont les voies pour l'automobile.
Le maintien des arbres est important.
Le besoin pour une station dans ce secteur.
On doit inciter l'utilisation du transport en commun
Les mêmes que pour la 5.
Le coût environnemental en arbre est minime par rapport au gain en transport en commun.
Je travaille au bureau de projet
Besoin d'une station à moins de 10 min de marche.
Si la circulation automobile n'est plus permise sur un certain tronçon elle sera redirigée dans des petites rues familiales.
Les scénarios 1 et 2 font que plus d'arbres sont coupés, que le bruit des voitures persiste et le scénario 2 rend le transport en commun moins accessible en plus.
Abattage d'arbres
Même si le scénario 2 impacte moins les arbres, il viendrait supprimer un arrêt. C'est donc un scénario peu enviable si l'on souhaite promouvoir l'utilisation du tramway.
Il est impensable d'abattre un nombre important d'arbres pour continuer le règne de l'automobile. Il faut que notre municipalité mette en place des mesures ambitieuses pour favoriser la qualité de vie des gens du secteur en conservant la canopée et en misant sur une offre de transport structurante, accessible et abordable!
Si l'on souhaite rendre le tramway attractif, il est important qu'il ait des arrêts assez fréquemment. Surtout dans des quartiers plus denses, où plusieurs personnes viennent travailler. Cette option implique aussi une coupe d'arbre importante, malgré le retrait de la station.
Diminution de l'attractivité du transport en commun
Ce modèle va à l'encontre de ce que je souhaite pour la ville
La station doit être là pour aider à l'accessibilité au tramway.
Réduction des voitures
Les gens seront trop fâchés.
Laisser une portion de réseau routier permettra de ne pas engorger le ch ste foy et la grande allée. Mieux un partage de l'espace que couper tout
Le retrait de la station Saint-Charles Garnier est complètement inacceptable. Il s'agit d'un compromis politique visant à apaiser le lobby automobile qui n'a que faire du transport en commun et qui ne s'intéresse pas aux conséquences que le retrait de la station aurait sur les utilisateurs du transport en commun. Il y a l'école secondaire Saint-Charles Garnier à proximité et tout le monde sait que les étudiants sont parmi les plus grands utilisateurs des transports en commun. Par conséquent, le retrait de la station les forcerait à débarquer à plusieurs centaines de mètres de là et on sait très

bien que tout ce que ça fera c'est qu'ils seront encore plus pressés de s'acheter une voiture à 16 ans et donc de congestionner encore plus la circulation du secteur. C'est un plan irresponsable. Aussi mauvais pour les arbres que soit le scénario 1, il est préférable au désastre que serait le scénario 2. Seul le scénario 3 est véritablement souhaitable.
En plus d'être en meilleure adéquation de l'environnement actuel, cet option profite au maintien de plus d'arbres.
On ne favorise pas le transport en commun avec ce scénario.
Voir réponse 5
Pour faciliter l'accès au transport en commun cette station doit être préservée
L'accès au transport en commun est primordial.
Je suis tout à fait favorable à diminuer la place de l'automobile, mais fermer la circulation complètement sur René Lévesque risquerait de nuire aux autres rues et à la sécurité du transport actif
La coupe trop importante d'arbres et l'omniprésence de la place accordée au transport individuel.
Sauver les arbres et moins invitant pour l'automobile
Il est absurde d'investir autant dans un projet de transport en commun, si c'est pour laisser une suprémacie à l'automobile.
L'absence de station n'est pas l'option optimale pour l'attractivité du transport en commun.
Pareil que pour l'autre question
Protection de l'environnement et encourager les gens à prendre le tramway.
Rend le tramway beaucoup moins accessible pour les citoyens ayant des limitations qui devront se rendre plus loin.
De plus, ne pas bâtir de station en face du Collège me semble envoyer un message négatif aux élèves et ne les encouragera pas nécessairement à l'utiliser.
Plus de verdure
Impact automobile imoortant dans les rues voisine
Favoriser le transport en commun
Je pense que ce scénario est une bonne idée, car il permettrait d'augmenter les gens prenant le transport en commun, donc très bon pour l'environnement. D'un autre côté, sera-t-il plus difficile d'aller porter les enfants dans à l'école?
Car cela réduit l'attrait du transport en commun
Contre le retrait de la station.
Même réponse
"Manque de fluidité" de la circulation AUTOMOBILE (électrique) pour les 30 prochaines années !!!
Vous vous répétez avec ce sondage. Nous prener vous pour des imbéciles ?
Trop défavorable à l'utilisation du transport collectif,
Même raisons que la précédente question
Les scénarios 1 et 2 sont de fausses bonnes options. Les arbres plantés ne capteront pas autant d'émissions de GES que les arbres coupés et le bruit du réseau automobile continuera. En plus, le scénario 2 nuit à l'attractivité du transport en commun.

Pour que les gens utilisent le tram, il faut garder toutes les stations et donc l'accessibilité
Le réseau du tramway doit être fonctionnel. La perte d'une station est une perte de services.
Ramq, IA, école et bois de colonge à proximité
Nous ne devrions jamais couper d'arbres, ou presque jamais. Ils sont l'oxygène des villes
Idem que question 5. Miser sur le transport durable et préserver les arbres. Les arbres matures purifient l'air de manière plus efficace que les jeunes arbres qui pourraient être plantés pour remplacer.
Trop d'arbres abattus.
Beaucoup de gens sont susceptibles de prendre le tramway pour se rendre dans ce secteur. Ça va être beaucoup moins attractif s'il n'y a pas de station.
Cela pourrait scandaliser les automobilistes.
L'arrêt st-charles Garnier est plus important que 12 arbres matures selon moi.
Augmentation de la circulation ailleurs et non efficacité du transport en automobile, stagnation des autos et pollution.
Réduction capacité automobile désirée
Couvert végétal irremplaçable
Le moins d'arbres on coupera, le mieux ce sera.
Mieux vaut préserver le maximum d'arbres matures quitte à sacrifier une station. Ce n'est pas idéal de retirer une station, mais ce l'est encore moins de couper ces arbres matures.
Idem
Il y a beaucoup d'autres arbres dans le secteur
Les arbres matures rendent des services écologiques que la jeune canopée, quand elle survie, ne peut égaler et qui devient plus qu'essentiel dans le contexte de l'urgence climatique. Il faut impérativement diminuer au minimum la coupe d'arbres. C'est pas le seul endroit dans la ville où le temps de déplacement pourrait être ~10min.
La présentation le dit elle même, le secteur est un générateur de déplacement. Si on retire les métrobus ET la station de tramway, il sera plus difficile de se rendre sur place sans voiture, et empirera peut-être même le trafic dans le secteur. Un accès en transport en commun doit être conservé en face du collège, et c'est prioritaire.
Considérant qu'il y a une école, et donc plusieurs usagers potentiels à cet arrêt, je crois qu'il est mieux de conserver l'arrêt. Si l'on pense à long terme, je crois qu'il est mieux de favoriser une meilleure offre de transport en commun que la préservation des arbres ou la préservation des voies de circulation. De plus, la proximité des arrêts est importante pour les personnes en situation d'handicap.
Je vous invite à lire l'étude de El-Geneidy et al. (2013) - New evidence on walking distances to transit stops: identifying redundancies and gaps using variable service areas qui porte sur les distances que les montréalais parcourent pour se rendre aux arrêts (bus, métro et train). La distance médiane pour le métro est de 527 m. On constate tout de même que les usagers du métro sont prêt à marcher en moyenne 209

m de plus que les usagers du bus. On peut s'attendre à ce que le tramway ait des résultats similaires au métro.
importance de garder la station à cet endroit et limiter le réseau routier
L'automobile prend beaucoup trop de place dans la ville.
Il est important qu'on garde les deux modes de transport tut en apaisant la circulation automobile
Beaucoup de monde vont prendre le tramway si arrêt proche des résidents, quand on a déjà connu ça dans une ville (Bordeaux) tu veux l'utiliser, tellement pratique
Le succès du tramway passe par un accès le plus direct et le plus sécuritaire.
Le retrait complet des voies de circulation risque de causer des problèmes de circulation importants dans les quartiers voisins.
Je pense que de façon générale on devrait réduire le nombre de voitures dans les quartiers centraux de Québec et favoriser le transport en commun et actif.
Certaines rues sont accessibles seulement par le boulevard René-Lévesque (rue Gérard-Morisset exemple) et les résidents de ces rues se déplaçant en automobile ou transport adapté seraient énormément perdants. L'accessibilité par les ambulances et autres transports d'urgence seraient également un enjeu important.
Ceci peut augmenter les distances de marché limitant l'utilisation du transport en commun. C'est une distance qui peut être difficilement franchissable pour certains. Les étudiants pourraient en bénéficier également et limiter l'achalandage de piétons ailleurs si eux débarquent où ils désirent aller.
Diminution de l'attractivité du transport en commun, conservation du réseau routier, l'abattage d'arbre
On peut replanter des arbres sans problème.
Tant qu'à faire un tramway, il faut le rendre attractif.
Le retrait de la circulation automobile va entraîner trop de mécontentement et trop de voitures sur les rues résidentielles adjacentes.
Cette station est très importante
Ca prend des stations de proximité si on veut favoriser l'utilisation
Il ne faut pas décourager le transport en commun
Ne pas avoir de station à cet endroit est un non-sens
Saint-Charles-Garnier doit être plus accessible au transport en commun
Pour la tranquillité des résidents et pour l'acceptabilité sociale, je ne crois pas que retirer entièrement les voies de circulation sur un tronçon de René-Lévesque soit une bonne idée.
Je crois qu'une station est importante à garder, pour desservir la bibliothèque et l'école.
Je crois que l'attrait du transport en commun doit être préservé. Quitte à compenser la coupe d'arbre par des mesures de verdissement.
Je trouverai dommage que la municipalité prend pas l'opportunité de changer l'urbanisation de ce secteur.
Priorité au transport en commun et a ka circulation routière.

Distance trop grande entre les stations limitrophes, compte tenu du bassin prévisible de population pouvant bénéficier du tramway (personnes âgées..)
Les choix 1 et 2 sont tous les deux inacceptables vu l'abattage de nombreux arbres et dans le choix 2 en défavorisant le transport en commun.
L'infographie proposé montre un accès au tramway qui pourrait être dangereux, surtout si la voie carrossable est à la même hauteur que les points d'entrée dans le tramway.
Moins d'automobiles, plus de vélos, de piétons et de transport en commun : c'est ça le futur!
L'accessibilité au transport en commun et la protection des arbres du secteur doivent demeurer une priorité
Le succès du tramway dépend de l'accès rapide à une station selon moi.
Le plus grand impact devrait être sur les automobilistes et non les arbres.
Il est primordial de conserver la station pour l'accès au transport en commun dans le quartier, notamment pour ceux qui vivent plus près du chemin Ste-Foy à la hauteur des Jésuites et un peu plus à l'est. La station Hollande serait trop loin.
Favoriser le transport en commun
Tant qu'à rendre le secteur sécuritaire, autant allez jusqu'au bout.
Les mêmes. Distance trop grande entre stations Holland et Belvédère (surtout pour les personnes âgées et les enfants dans le secteur).
Je pense que le maintien de cette station est important à cause de sa situation par rapport à son contexte. Une station à côté d'un établissement scolaire et d'une bibliothèque présente une vision concrète de l'application d'un système de transport en commun à la futur génération et permet un accès plus facile à la bibliothèque pour tout le monde.
Éviter que le trafic circule dans les petites rues résidentielles.
Beaucoup trop d'arbres abattus
Il est important que le tramway demeure accessible.
Idem
Voir plus haut.
Importance de la station à cet endroit.
C'est en face d'un collège, pourquoi retirer une station à toute la clientèle étudiante et tous les employés qui s'y rendent chaque jour?!
Il ne faut pas pénaliser le transport en commun. Au contraire, il faut le favoriser et le rendre le plus accessible et attrayant.
Pire des deux mondes.
La circulation automobile, quoi que diminuée, doit rester.
Retirer les autos pour les envoyer encombrer les autres artères? Il y en a qui devraient se faire greffer un cerveau
Retirer cette station du tramway serait désavantageux pour les utilisateurs du secteur
L'abattage est énorme et les arbres sont caractéristiques du secteur
Celui restant le plus écologique suivant mon premier choix bb
Même raison et besoin d'un accès rapide et sécuritaire au transport en commun
Concevoir un réseau de transport en commun en sacrifiant son attractivité c'est faire les choses à moitié
La coupe d'arbre n'est pas un réel débat, c'est un argument "anti-tramway" qui ne tient pas. Des arbres seront replantés de toute façon, et le bénéfice environnemental sera beaucoup plus grand à long terme en gardant la station.

Il sera trop tard quand on s apercevra de la congestion engendrée par ce projet
Abattage de beaucoup trop d'arbres.
Ça favorise l'accès au réseau partout.
Le retrait de ce tronçon du boul. René-Lévesque augmenterait le trafic au niveau des axes parallèles, mais surtout créerait une fracture du quartier résidentiel au niveau des voies de détour (rue Holland et Belvédère)
Besoin important de la station pour les étudiants du collège
Nécessité de desservir les écoles et la bibliothèque.
Minimiser l'utilisation de l'automobile.
La priorité de doit pas être celle des voitures .
Éviter de devoir dévier en voiture sur ch.st-Foy et Grande-Allée.
un arrêt en moins retiré du bienfait au transport en commun
Moins de voitures
Il faut prioriser la maximum de stations pour augmenter l'offre
Je crois qu'il faut privilégier protéger au maximum les arbres et sacrifier des voies de circulation automobiles.
circulation routière couper sur 800 mètres inutilement
Trop d'arbres couper
Des arbres ça repousse, mais un « désert » de transport en commun c'est très compliqué à réparer, surtout sur un projet d'envergure comme le tramway.
Si on veut maximiser l'adoption du transport en commun, il faut éviter d'en sacrifier l'attractivité au profit de l'auto. La population desservie par la station SC-Garnier est très susceptible d'utiliser le tramway (école, bibliothèque). Ça n'a aucun sens de couper cette station.
Les Stations sont importante pour l'attractivité du transport en commun
Étienne grandmont me dit quoi répondre. Je suis son guide pour répondre au question.
Trop de détours dans des rues déjà très achalandées et possiblement dans le quartier résidentiel. Beaucoup d'enfants y vivent, les écoles près...
Retrait de la voir de circulation créera de la circulation de transit dans les rue avoisinantes qui ne sont pas adapté .
Les automobilistes endurcis resteront dans leur voiture et vont trouver un chemin de contournement qui pourra avoir un grand impact sur les quartiers avoisinants. L'abbattage d'une quinzaine d'arbres supplémentaires ne se justifie donc pas.
La "clientèle" du collège est une bon public cible pour favoriser le transport en commun.
Il n'est malheureusement pas possible de retirer une station aussi importante, mais cette option reste absurde et nuisible.
Limiter le détournement de la circulation vers les routes secondaires.
Je veux moins de voiture et la pleine place pour le tramway
Car trop de gens seront laissé pour contre.
Abattage d'arbres
Les usagers doivent avoir une station proche si on veut qu'ils basculent vers le TC
Plus d'arbres abattus.

poles d'emplois deja tres bien implenté et offre de densificication urbaines
Ne répond pas aux besoins des étudiants, des travailleurs et des résidents du secteur
Coupe d'arbres importante. Arbres à forte valeur ne pouvant être remplacés par des petits arbres.
c'est simplement ridicule de vouloir couper René-Levesque...
Les voitures ont amplement d'espacés pour circuler sur les autres grands axes routiers du secteur.
pour les gens qui ne peuvent prendre le tramway
Les gens vont passer par les rues résidentielles plutôt que le chemin Ste-Foy ou la Grande Allée
voir ci dessus
On veut rien savoir du tramway
Le pire scénario serait clairement celui qui rend le tramway moins pratique.
Il réduit l'accès au tramway (stations trop espacées)
La redistribution du trafic sur les rues avoisinantes est catastrophique pour des résidents qui n'ont pas fait l'acquisition de ces propriétés avec ces données en main.
Distance entre les stations Holland et Belvédère pour les piétons. La station Joffre est intéressante pour les écoliers, les travailleurs et les gens qui fréquentent la bibliothèque
Voir la réponse plus haut. Moins il y a de voitures, plus cela augmente la qualité de vie des résidents. Cela implique un transport en commun plus efficace. Toutefois, je comprends mal pourquoi cela implique nécessairement de couper les arbres sur René-Lévesque.
De plus, sans vouloir trop être hors propos, je trouve déplorable que les arbres devant l'hôtel de ville soient coupés; cela ne semble pas être une priorité pour la municipalité de protéger les arbres...
Malgré le retrait d'une station, la distance de marche entre les stations resterait acceptable. L'atmosphère conférée par les arbres serait très long à rebâtir.
Même raison que plus haut.
Cette station est indispensable aux usagers nombreux du secteur.
Privilégions le meilleur service de transport possible.
Le partage de la route me paraît important.
Cela va augmenter le trafic dans les quartiers qui sera déjà augmenté par le tramway
L'automobile occupe une place trop grande au centre-ville, en coupant une station, on encourage l'automobile.
L'accessibilité au transport en commun est essentielle pour en favoriser l'usage, ce qui est nécessaire pour un centre-ville viable et vivable.
il faut developper le transport en commun
Le choix s'appuie sur le besoin automobile qui doit, selon moi, être appelé à ne plus guider ces choix.
Limiter la circulation dans les rues rédentielles perpendiculaires à René-Levesque pour la sécurité et la tranquillité.
Moins de transport en commun

Trop d'arbres abbatu
Perte maximale d'arbres
Il est impensable de détourner la circulation automobile dans les petites rues autour du Collège.
Je travaille près du collège
voir réponse #5
Idem
Holland et Belvédère sont à une trop longue distance et ne desservent pas une école secondaire, le domaine St-Dominique, etc. Le nombre d'étudiants au Collège St-Charles Garnier est important et demande une station. De nombreux parents viennent reconduire les jeunes en voiture. Le transport collectif est plus efficace et congestionne moins le secteur.
Devant un collège ça prend une station pour les jeunes.
Craintes sur le détournement de la circulation à travers les rues résidentielles avoisinantes
C'est totalement absurde, si ce n'est ridicule. Cela dévierait la circulation dans des rues résidentielles.
Il doit absolument y avoir une station à cet endroit. Des arbres peuvent être replantés, mais un réseau de transport inefficace est plus difficile à corriger.
Préserver le paysage et l'environnement
même que précédente
Enlever la station ne devrait pas être une option, surtout que Joffre est déjà un point de connexion actif pour les piétons et cyclistes.
J'habite sur l'avenue Louis-Frédéric et j'ai 2 enfants qui fréquentent les écoles du secteur St-Charles-Garnier. Je ne désire en aucun cas voir les véhicules être détournés dans nos rues voisines. Nous avons déjà certaines difficultés avec des impatientes, dangereux de la route, qui ne respectent pas la limite de vitesse de 30km/h, imaginez avec des travaux comment ils seront encore plus dangereux. En plus, les forces de l'ordre ne sont jamais dans nos rues sur les heures de pointe. Il me semble qu'en tant que société, nous devrions penser aux enfants avant de penser aux arbres... on peut remplacer un arbre facilement mais personne ne peut remplacer un enfant... Donc prenez les bonnes décisions afin de concentrer la circulation aux bons endroits. Merci
Trop peu d'accessibilité pour le quartier C'est comme priver les résidents et travailleurs du quartier des bénéfices engendrés par le tramway tout en leur laissant les inconvénients pour la circulation locale de sa présence.
A long terme le quartier perd de son attrait et s'isole.
retirer les voies de circulation va rendre les petites rues tranquilles plus achalandées et va ainsi détruire la quiétude des gens qui y demeurent
L'idée même d'instaurer un tramway sur René Lévesque est de faciliter, privilégier rendre accessible le transport à plus de monde possible donc la dernière chose à faire est de réduire les stations.
La station Belvédère est tout proche. Retirer la station accélérera le trajet. Il faut préserver notre héritage naturel.
C'est un corollaire de ce que j'ai mentionné au point 5 : consacrer le boulevard au transport en commun ainsi qu'aux déplacements en vélo et à pied. Cette station sera

cruciale pour les personnes qui fréquentent plusieurs établissements scolaires, des résidences pour personnes âgées, un hôpital, des édifices à bureau et l'est du quartier Saint-Sacrement.
Le tramway ne me permettra pas d'aller travailler. Trop long à marcher. Je prends ma voiture et je travaille à la Ramq. Le tramway fera exactement comme les parcours 800, cela ne sert à rien.
cela n'a pas de sens de donner autant de place à l'automobile en présence du tramway.
Ce serait poche de retirer l'accès au tramway sur des dizaines d'années pour des arbres qui peuvent repousser.
Pas question d'enlever les voitures de là! Et le Collège a besoin d'un arrêt pour le transport en commun pour les étudiants. Tous les scénarios sont horribles et le meilleur choix serait de faire passer votre train sous terre. La solution est si facile...
Je ne comprends pas qu'on pense au scénario 2. Avec le Métrobus, il y a déjà une station. Le but du tramway est d'augmenter l'utilisation du transport en commun. Ce n'est pas en enlevant un service (station) qu'on va inciter les gens à prendre le tramway. Il y a plusieurs institutions dans le coin qui alimentent le Métrobus (MSSS, le Collège, l'Institut St-Joseph). De plus, il y a beaucoup de personnes retraitées ou âgées qui habitent le quartier.
il faut prioriser le transport en commun
conserver la circulation transit est/ouest
Le contraire de ci-haut mentionner.
Abattre des arbres centenaires est moralement inacceptable.
Pour que le transport en commun attire plus d'usagers, la distance de marche doit être réduite au maximum.
Il s'agit d'un endroit stratégique pour le transport en commun vu les activités qui génèrent beaucoup de déplacement pour une clientèle-type du transport en commun; dans la mesure où il s'agit d'un projet de transport en commun, ne pas y mettre une station serait un non-sens.
A regarder ce qui se passe avec le paysage en Ukraine couper 32 arbres dans ce secteur c'est franchement relatif!
Une station à cet endroit est nécessaire avec l'école, la bibliothèque, l'hôpital et les bureaux à proximité.
On peut tout faire cohabiter en faisant passer le tramway sous terre
IDEM
Déjà répondu en 5
L'accès au transport en commun est plus important pour moi que la circulation routière ou des arbres qui se régénèreront.
Pour nous ça signifierait qu'on aurait moins de service qu'avant avec les bus 801 802, nous utilisons le transport commun pour les déplacements en ville et croyons qu'un bon service de tramway diminuera l'utilisation de l'automobile. Les décisions doivent tenir compte qu'il y aura moins d'automobile et tout faire pour que le futur soit comme cela
Bloque la circulation automobile / livraison / urgence. Fait pas dévier la circulation dans les rues avoisinantes
Diminution du transport routier
Excès de circulation sur les voies secondaires du secteur

Pour rendre le transport en commun attractif, il est important de limiter le plus possible les investissements dans le tramway.
Cette solution ne se réalisera jamais, elle est dangereuse et contre intuitive.
On ne veut pas un tramway hors terre. C'est un mauvais projet à date.
Voir la réponse précédente: il y a plusieurs écoles et autres services (hôpital, MSSS) qui devront être accessible en tram.
Je ne veux pas voir l'abattage de ces arbres
Tel que stipulé, Le retrait de cette station réduirait l'attractivité et l'accessibilité au transport en commun. Il y a encore des espaces dans ce secteur qui seront peut-être développés un jour.
retrait des voie de circulation
Trop distance entre deux stations si retrait
Trop d'impacts. Le tramway devrait diminuer le flot de véhicules automobiles...
Enlever les voies de circulation automobile seraient très dommageables pour les rues résidentielles avoisinantes (scénario 3), dans un contexte où l'aménagement uniquement pour piéton n'est pas nécessaire à cette intersection. C'est le pire de tous les scénarios.
Impact important sur la circulation des quartiers avoisinants
Impacts majeurs pour les automobilistes et les résidents des rues environnantes
report du problème ailleurs
Les impacts seront importants sur les autres rues dans le quartier, qui n'ont pas été conçues pour accorder autant de trafic. Ce scénario va aussi affecter la tranquillité des quartiers avoisinants.
Vous avez aucune voie de contournement du côté sud si problème sur grande aller ce impossible que tout passe par le chemin st Foy
Idem.
L'accès facile au tramway ne semble une condition pour la réussite du projet.
Le trafic serait dévié sur des rues résidentielles et il y aurait des encombrements de circulation sur Belvédère, Pente Douce et chemin Ste-Foy
Je ne demeure pas près du collège mais j'imagine que les riverains préfèrent voir disparaître quelques arbres (aussi beaux soient-ils et qui seront remplacés par d'autres arbres) que de subir le va-et-vient des voitures dans les rues autour.
Les mêmes que citées précédemment
Circulation de transit trop importante
Scénario 3 le pire scénario. Aucune voiture ne circulerait dans ce secteur serait catastrophique pour les gens qui habitent et qui travaillent dans ce secteur. Il n'y aurait plus de vie active à part le tramway qui circulerait. Les piétons et ou les cyclistes éviteraient de fréquenter cet endroit et ne pourraient même plus se promener dans ce coin. Sauf pour aller prendre le tramway.
Expliqué à la question 5 - essentiellement parce que cette option va créer des problèmes importants de circulation et que de conserver la sécurité des piétons sur Père-Marquette serait un défi.
L'avenue Belvédère est déjà beaucoup trop passante et la vitesse est excessive.
Ça va augmenter beaucoup trop la circulation dans les rues avoisinantes
Sécurité des piétons et cyclistes et tranquillité des rues résidentielles
Trop d'arbres

Saint Charles est une poule d'attraction d'activité, il en important de conserver cet arrêt pour les enfants et les enseignants. Un nombre d'usagers potentiels important.
On veut plus d'arrêts possible.
Ministère de la santé. Collège .
Bibliothèque. Plusieurs personnes âgées.
Nécessité d'une station à cet emplacement
René-Lévesque est un axe majeur d'entrée et de sortie de la ville. Il faut conserver cet axe fonctionnel.
Ce serait le chaos en ce qui concerne la circulation automobile. Accessibilité insuffisante notamment en cas d'urgences.
-Tel que mentionné en réponse à la question 5 : détérioration de la quiétude et de la sécurité des rues du secteur causée par leur envahissement par les automobilistes convaincus de trouver une "meilleure solution" que celle préconisée par la Ville pour contourner le problème de l'élimination de voies de circulation sur une artère de transit.
-Notez que l'abandon de la station Saint-Charles-Garnier n'aurait guère plus de valeur à mes yeux.
On ne doit pas enlever la station du Collège, si vous voulez encourager les jeunes à prendre le tramway. Vous pourriez faire passer le tram sous la route. Mais le scénario 2 est préférable au scénario 3
Les êtres humains et leurs multiples besoins priment sur les arbres (ou sur les êtres humains qui se font croire que leur premier besoin est de contempler des arbres).
En enlevant la station Saint-Charles Garnier, on augmente la distance à parcourir à pied pour accéder aux stations Belvédère ou Holland.
Beaucoup de personnes âgées demeurent dans le secteur et l'hiver ou par temps maussade, l'accès à une station à proximité est primordial, surtout lorsque le transport en commun est l'un de notre principal moyen de déplacement.
Les enfants sont une priorité. La canopée de la ville de Québec est assez imposante, pour nous permettre de couper 32 arbres dans ce secteur.
Importance d'avoir une station à cet endroit
J'ai indiqué le scénario 1 mais je ne suis pas en mesure de me positionner de façon soutenue.
Ce scénario est peu réaliste et va faire dévier le trafic ailleurs tout en dérangeant les résidents des rues avoisinantes.
Trop d'abattage d'arbres
Difficulté pour les résidents du quartier de circuler dans leur quartier en voiture, ce qui est parfois utile ou nécessaire.
Garder les voitures sur René Lévesque, éviter qu'elles passent dans les rues résidentielles.
accès facile au transport en commun
idem
Il serait ridicule de demander à tous les usagers de la station St-Charles Garnier de perdre quelques minutes en marchant plus pour faire sauver quelques minutes à des automobilistes frustrés du projet.
Ce scénario n'a absolument aucun bon sens. Détourner le trafic sur Holland, Belvédère, Grande-Allée et Sainte-Foy, sans compter la circulation qui augmentera

dans les rues avoisinantes est une option irresponsable. Les gens qui disent que la Ville fait la guerre à la voiture auront tout à fait raison de dire cela.
L'abandon de la station ne serait pas optimale pour l'utilisation du transport en commun.
Capital d'avoir une station à cet endroit. Il y a plusieurs écoles, le MSSS, garderie, etc.
Je pense que le retrait des voies de circulation même sur un court tronçon, aura comme effet l'augmentation de la circulation sur les rues avoisinantes en plus de rendre la vie difficile des automobilistes.
Si on veut que les gens s'approprie le tramway, il doit être le plus accessible possible
Les arbres sont importants mais à court terme, on peut souffrir un peu. Le but à long terme du tramway l'emporte
Le scénario 3 engendrerait trop de circulation dans des quartiers plus résidentiels, ce serait très dommage pour les résidents qui ont acheté leur propriété avant l'arrivée de ce projet. leur quartier serait moins sécuritaire et plus bruyant.
impact - circulation déplacée vers chemin Ste-Foy et ou Boulevard Laurier - trop de conséquences
Même raison que précédemment. Changer les habitudes des automobilistes ne sera pas facile.
Faut maintenir la circulation automobile et la station prévue.
Stations trop éloignées pour notre climat hivernal et les personnes à mobilité réduite.
A l'origine, je croyais qu'il n'y aurait plus de circulation automobile sur René-Levesque avec piste cyclable tout le long. J'ai été très déçue qu'on maintienne 2 voies de circulation. La voie cyclable sur Père-Marquette est vraiment casse-cou et dangereuse. Un enfant ne peut y circuler seul sans risquer de se faire frapper. Il n'y a aucune piste cyclable digne de ce nom à la Haute-Ville. Avec 3 institutions d'enseignement, c'est déplorable. Donc, voilà pourquoi je ne maintiendrais pas le réseau routier. De plus le #2 porte atteinte à beaucoup trop d'arbre de grande qualité.
Augmentation de la circulation des véhicules dans les rues avoisinantes.
Prioriser le transport en commun
Perte de la station Collège Saint-Charles.
impact sur la circulation routière dans le quartier
Je désire un référendum citoyen sur le projet de tramway. Je suis totalement contre ce projet. Les citoyens doivent tous pouvoir se prononcer!
Limiter le nombre de voitures qui vont être redirigées vers le chemin Sainte-Foy et les rues résidentielles
Indispensable de maintenir la station (écoles)
Danger d'augmenter substantiellement le trafic dans les quartiers résidentiels et nuire aux cyclistes sur Père-Marquette.
Afin de rejoindre le plus de gens possibles, les travailleurs, les étudiants etc
Parce que le retrait des voies de circulation sur ce tronçon va entraîner une congestion accrue dans les circuits alternatifs, ainsi qu'un risque plus élevé d'accident pour les piétons et cyclistes utilisant ces options.
Ce scénario va amener un transfert du trafic dans les quartiers avoisinants et sur les autres boulevards, donc plus de congestion automobile.
La circulation serait alors détournée vers les rues résidentielles situées à proximité. Cela serait catastrophique pour la vie de quartier. La relative tranquillité de rues qui en fait un milieu de vie attractif. De nombreux coureurs, marcheurs, cyclistes, enfants et voisins s'y côtoient au quotidien. Le détournement de la circulation vers ces rues

viendrait littéralement tuer cette vie de quartier et irait à l'encontre de l'objectif ultime du développement d'un réseau structurant qui est de rendre nos milieux de vie plus sains et plus agréables.
Les priorités : accessibilité du tramway et sauver les arbres. Il y a d'autres voies routières à proximité pour les voitures.
Je suis résidente du quartier et nous craignons voir augmenter la circulation dans nos rues qui offrent un îlot de tranquillité en ville. Notre quartier se rajeunit et compte de plus en plus de jeunes familles.
dalle de béton
dommage de perdre une station à cet endroit
Pourquoi investir dans un mode de transport en commun performant si on ne peut y monter ou en descendre ? Ce site nécessite l'implantation d'une station de tramway.
Ne pas pénaliser les automobilistes. On ne fait pas la guerre à l'auto.
Impact majeur appréhendé sur la circulation de transit dans les petites rues résidentielles. Possibilité de congestion routière sur Laurier et/ou chemin Ste-Foy en raison de la fermeture du boulevard sur 250 m (entre Thornhill et Joffre). Perte d'accessibilité du stationnement devant le collège pour les voitures et autobus (employés, parents, élèves).
De tous les 7 ou 8 scénarios étudiés par le bureau de projet, c'est vraiment le pire. Je ne peux comprendre que le bureau de projet ait soumis cette option aberrante. L'option avec voies banales (partage entre les automobiles et tramway sur une courte section) aurait été une bien moins pire solution après les voies partagées et l'enlèvement des voies de circulation. On ne réalise pas un tramway pour le regarder passer. Cette station est un point d'origine pour ses résidents, mais surtout, un important point de destination pour les travailleurs et étudiants. Je suis très heureux de la sagesse des citoyens qui ont rejeté unanimement cette option à la soirée du 21.
La pleine fonctionnalité et accessibilité au tramway doit être prioritaire et il est impensable de retirer la station près des établissements d'enseignement et de la bibliothèque à cette intersection.
Je ne vois aucunement de point positif dans ce projet puisque présentement je peux prendre 4 bus pour me rendre à mon bureau ou pour mes courses. Avec ce projet je vais avoir juste le choix à un seul bus. Oui, le tramway qui va me rallonger mon parcours puisque je vais devoir marcher plus pour le prendre puisque je ne pourrais pas traverser le boulevard avec cette installation. En plus si je prend ma voiture je vais devoir faire plus de km pour tourner dans ma rue. Méchante économie !!
Impact trop important sur la circulation
J'anticipe une modification trop importante des habitudes des automobilistes au détriment des quartiers résidentiels avoisinants.
Cela me semble une solution mitoyenne qui ne répondra pas entièrement aux opinions divergentes.
Scénario 1-2 ou 3 je n'en veux pas du tramway.
Plus d'arbres abattus.
Moins convivial.
Pas d'allure la déviation des autos, est-ce que des villes ont fait ce choix?
Les rues secondaires seront les grandes perdantes, ce que je trouve inacceptable pour la qualité de vie urbaine.
Risque élevé de l'augmentation de la circulation de transit

Je préconiserais peut-être un sens unique sur René-Lévesque et sur Chemin St-Louis Grande-Allée, mais enlever complètement la circulation automobile amènerait un surplus de circulation sur les voies transversales.
Projet trop lourd et impact négatif majeur sur l'environnement.
Cette station a un grand potentiel d'attraction avec les nombreux vecteurs de déplacements à proximité. La station de tramway permettra de déplacer plus de de personnes dans le secteur que des voies automobiles.
Mon premier choix est de ne pas implanter de tramway dans toute la ville, mais on nous l'impose. Alors je choisis le scénario que je trouve le moins pire...
Des arbres ÂGÉS ne doivent pas restreindre le projet. On les remplace à 20 pour 1. Dans 5 ans les nouveaux arbres (20 fois plus nombreux) auront le même bon effet sur l'environnement que les anciens avec en prime un transport en commun efficace.
L'accessibilité au tramway passe par la présence d'une station. En plus, en allant avec le scénario deux, on continuera à favoriser l'automobile solo à haute vitesse comme c'est le cas depuis des décennies.
Protéger l'environnement
Le retrait de la station aura un impact important sur l'attractivité du tramway et des transports en commun en général.
Renée-Levesque est un des plus important artères est-ouest de la ville. La circulation automobile ne doit pas être alternée par ce projet, sinon, les rues résidentielles avoisinantes vont se remplir d'automobilistes pressés.
Il y a trop d'usagers possibles pour que la station Saint-Charles-Garnier disparaisse. On pénaliserait trop d'écoliers et de travailleurs désireux d'utiliser le tramway.
Il est important de préserver les arbres existants et d'inciter le plus grand nombre de citoyens à privilégier le transport en commun.
Cette option ferait en sorte que le quartier St-Sacrement serait peu desservi par le tramway. Cela diminue beaucoup l'attractivité du tramway pour les résidents, les étudiants, les travailleurs et les usagers de ce secteur. Il y a une perte de 15 à 20 arbres sans le bénéfice d'accès à une station de tramway à distance raisonnable des écoles du secteur et du lieu de résidence de plusieurs usagers potentiels du tramway.
Station de tramway indispensable dans ce secteur (collège, école, ministères et autres employeurs importants)
La fluidité de la circulation est brisée et redirigée vers des rues résidentielles ; problématique de sécurité routière en plus.
On donne toute la place à l'automobile.
Importance de la clientèle potentielle de travailleurs dans le secteur. Clientèle âgée qui a une capacité limitée de marche dans les conditions hivernales surtout.
Bouchons prévisibles si détournement du trafic-auto
Un projet écologique ne peut entraîner un tel abattage d'arbres.
Le pessimisme est la raison principale. Comme je souhaite que le projet du tramway fonctionne, je crois que nous devons faire des compromis. Pour ma part , le retrait des voies de circulation serait audacieux mais bienvenu.
La notion de rue partagée est contradictoire relativement à la définition de boulevard qui assure normalement la fluidité des transports. *
Le retrait des voies de circulation entraînera et détournement de la circulation non seulement sur le chemin Sainte-Foy et la Grande-Allée, mais sur les rues perpendiculaires à ces artères, ce qui ralentira la fluidité, créera une congestion sur les rues résidentielles et nuira à la vie des citoyens de ces rues.

<p>La section de René-Levesque entre les deux sections de rues partagées proposées se videra des automobilistes, ce qui entraînera possiblement la diminution de l'achalandage des entreprises situées dans ce secteur.</p> <p>Les arbres sont des êtres vivants, ce qui suppose qu'ils mourront un jour ou l'autre notamment par la maladie (exemples des Frênes de la ville qui doivent être coupés), probablement pendant la durée de vie du tramway. Il est même envisagé que certains meurent à cause du choc des travaux relatifs au tramway malgré le désir de les conserver. Baser la décision en priorisant la préservation des arbres n'est pas raisonnable. Ce devrait être le dernier critère dans la balance. C'est une ressource remplaçable.</p> <p>* Définition de l'OQLF: Large voie de communication à grand débit de circulation reliant diverses parties d'un ensemble urbain et comportant de quatre à huit voies et, souvent, un terre-plein central.</p> <p>Note Le boulevard se trouve au sein d'une agglomération densifiée, qu'il traverse habituellement. Il peut aussi la contourner tout en conservant sa fonction de relier des parties importantes de la ville. https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=26542199</p>
Secteur achalandé ayant besoin d'un transport en commun efficace.
L'abattage des arbres
Les trois, car je ne souhaite pas de tramway.
Conserver les arbres!
Ce choix favorise une guerre à l'automobile pour un projet peu enviable comme le tramway qui est un mauvais projet.
les mêmes que ci-haut
La circulation sera augmentée dans les rues résidentielles limitrophes au détriment de la qualité de vie des résidents qui sont également des usagers du transport en commun.
Proximité d'une station pour un meilleur service de transport collectif.
Enjeu de sécurité et de quiétude. La frustration des automobilistes qui devront faire un détour se répercutera dans les rues adjacentes. Or, les rues résidentielles doivent être utilisées prioritairement pour les déplacements à pied et en vélo.
Maintenir la fluidité des transports de tous genres
Le terminus en face de la bibliothèque, de l'école et dans un secteur très résidentiel est extrêmement important !
Un réseau de transport collectif se doit d'être efficace pour être utilisé à son plein potentiel.
Il faut prioriser le transport en commun et tenter de réduire le nombre de voitures sur la route.
Nécessité d'éviter le détournement de la circulation automobile direction ouest vers l'avenue Belvédère, laquelle est une rue essentiellement résidentielle. De plus, plusieurs écoles et garderies se trouvent dans ce secteur. Risque pour la sécurité des résidents et des enfants.
Il rend le tramway beaucoup moins attractif (parce que les stations sont plus loin), surtout qu'il y a plusieurs écoles, lieux de travail, etc. Comme nous avons des hivers froids, ça peut être une bonne source de démotivation à ce que les élèves l'utilisent si la station est plus loin.
Référendum au pc

<p>Réf question précédente</p> <p>Je rajouterais que c'est important les arbres, mais prendre une décision seulement à cause des arbres n'est pas très approprié. La ville s'engage à replanter des arbres quand même....</p>
<p>Je suis contre les propositions de la ville. Je suis aussi contre le fait que vous pensez dévier l'ensemble de la circulation vers le boul. Laurier et la Grande-Allée. Déjà, ces deux axes sont surchargées par les automobiles et les camions. Ces dernières sont des boul. urbains, mais la vitesse de circulation ressemble plus à celle d'une autoroute. Vous n'avez prévu aucune mesure d'atténuation de la vitesse sur ces deux artères. Vous n'avez aussi pas pensé à tous les citoyens qui habitent sur les routes perpendiculaires à celle de René-Lévesque. Qu'allez vous faire avec les espaces de stationnement dans ces rues... Plusieurs questions demeurent sans réponses. Vous n'avez pas l'acceptation sociale pour la réalisation de ce projet. SVP, respectez les citoyens.</p>
<p>Je ne pense pas qu'une station à cet endroit soit nécessaire vu la proximité de la station Belvédère et Holland pour les travailleurs et résidents du secteur. Possibilité d'un aménagement favorisant le partage de la rue comme près de la rue Cartier.</p>
<p>On se mordrait les doigts dans le futur d'avoir laissé tomber cette station avec tous les investissements faits dans ce projet. Elle est incontournable.</p>
<p>La conservation du plus grand nombre d'arbres matures possible. Une circulation automobile réduite.</p>
<p>Je demeure dans le quartier Saint-Sacrement sur la rue Sir-Adolphe-Routhier et il y aurait augmentation de la circulation de transit dans ma rue (en dépit des mesures d'atténuations qui pourraient être installées) provenant du chemin Sainte-Foy si c'était le scénario 3 qui serait choisi.</p>
<p>Ne convient pas aux personnes hors du secteur. On doit prendre une voiture pour se diriger au centre ville. Où passerons nous?</p>
<p>On a changé de siècle depuis 22 ans. Les têtes à C-I-AQ ont des rétroviseurs en guise de lunettes. L'auto individuelle n'a pas d'avenir. Le coeur du problème est là... On ne coupe pas des arbres quand il faut en planter.</p>
<p>Transformation qui ne touche pas ou peu à la culture de déplacement en voiture qui, actuellement, contribue au déclin de notre société.</p>
<p>les résidants seraient pris dans un étau avec leur auto, ce qui me semble injuste. C'est excessif comme scénario. On n'a qu'à replanté des arbres et ça repousse...</p>
<p>meme raison</p>
<p>Je trouve que les arrêts sont très distancées les unes des autres, je pense a la population vieillissante, aux handicapés ou personnes avec des limitations, non-voyants, etc.</p>
<p>Décision sans vision, à courte vue, qui sera regrettée plus tard. Trop de clientèles vont profiter de cette station. Cette station et son utilitée sont la raison d'être d'avoir un transport structurant!</p>
<p>Sécurité: le déplacement de la circulation dans les zones résidentielles, dans un secteur scolaire, accentuera les risques pour les enfants.</p>
<p>Retrait des voies de circulation</p>
<p>Inconcevable, illogique et irrationnel qu'on n'est pas de station à cet endroit</p>
<p>La valeur ajoutée du tramway est diminuée significativement si il n'y a pas de station dans ce secteur.</p>

Si il n y a pas assez de station, les gens n'utilisent pas le tramway et quel meilleurs utilisateurs que les jeunes générations et les élèves du collège.
Je disais le retrait de la station oublierai les personnes et les élèves à faire des longues distances pour prendre le tramway.
Déviation du trafic
scénario 2 et 3 pas mal égaux comme scénario à éviter. Pour le 3e scénario Transfert du trafic vers les rues avoisinantes, arbres fin de vie ou presque, artère non commerciale restera uniquement pour le transit même si pas d'auto. Pour le 2e scénario c'est plus pour la déserte lié aux poles d'emploi qui sera fortement diminué.
Projet qui ne passe pas à la bonne place.
Il est important que le CSCG, l'hôpital St-sacrement et la reste du secteur puisse avoir un access utile au tramway
Cette déviation de la circulation aurait des effets irritants pour les résidents des rues choisies.
Il est impensable d'empêcher les voitures de circuler sur un boulevard important... cela causerait surement un achalandage dans les rues résidentielles. En plus, les chauffeurs frustrées d'être ralentis respecteraient probablement pas les limites de vitesse
Diminution de l'attractivité
Le but étant de susciter l'adoption du transport en commun afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire l'accès au tramway en éliminant une station est un non-sens.
Les trois solutions sont très différentes les unes des autres. Revoyez le tout pour éviter la coupe d'arbres, pour desservir ce secteur et continuer l'accès aux voitures dans le secteur.
Pour moi, cette option est complètement absurde. Les limitations pour la circulation routière sont trop grandes par rapport au nombre d'arbres sauvés, d'autant plus qu'il est prévu de replanter deux grandes rangées d'arbres pour compenser. Donc l'argument environnemental ne tiens pas. Pour ce qui est de la sécurité, cette option offre un faux sentiment de sécurité puisqu'il va encore avoir des gens qui vont circuler et surtout déposer leurs enfants en voiture dans les écoles et au lieu d'utiliser un boulevard pour le faire, ils devront emprunter toutes sortes de détours dans les petites rues. De plus, comment sera-t-il possible de se rendre au pavillon St-Dominique, un lieu où se rendent plusieurs aidants naturels (personne âgées elles-mêmes). Aussi, cette option vient considérablement compliquer les déplacements en voiture des résidents qui sont juste à côté et qui devront déjà adapter leurs déplacements en raison du tramway et subir une hausse du trafic de transit. Ils deviennent enclavés en plus de subir plus de trafic de contournement de la part des autres (ex. sur Holland). Il y a un risque de perdre l'adhésion de ces gens pour le tramway afin de répondre à une frange dogmatique de la population qui démontise la voiture sans égard pour les gens qui vivent à côté du collège et qui réfléchit à courte vue par rapport à l'enjeu des arbres. C'est une très mauvaise idée qui soulèverait énormément de mécontentement dans le quartier.
La proximité de l'école et de la bibliothèque à eux-seuls justifie la station.
De plus, c'est presque 1km dans station si elle est retirée. C'est trop espacé.
À cause de la priorité accordée à l'auto dans ce scénario! Il ne faut pas éliminer de stations de tram.
Étant résidente d'une rue perpendiculaire à René-Lévesque, je suis inquiète d'une augmentation de la circulation sur notre rue. En effet, à l'intersection avec la piste

cyclable, il n'y a pas de bollard/filot donc les gens font le transit Chemin Ste-Foy/René-Lévesque à grande vitesse. La diminution à 30km/h n'a pas amené de réduction de vitesse.
L'attrait du transport en commun doit demeurer une priorité dans ce projet. Retirer une station ne devrait donc pas être considéré.
Les gens continueraient à prendre leur voiture!!!
Le tramway est un mauvais projet. En plus de paralyser la ville est-ouest, il la scindera en deux nord-sud un peu comme un autoroute: seules quelques rues transversales permettront de croiser la voie du tram. Une belle cicatrice séparant notre ville en deux, comme Charest entre st-sacrement et Robert Bourassa. Les trams ne fonctionnent pas bien en Europe dès qu'il y a quelques centimètres de neige. Il y a une raison pour laquelle ils ont été retirés un peu partout au Québec. IL FAUT CREUSER de la colline parlementaire au Jules Dallaires AU MINIMUM. Il faut aussi impérativement relier l'aéroport à ce métro. Fusionnez le projet du 3e lien à celui du tram. Vous avez l'argent pour faire un métro de levés à l'aéroport.
Il faut garder les 3 grands axes (ch. Ste-Foy, Grande-Allée et R. Lévesque) pour les déplacements et maintenir la tranquillité des quartiers environnants.
Marcher 15 mins pour aller prendre le tramway = ramener moi la 800 !
idem
Scénario qui ne favorise pas le transport en commun pour les étudiants, les travailleurs et les habitants du quartier.
Je crains l'impact sur le réseautage
Les véhicules iraient dans les petites rues résidentielles
plus d'arbres abattus et il y'a quand même des voitures qui passeront polluer notre air et faire du vacarme
Importance de cette station pour les élèves qui seront de grands utilisateurs du tramway
Nous devons avoir accès au réseau routier.
Ce serait ridicule de retirer cette station qui est déjà passablement utilisée
Aucune nécessité d'avoir un tramway à Québec.
Impact trop important sur les rues avoisinantes
J'ai déjà répondu à cette question en #5
Cela ne fait pas de sens selon moi. Aussi on vient d'augmenter les débits sur les routes comme Grande-Allée ou Chemin Ste-Foy qui fonctionnent à sur-capacité. On augmentera la durée de l'heure de pointe. On créera des attentes artificielle à cause de la synchronisation des feux de circulation (à chaque cycle, il y a des pertes de 4 à 5 secondes pour le temps de réaction avant que les voitures avancent).
Le tramway est là pour donner un service aux citoyens, pas pour le lui enlever
Éviter l'interdistance de 880m entre les deux stations Holland et Bellevédère
La tranquillité des secteurs résidentiels
VOIR RÉPONSE #6 !!! mais le SYSTÈME, comme la consultation, oblige une réponse ... "catch 22"!!!
Je pense que les arbres doivent être conservés, non seulement pour conserver la beauté du paysage mais aussi pour éviter les îlots de chaleur en été qui rendent la marche plus difficile.
Sans la station, les usagers du tram seront d'autant plus éloignés de leurs destinations (pôles importants) ce qui diminuera l'attrait (autant prendre la voiture). Pensons-nous

que le cycliste aura un vélo pour aller de chez lui au tram puis un autre vélo pour aller du tram au travail?
La circulation de transit qui sera forcément encouragé. C'est déjà un problème dans tout le quartier et on risque de l'encourager plus (les autos vont dévier pour éviter trafic sur Rene-levesque et Holland, et ça aura impact forcément sur plusieurs rues, encore une fois il faut des mesures fortes ! On ne veut quand même pas envoyer le signal qu'autant d'autos peuvent circuler qu'avant le tramway en passant dans les rues résidentielles ! Encore une fois :
Dommmage que rien ne soit prévu encore à cet effet !)
Il faut donner un grand coup et tasser un peu les automobiles. Le boulevard René-Lévesque ne devrait plus être une voie de transit rapide et desservirait uniquement les résidents et les services indispensables. Les nombreux usagers du tramway assureront la rentabilité des commerces et les travailleurs ou étudiants seront vite rendus à bon port.
Dans une optique d'encouragement à changer les habitudes de transport des gens en offrant un réseau structurant accessible à tous·tes, la perte d'une station près de plusieurs générateurs de déplacements me semble tout à fait absurde.
Je me questionne sur la sécurité des usagers et sur la fluidité du réseau.
Impact sur la circulation de transit
Une station de moins.
Cette station doit être maintenue pour les résidents, les étudiants et les travailleurs du quartier .
Ce scénario n'a pas de sens
Toujours choix au hasard. Les trois scénarios m'apparaissent inacceptables. Tout comme le scénario envisagé pour le secteur de l'avenue Cartier.
Nous serons pris pour aller à l'épicerie...et pour aller vers l'est.
Cel augmentera la circulation sur les rues avenantes.
conserver la fluidité de la circulation automobile!!!
C'est ridicule ! Impossible l'axe René-Lévesque ne peut être dégagé sans un important désagrément tant pour les automobilistes que pour les résidents. Démonstration facile : des barricades aux coins Joffre et Louis-Frédéric pendant quelques jours !
Pour les raisons expliquées plus tôt, il m'apparaît absurde de retirer la circulation devant le collège et la bibliothèque. Il y a pour moi une question d'accessibilité, aux quartiers, aux écoles et de répartir la circulation pour une meilleure sécurité des piétons et des vélos.
Aucuns de ces choix ne me satisfait. Choisir un de ces 3 scenarios qui me plait le moins est donner un accord aux autres scenarios.
Mais ici aussi vous allez utiliser le fait que je ne peut pas laisser ces 3 choix blanc et ignorer ce commentaire et dire que je suis pour un de ces choix et non être contre ce tramway.
Il faut pouvoir circuler dans la ville. Déjà que le tramway va empêcher de tourner à gauche sur des centaines d'intersection...
Cette option va générer un trafic de transit négatif et rendre les déplacements difficiles pour les citoyens du quartier.
Voir ci-haut

<p>Le retrait d'un court segment de circulation automobile sur ce tronçon serait probablement suivi d'une période d'accroissement de la circulation dans les rues avoisinantes. Après une période d'adaptation cependant, je crois (en nous basant sur l'expérience d'autres villes ayant retiré des voies de circulations) que cela rendrait d'autant plus attractif le trajet de René-Lévesque en tramway et pourrait conduire un plus grand nombre d'automobiliste à adopter le tramway comme mode de transport privilégié (puisque celui-ci sera le mode le plus efficace sur cet axe). Le retrait de voies tranquilliserait aussi, je le crois, la circulation automobile sur René-Lévesque au complet à mon avis (puisque les automobiles se rabattraient sur des axes comme Charest à mon avis) et faciliterait ce faisant l'aménagement d'une piste cyclable sécurisé sur René-Lévesque style REV. C'est un choix audacieux dans les circonstances mais de l'audace sera nécessaire pour transformer cette ville en modèle de mobilité durable.</p>
<p>L'acceptabilité en prendrait tout un coup.</p>
<p>Le transit serait compliqué.</p>
<p>La différence d'arbre n'est pas significatif à mon goût</p>
<p>Si on enlève la station à cet endroit, c'est clair que les automobilistes vont avoir une "raison" de continuer à porter leur enfant en voiture jusqu'à l'école</p>
<p>Il y aurait un accroissement majeur de la circulation dans les rues résidentielles pour compenser la perte des voies de circulation</p>
<p>Il faut absolument un arrêt à St Charles</p>
<p>L'environnement immédiat de la station nécessite prioritaire un arrêt.</p>
<p>Perte d'une station utile.</p>
<p>Il faut valoriser le transport en commun.</p>
<p>C'est celle qui a le plus d'impact sur la circulation automobile</p>
<p>Saccage inutile de trop d'arbres magnifiques !....</p>
<p>La distance entre Belvédère et Joffre n'est pas un problème selon moi. La Station St-Charles-Garnier n'est pas essentielle.</p>
<p>La distance marche entre les stations est trop importante et découragera les employés des bureau de la Grande-Allée d'utiliser le tramway</p>

Commentaires des citoyens Q # 14

Question # 14 :

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

562 réponses

<p>Bravo Merci</p>
<p>Du document de questions et réponses aux séances d'informations, je comprends que la Ville n'a pas l'intention d'ouvrir l'avenue de Vimy sur Gérard-Morisset de façon permanente. Je suis d'accord avec cette vision, les gens habitent sur Vimy et Gérard-Morisset notamment et justement en raison du calme de ces rues. Habitants tous déjà dans un cul-de-sac d'où il n'est pas si simple d'en sortir, je ne vois pas ce que le tramway vient grandement changer.</p> <p>Cependant, je n'y retrouve pas de discussions au sujet du passage d'une nouvelle piste cyclable sur Gérard-Morisset et donnant sur Eymard. Cet ajout ne me semble pas justifié, en raison de la piste cyclable qui passe déjà par le parc Bellevue. De même, si cette piste cyclable devait absolument être maintenue, je crois qu'il serait plus pratique de la mettre plus parallèle avec René-Levesque et entre les maisons sur René-Levesque et les condos sur Gérard-Morisset, un terrain gazonné et inoccupé est présent.</p>
<p>Le tramway n'est vraiment pas le bon mode de transport. Son insertion sur R-Lévesque sera catastrophique, tant pour les déplacements actifs que pour les déplacements motorisés, y compris les livraisons. D'ailleurs le tramway aura peu d'attractivité en termes de vitesse et de confort, ce qui amène la ville à ne pas fournir certaines informations très importantes pour les citoyens.</p> <p>« Rapide et confortable, il reliera Cap-ROUGE à D'Estimauville » affiche la ville dans son dossier composantes du tramway. Ce dossier composantes a pour objectif d'informer les citoyens et citoyennes sur les caractéristiques du projet.</p> <p>On affirme donc que le tramway sera rapide, mais on oublie de préciser la vitesse promise, soit 21 km/heure. Une vitesse pas très impressionnante, ni attractive. Le fait de ne pas l'afficher résulterait-il d'un manque de transparence?</p> <p>On assure que le tramway sera confortable. Une rame pourra accueillir 260 passagers. Combien de places assises? Non précisé. Le rapport du BAPE (p 183) indique qu'une rame de 260 places offrira 64 places assises, pour un taux de 25%, alors qu'un autobus articulé (que le tramway remplacera), comporte actuellement 59% de places assises. Pourquoi ne pas fournir cette information, 64 places assises et 196 places debout pour le tramway? Manque de transparence? Les facteurs vitesse et confort ne sont-ils pas des facteurs importants de l'attractivité?</p> <p>Un MÉTRO RÉGIONAL desservant Québec et Lévis serait idéal. Arrêtons de tergiverser et, en s'inspirant de MM Drapeau et Saulnier (Montréal 1960), imaginons un système efficace et confortable, et de ce fait attractif et capable de succéder à l'auto solo!</p> <p>N'oublions pas que l'histoire se souvient des promoteurs de ces projets d'importance, que les projets soient des succès ou des systèmes et services peu attrayants et très coûteux sur le long terme. Évitions un tramway nommé désastre!</p>

Le vidéo d'informations m'a été très utile et éclairant. Mon opinion n'était claire sur l'importance et les bienfaits du tramway. Maintenant c'est clair. Je suis pour à 100%
Tramway souterrain jusqu'à des Érables, ce serait formidable et permettrait aux commerces en place de survivre plus facilement.
Souterrain gagnant de Jean-Paul L'Allier à Des Érables tel que prévu initialement demeure mon premier choix judicieux
Pas évident de répondre. En fait personnellement j'aimerais bien conserver une certaine tranquillité dans mon secteur et que ce ne soit pas trop compliqué d'accéder à ma résidence. Merci
Le fait de répondre à ce sondage ne veut aucunement dire que j'appuie ce projet. Au contraire, je suis comme plus de 60% des citoyens de Québec qui sont totalement contre. Lorsque j'ai ✓ des réponses, ce ne sont absolument pas mes choix car il y aurait dû y avoir l'option "AUCUNE DE CES RÉPONSES " j'ai répondu au sondage seulement pour avoir une opportunité de laisser mes commentaires. Surtout que la raison donnée par la Ville est pour une question d'écologie alors que c'est totalement le contraire. Juste pendant la construction, la pollution engendrée par la machinerie et l'abatage des arbres centenaires générera des îlots de chaleur, de la poussière sans oublier une pollution sonore incroyable pendant de nombreuses années. N'oublions pas non plus, la détresse psychologique des résidents qui seront expropriés et la perte de quiétude de notre quartier. Nous savons tous que Marchand a été mis au pouvoir par des promoteurs avides d'argent (et de Porsche") qui veulent densifier ainsi que par les Présidents des Cies. D'Assurances de Québec (Yvon Charest») qui y voient aussi une opportunité de s'enrichir en vendant les nombreux terrains qui leur appartiennent et ces gens, bien sûr, n'auront jamais à vivre l'horreur et les désagréments de ce projet. Ils retourneront le soir dans leurs rues tranquilles et utiliseront l'un de leur 4 espaces de stationnement. C'est absolument dégoûtant de voir la magouille et le petit jeu politique. Ou est la démocratie ? On se croirait en Haïti!
J'aurais aimé avoir plus d'informations sur les plans de déviation de la circulation automobile entre Salaberry et Holland.
En aucun cas ces séances permettent une réelle discussion .Comme la modératrice la bien fait sentir dès le début de la conférence , pas de place pour les citoyens payeurs de taxes qui s'opposent au projet. Démocratie de pacotille !!!
J'ai cependant pris le temps de lire attentivement les scénarios présentés.
Il serait souhaitable d'aménager une voie réservée pour les cyclistes sur l'Avenue Belvédère. Cela permettrait de relier la haute-ville à la basse-ville sans détour.
Y a-t-il un aménagement de prévu afin que les vélos et piétons puissent, à partir de l'avenue Joffre, se rendre directement sur l'avenue Grande Allée en passant sur le terrain sur lequel se trouve actuellement les services diocésains de l'Église Catholique de Québec? Ce passage faciliterait grandement la circulation sur l'axe nord-sud des piétons et cyclistes et améliorerait la fluidité de la circulation. Cela diminuerait de plus le nombre de piétons et de vélos qui circulent sur le boulevard René-Lévesque avant de tourner sur Belvédère, Thornhill ou Holland pour rejoindre l'avenue de la Grande Allée.
Il aurait été apprécié de voir une échelle graphique sur les cartes afin de bien prendre connaissance des distances entre les intersections traversantes.
La circulation le matin et le soir aux abords des écoles (rue Joffre) est très importante. Je souhaiterais que l'intersection René-Lévesque et Joffre soit la plus polyvalente et fluide possible, soit de permettre le transit autant pour les véhicules, les piétons et les vélos pour décongestionner rapidement le secteur à ces moments de la journée. Si

cette intersection n'est plus disponible pour la circulation routière, nous devrions être en mesure de circuler facilement par les petites rues transversales pour pouvoir rejoindre les boulevards pour rejoindre notre destination finale.
Les 3 scénarios ont des faiblesses évidentes. C'est un questionnaire biaisé...Je me sens ridiculisée.
Je suis favorable à toute initiative qui favorise le transport en commun ainsi que la circulation des vélos et des piétons.
Il est possible de préserver les arbres existants en les replantant ailleurs sur le territoire de la ville. D'il existe de la machinerie spécialisée rendant le tout facilement réalisable et cela satisferait peut-être les militants les plus réfractaire à l'abattage des arbres. Merci
Je prends le bus en hiver avec un très jeune enfant et je ne peux m'imaginer le retrait d'une station dans mon cas ou pour des aînés. Aussi, je crois définitivement que les impacts d'une coupure complète de la circulation automobile sur les rues avoisinantes sont sous-estimés (école, biblio, ministère, conducteurs perdus, etc.). Par ailleurs, il serait dommage que l'opinion et les beaux principes de gens qui ne vivent pas nos quartiers (quiétudes, fonctionnalité circulatoire) soient privilégiés pour ces décisions.
J'ai lu attentivement les renseignements présentés dans ce document. Merci beaucoup!
Non, mais votre document explicatif est très clair et permet de faire un choix éclairé.
Ce projet de transport ne s'adresse pas du tout aux familles. Les familles vont reconduire leurs enfants en voiture et malheureusement avec le tramway tout sera plus long et complexe. Bref, à part les étudiants, je me demande qui utilisera ce moyen de transport....
Abandonnez ce projet et arrêtez ce gaspillage d'argent. Un bon réseau d'autobus suffirait amplement a bien desservir la population de Québec
Je n'habite pas le secteur mais mes enfants vont à l'école dans ce secteur. Personnellement, pour avoir pris très longtemps le transport en commun (autobus) je ne vois vraiment pas le besoin de tous ces travaux pour gagner que 5 à 10 min. Le monde devrait apprendre à relaxer et à prendre leur temps. Mes garçons utilisent maintenant des express pour se rendre à leur école secondaire et ça fonctionne très bien. Avec la venue du tramway, si les express sont enlevés, ils ne sauveront pas du temps, ils vont devoir partir au moins 30 min plus tôt car ils devront faire des transferts et attendre, je n'appelle pas ça une avancée !
Le Subway serait beaucoup mieux, a notre avis.
Non
la ville vas être séparer en deux avec des embouteillages monstres
Je ne crois pas (opinion) que le tram sera plus rapide que le 800 801 sur l'axe UL / carré d'Youville. Plus confortable sans aucun doute. En conséquence 1. Que les stations soient plus informatives (donnent l'arrivée prévue du prochain tram en temps réel comme à titre d'exemple the tube à Londres), 2. plus confortables pour faire face au rigueur de l'hiver (station chauffée- entre 0 et 5 C l'hiver) au moins celles de l'UL, de Belvédère, de Cartier, de la Colline parlementaire , carrée d'Youville . 3. En plus, associée à toutes les phases du projet de tram, des architectes paysagers pour que l'aménagement soit beau et très fonctionnel, et non pas comme le REM à Montréal, laid, conçu par des ingénieurs dépourvus du sens et des valeurs esthétiques. Le dernier point (aménagement paysager) est pour moi une valeur ajoutée importante pour que les gens aillent le goût de prendre le tram.
Consultation en ligne très bien monté, félicitations.

Vous ne nous laissez pas suggérer d'autres options pour les voies traversantes (piéton et vélo ou piéton, vélo et auto). Si le surhaussement de la chaussée aux intersections est souhaitable, les ilots de refuges sont inutiles et totalement inappropriés dans un milieu urbain contraint (sur René-Lévesque en tout cas. Probablement plus approprié sur Laurier). L'élargissement causé par ces ilots est tout simplement inacceptable. La sécurité pour les traversées des piétons et vélos sera déjà très très grandement améliorée par l'implantation du tramway et par la réduction massive du trafic de transit sur René-Lévesque qui ne permettra plus aux navetteurs automobiles de transiter d'est en ouest ou l'inverse. Aussi, sur la largeur des voies de circulation, la Nacto recommande 3m pour des voies de circulation où des camions et autobus circulent (tout comme la Santé publique par ailleurs). Or, comme René-Lévesque ne sera plus une voie de transit et que la Ville a annoncé que la grosseur des camions serait limitée pour les livraisons dans le secteur Cartier, il serait important de cesser de présenter que des scénarios avec des voies de circulations à 3,7m, une largeur jugée inappropriée en milieu urbain par la Nacto. Enfin, les besoins de déneigement ne doivent pas excuser ces élargissements et la neige devrait être repoussée sur les trottoirs (élargis si possible).

J'ajouterais seulement une seule intersections traversantes pour les véhicules entre Holland et Belvédère.
Et j'enlèverais deux intersections traversantes pour les piétons soit celle De Montigny et la Belvédère

Nous arrivons d'un séjour d'un mois, sans véhicule automobile, dans une ville avec tram. Ce que nous avons apprécié le plus, dans l'ordre, 1. Le coût (1€ le trajet - très incitatif - avec correspondances de 72 minutes) pour tous les autobus et possibilité de renouveler facilement par internet les cartes d'accès
2. La fréquence (aux 2 minutes), nul besoin de se dépêcher
3. La distance (5 minutes de marche), ce qui est raisonnable en cas de mauvais temps.

Pas de tramway

Plusieurs problèmes sont liés au tracé qui semble ne pas pouvoir être remis en cause alors que le tracé du Rem centre-ville de Montréal vient d'être révoqué.

Non au tramway

Oui sur 3 ieme lien

Plutôt que de tout démolir (avec les longs inconvénients que ça engendre), d'autres solutions pour développer l'offre de transport en commun devraient être envisagées: Ajouter des Bus hybrides ou électriques.
Augmenter la fréquence des parcours 800 (la fréquence est environ aux 10 minutes aux heures de pointe, et en 2022, je vous défie de trouver des bus pleins). On est loin de la saturation mentionnée lors de l'atelier.
Ajouter un parcours "811" sur Grande-allée et le Chemin St-Louis?
Surtout, améliorer rapidement l'offre de services par des parcours "style" 800 vers les diverses banlieues.

Cette consultation sur trois scénarios imparfaits nous laisse croire que vous consultez juste pour dire que « vous consultez », mais dans les faits, il n'en est rien. C'est de la poudre aux yeux. Tout est déjà décidé. Vous irez avec le scénario 1, qui est le plus logique.
C'est un peu comme si vous demandiez à une personne : « Que préfères-tu, une maison sans toit, une maison sans fenêtre ou une maison sans terrain? » La personne va évidemment choisir une maison sans terrain... le « moins pire » des scénarios.
Dans deux semaines la Ville rédigera ainsi un communiqué pour annoncer fièrement

<p>que la majorité de la population a opté pour le scénario 1, alors que dans les faits, il n'en est rien. Premièrement, ce n'est qu'une infime portion de la population qui a été consultée, ce qui n'est pas représentatif. Deuxièmement, les choix étaient nettement biaisés, pour diriger les gens vers la solution voulue. Vous avez fait la même chose pour la consultation qui s'est tenue pour l'insertion du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier...</p> <p>Ce projet de tramway est majeur pour Québec. Il transformera le visage de notre ville à tout jamais. Il devrait faire l'objet d'un référendum en bonne et due forme pour permettre à tous de s'exprimer. Pas juste des petites consultations sur des bouts de secteurs. Non. Un référendum sur l'ensemble du projet : tracé et mode de transport choisi.</p>
<p>Je souhaite que tout l'esthétisme soit présent et s'intègre bien dans le milieu. Je fais confiance aux personnes compétentes tant qu'à la capacité du tramway à fonctionner dans l'hiver québécois. J'espère que je fais bien.</p>
<p>Il serait intéressant d'avoir une consultation publique générale sur l'ensemble du projet, et non pas seulement sur des aspects techniques du projet.</p>
<p>La distance entre les stations Myrand et Gérard-Morissette puis entre Gérard-Morissette et Holland sont assez grandes, cette même distance pourrait être appliquée à Holland et Belvédère, donc les stations Joffre et Belvédère pourraient être fusionnées et se retrouver proches de Cardinal-Bégin. Aussi une traverse routière devrait être prévue pour desservir le Proviso, sinon ce sera l'enfer sur Belvédère et Cardinal-Bégin où toute la circulation se fera pour contourner les rails.</p>
<p>Quel est l'étude que justifie la construction du tramway? Jusqu'à maintenant, vous nous avez montré comment il serait ce service mais nous ne savons rien des études statistiques et de prouvabilité sur les besoins actuels et futures des usagers.</p>
<p>J'habite dans Montcalm et je fréquente régulièrement le secteur à l'étude, à pied et en auto.</p>
<p>L'insertion du Tramway sur René-Lévesque semble présenter d'importants défis, quels autres tracés ont-ils été considérés et pourquoi est-ce seulement celui de René-Lévesque dont on parle.</p> <p>Il existe d'autres options à mettre en perspective.</p>
<p>Je suis heureux de voir que la ville de Québec se permet d'être ambitieuse pour favoriser d'autres modes de transports que l'automobile-solo. Il reste encore beaucoup de chemin à faire notamment pour encourager le transport actif et décourager le transport motorisé individuel (aménagement de la ville, écofiscalité, pistes cyclables, diminution du stationnement etc.), mais c'est un tout petit pas dans la bonne direction. Et j'espère le premier d'une série de nombreuses nouvelles mesures pour améliorer la ville de Québec et la faire avancer dans le 21^e siècle. Elle qui est prisonnière des années 70 depuis 50 ans.</p>
<p>Afin de créer un espace plus convivial et sécuritaire de circulation piétonne et mieux briser la minéralité de l'aménagement pour réduire les îlots de chaleur urbains sur René-Lévesque, des banquettes devraient être aménagés entre trottoirs et voies de circulation automobile. Autrement, la perception et la réalité des aménagements proposés seront très durs, minéraux et agressant pour le pauvre piéton et cycliste.</p>
<p>Je n'ai pu participer aux ateliers, mais j'ai bien pris connaissance de la documentation.</p>
<p>Ne pas manquer la chance d'améliorer l'attractivité du quartier en supprimant les voies automobiles.</p>
<p>Je crois que le tramway devrait être sous terre à partir de l'avenue Hollande!</p>

<p>Having visited many places with excellent public transit networks that include streetcars and LRT, I believe the more connectivity that there can be, the better. Unfortunately, people who have not experienced this will be biased against transit development because they can only imagine how it will impact their current way of getting around. Once they are on the tram, they will wonder why they ever had to drive to get to places. Building the network with compromises such as reduced number of stations will take away from the effectiveness of the network, making it less worth the investment of building it at all.</p> <p>(Although I have been answering in English, I live near the intersection of Joffre and Sainte-Foy; I am just more capable of expressing my thoughts in English).</p>
<p>Faudrait arrêter de demander l'opinion de monsieur/madame tout le monde dans les sondages et baser nos projets sur les avis des experts.</p>
<p>Très bonne idée de nous sonder ainsi ! L'idée d'avoir des voies à sens unique sur grande allée et Rene-Levesque semblait une bonne piste pour permettre de gérer adéquatement le flot de circulation à partir de Belvédère. Je suis tout de même déçu de voir cette option si rapidement exclue. Le fait de conserver la circulation en deux sens sur ces routes génèrent des virages à gauches qui obstruent la fluidité. Bon projet !</p>
<p>J'aurais aussi souhaité voir l'arrimage du réseau de bus du RTC avec le tramway. Y aura-t-il enfin des bus qui descendront la Côte St-Sacrement vers les quartiers industriels? J'habite près de Cartier mais je travaille sur Semple en bas de Saint-Sacrement depuis 25 ans et je n'ai pas d'auto: l'accès en transport en commun est vraiment problématique.</p>
<p>JE TROUVE QUE L'INVESTISSEMENT EST TROP ÉLEVÉ COMPTE TENU DE L'AMÉLIORATION RÉELLE DE LA CIRCULATION. ON NE PEUT PAS COMPARER UN ROULEMENT SUR PNEUMATIQUE AVEC UN ROULEMENT SUR RAIL</p>
<p>J'ai voté pour le maire présente, mais pas pour le tramway... Je suis contre le tramway.</p>
<p>Je crois qu'il est important de garder en tête qu'il s'agit d'un projet de transport en commun et qu'au prix qu'il coûtera, on souhaite qu'il soit le plus durable possible. Il ne faut donc pas trop essayer de satisfaire les besoins des automobilistes même s'il s'agit d'une partie prenante importante, car l'utilisation de l'automobile n'est pas durable et un changement dans cette habitude doit être apporté. Il faut s'assurer de toujours garder cette optique en tête.</p>
<p>Je n'étais pas disponible pour prendre part aux séances d'information et discussions. J'espère que le projet ira de l'avant et que les gens qui s'y opposent finiront par voir les avantages au-delà de la résistance au changement.</p>
<p>La station Collège St-Charles-Garnier devrait être déplacée à l'intersection de l'Avenue Louis-Frédérique pour encourager les travailleurs de la Grande-Allée à prendre le tramway. Ceci ne changerait rien pour les étudiants du Collège Garnier. La station Holland pourrait être déplacé jusqu'à Marguerite-Bourgeoys dans cette éventualité.</p>
<p>Je ne suis toujours pas convaincu que l'implantation du tramway soit la meilleure option</p>
<p>Merci beaucoup!</p>
<p>Je trouve dommage que tant de personnes critiques ce beau projet. Les gens ne sont pas sortis de chez eux, je crois. Il faut aller voir ailleurs. Ça marche. Je suis originaire de Québec alors je connais la mentalité. Nous sommes presque nés avec un volant dans les mains. Il est temps d'avoir un système différent. Mais je suis déçu que le</p>

projet initial soit déjà amoindri (je pense ici aux bus sur Charest). Il était pensé globalement et c'est ce qui importe. Il ne faut pas seulement pense est-ouest.
Très beau projet. J'embarque !
SVP, pensez également à favoriser le développement des pistes cyclables en même temps. La popularité grandissante des vélos électriques et de l'usage du vélo pour aller au travail doit être prise en compte.
Merci pour votre travail.
Ne pas compenser les voies de circulation automobiles perdues en ajoutant des voies de circulation automobile sur les artères parallèles au tracé du tramway. On enlève l'incitatif à prendre le tramway et on empêche le phénomène de trafic déduit qui réduit la congestion.
SVP ARRETEZ CE PROJET RIDICULE ET INUTILE!
Je trouve que ces séances d'information et consultation publique devrait être plus annoncé dans les médias
Ce projet est de la grosse marde qui va détruire la ville de Québec et ne sera pas utilisé puisqu'il n'y a pas de gain par rapport aux Métrobus. Ni le centre Vidéotron ni l'aéroport ne sont desservis ce qui est complètement incohérent. Une belle façon de détruire la belle ville de Québec :(
Une intersection pour voitures au niveau de Joffre serait une bonne idée afin de maintenir la liaison entre Rene Levesque et Chemin Ste Foy... avec les mesures nécessaires pour protéger les piétons dans le secteur (présence d'une école). Car avec aucune autre possibilité entre Belvédère et Holland je pense que c'est trop peu... cela va créer des embouteillages assez conséquents aux heure de pointe... malheureusement pour les résidents de ces avenues qui n'auront pas la chance d'être préservés du trafic comme ceux des quartiers résidentiels aux alentours de St Charles Garnier...
Svp respecter les gens qui habite hors de la RTC et qui se déplace en auto
Votre questionnaire gagnerait à être mieux vulgarisé
Allez au bout de ce projet, il est important pour la ville de Québec. Il faudra même en prévoir d'autre ligne. Vous ne pouvez pas avoir l'approbation de toute la population mais ce projet ne doit pas être annulé.
Encore une fois, mettez un frein à ce projet archaïque et tournez-vous vers l'avenir: un métro léger qui ne défigurerait pas notre belle ville et nous projetterait vers le futur. Quelle belle possibilité d'interconnexion avec un troisième lien en transport en commun centre-ville - centre-ville Québec - Lévis.
Actuellement, l'axe Est-Ouest de la Ville est très bien desservi sans Tramway. Par contre, l'axe Nord-Sud n'est pas bien desservi et ne doit pas être victime/pénalisé avec le Tramway
Préserver au maximum la circulation automobile .je demande un référendum !
Mon dernier vote des élections municipales n'est pas un vote d'acceptation du projet comme semble le dire notre maire dans les médias.
Votre projet sera un gouffre financier. Ce n'est pas un bon projet. Arrêtez tout!
Le tramway va énormément aider à décongestionner le centre-ville pour ceux qui y travaillent et habite à l'extérieur de la ville. Mais il ne doit pas nuire aux habitants du centre-ville. Les arbres sont importants et mais pas s'ils réduisent le niveau de vie des habitants.
Merci de travailler si fort et si intelligemment à l'amélioration de notre ville :)

L'intégration du transport collectif de la Jacques cartier amènerait une augmentation des usagers car le transport est limité à matin et soir donc utilisé par les étudiants et les travailleurs ayant l'horaire qui leurs permet de prendre l'autobus en diminuant leurs trajets vers le tramway, il pourrait y avoir ajout de transport exemple départ mi journée au lieu de deux départ 4 départs .
Annuler ça !!!
J'AIMERAIS QUE LE MAIRE ÉCOUTE ET ENTENDE QUE LES GENS DE QUÉBEC NE VEULENT PAS DE CE TRAMWAY. QU'IL FASSE UN RÉFÉRENDUM POUR RÉGLER UNE FOIS POUR TOUTE CETTE FOLIE!
Arrêtez de dépenser notre argent pour cette bébelle arriérée
Je demande un référendum sur le tramway
Très mauvais projet, accompagné de consultations bidon. Aucune option vraiment intéressante, car ça ne correspond pas à une amélioration des transports en commun. Il faut penser régional et pas seulement au plaisir des nostalgiques des vieux pays.
Les coûts de transport en vrac ont augmenté de 20% depuis la dernière annonce du dépassement des coûts maintenant prévu à près de 4 milliards au lieu des 2 milliards que devait coûter le tramway dans le défunt RSTC. Avec les prix du diesel il va probablement y avoir une autre hausse de près de 20% bientôt ce qui devrait faire monter les coûts prévu à plus de 5.5 milliards
Le Tramway est une erreur. Il faut un train urbain pour amener les banlieues en ville. Pas les gens de la ville en ville... Je ne sais pas ce qui est compliqué à comprendre avec ça, mais un réseau structurant structure les banlieues en transport en commun et non la ville même !?!
Je soutien ce magnifique projet qui contribuera à doter notre ville d'un système de transport structurant. Il est temps!
Pas de tramway du tout s.v.p. Trouver un autre moyen de transport pour un réseau de transport en commun structurant.
Mon vélo me sert de moyen de transport l'été, pourquoi la consultation ne me permet pas de dire que je trouve le nombre de traverses insuffisant?
Aucun scénario sans référendum
Aucun scénario n'est convenable à part faire un métro léger. Il n'y a aucune acceptabilité sociale pour le tramway. On demande de laisser tomber le projet comme le BAPE l'a indiqué ou faire un référendum. Le réchauffement du pôle nord ne sera pas stoppé par un tramway
Je ne suis pas contre le transport collectif TANT ET AUSSI LONGTEMPS qu'il ne nuit pas a la voiture, premier mode de transport des québécois.
Le projet de tramway se doit d'être soumis à un test d'acceptabilité sociale crédible, soit un référendum.
Vous êtes des fous!
Pourquoi pas des voies partagées (tram/autos) comme dans le secteur des cimetières?
Avez-vous considéré la valeur patrimoniale de cet alignement d'arbres? Ils n'ont pas été plantés au hasard mais bien selon un plan. Faites la recherche historique svp!!
Je n'ai pas assisté à ces activités mais j'ai lu les comptes-rendus et lu attentivement les information. .Ça m'a permis de mettre en ordre mes priorités et de faire un choix plus éclairé

Nous répétons les erreurs du passé, Québec a déjà eu un tramway et c'était laid avec plein de fils. Le seul projet que j'appuierais serait un métro souterrain étant donné notre température. Cela ne gâcherait pas le paysage et sauverait les arbres.
Retirer la station St-Charles-Garnier et retirer complètement la circulation automobile seraient de graves erreurs
Continuez votre bon travail ! Merci,
Non
Dans n'importe quel projet on a jamais l'unanimité, alors allons avec la majorité, 50 plus 1
Explications pas très claire quand aux transferts de trafic routier sur les autres axes. Je viens souvent à pied depuis la basse ville pour aller sur les plaines via St Sacrement et avant de parler de mobilité douce, ce serait bien de mettre des trottoirs le long des rues et Boulevard existants.
Vu les vidéos
Une station de Tramway à quai central ne prendrait-elle pas moins d'espace?
Empêcher la circulation automobile ne devrait pas être une option devant l'école Saint-Charles Garnier, à la fois pour la clientèle de l'école, et autant pour les résidents des environs désireuses de conserver une certaine quiétude...
Il manque une traverse pour vélo à Louis-Frechette afin de connecter la piste cyclable de Père-Marquette avec les entreprises sur grande Allée (Industrielle Alliance et RAMQ par exemple).
il faut absolument réduire le parc automobile à Québec et aller de l'avant avec le transport en commun en le priorisant .
La question des traverses de piétons est étonnamment complexe. La complexité vient du fait que le tram est surélevé. A mon avis ce n'est pas nécessaire et vient engendrer des coûts supplémentaires importants. Je n'ai jamais compris pourquoi le tram n'était pas au niveau de la rue. Cela permettrait beaucoup plus de facilité pour les traverses piétons, vélos et la circulation des autos.
On en veut pas du Tramway, mettez-vous sa dans la tête, sa vas causer beaucoup de trouble inutile, au lieu de penser avec vos pied il serait temps de penser avec votre tête.
Honnêtement, je crois qu'un petit métro sous-terrain de type valse serait beaucoup plus adapté pour Québec que votre projet de tramway.
Depuis l'avènement de Labeaume, plusieurs citoyens dont moi, avons l'impression que la Ville n'a pas de plan d'urbanisme. Ça construit n'importe comment et n'importe où, les rues sont en mauvaises états et ne peuvent plus avoir plus de véhicules et pourtant on construit de plus en plus et on fait un tramway (encore du béton au détriment des arbres et de la verdure) on nous dit qu'on replantera des arbres. Laissez-moi rire! Des petits cotons qui meurt parce qu'il y a trop de chaleur. Un pauvre petit arbre fluet au centre du béton!!!! Un urbaniste compétent, ça presse.
Mon expérience du tramway en milieu urbain ne m'explique pas pourquoi une voie centrale a été retenue. Insérer les 2 voies du tramway au nord ou au sud de la route serait plus sécuritaire et plus fluide pour la circulation. J'ai l'exemple de ligne A de Grenoble.
Malgré le grand désir manifesté d'être à l'écoute de la voix citoyenne, il appert que la presque totalité des décisions sont prises ...
Mon opinion ne change pas, ou n'a pas moins de valeur, suivant votre question numéro 13. Enlever les voies automobiles implique une rupture du lien de confiance.

<p>J'ai visionné les présentations du 6 et 20/21 avril avant de remplir le questionnaire. J'habite sur Marguerite-Bourgeoys dans le segment sud; l'augmentation du trafic automobile sur ma rue m'inquiète. Les résidents du Chemin Gomin venant de René-Lévesque en voiture devront passer sur notre rue s'ils ne veulent pas faire de détour par Grande-Allée, ainsi que ceux des petites rues qui croisent Gomin. Marguerite-Bourgeoys mériterait une voie cycliste officielle, avec marquage en conséquence. Y habitant depuis près de 30 ans, mes voisins et moi sommes témoins des multiples excès de vitesse encouragés par la largeur de la rue, nous menant à stationner nos voitures dans la rue pour ralentir le trafic. Tous les récents arrivants ont de jeunes enfants et nous sommes inquiets pour eux. Pour ma part, je vais travailler à pied ou en vélo, mes fils aussi, réservant la voiture pour les grosses épicerie ou pour sortir en périphérie.</p>
<p>J'adore votre projet.</p>
<p>Bon système permettant une riche participation citoyenne. Très apprécié.</p>
<p>Félicitations! J'espère que le projet se concrétisera!</p>
<p>Il faut absolument des racks à vélo à chaque station, en grand nombre!!!</p>
<p>Un tracé qui mimique la 801 n'est pas un ajout. Je m'explique encore mal pourquoi le tracé d'origine n'a pas été maintenu. Le but devrait être de faciliter le transport en commun pour le plus grand nombre et non de remplacer la ligne d'autobus qui fonctionne le mieux...</p>
<p>Il manquerait un point de traverse automobile au coin Louis Frechette, sinon la distance entre Holland et Belvédère est beaucoup trop longue</p>
<p>Un piéton a besoin de pouvoir traverser à tous les coins de rue. Sa vitesse de déplacement ne lui permet pas de faire trop de détours. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi l'automobiliste ne veut pas comprendre cela,</p>
<p>Bonne chance !</p>
<p>Merci!</p>
<p>Merci de nous consulter</p>
<p>Je suis favorable au projet de tramway. Je demeure le long du boulevard René-Lévesque dans le secteur de la rue Cardinal-Bégin. Il faudrait que la ville s'assure que les entrepreneurs qui vont réaliser les travaux à compter de 2023 prennent des mesures pour limiter au minimum les inconvénients pour les résidents (poussières, bruit, heures de début et de fin des travaux). Il y a eu des travaux préparatoires l'été dernier au coin René-Lévesque et Cardinal-Bégin et l'expérience a été pénible.</p>
<p>Merci de permettre à tous de donner son avis.</p>
<p>Je trouve que l'ajout d'un tramway coûte très cher en argent, en coupe d'arbres, en ennuis pour les résidents des rues environnantes due à une circulation accrue. Vous ne parlez pas du fait que l'utilisation du tramway va augmenter le temps d'un trajet, dû au transfert avec un autobus, que certains usagers devront subir.</p>
<p>Pour rendre le transport en commun attrayant, il faut qu'il soit utilisé et utilisable par tout le monde. Il faut impérativement que la RTC arrête de considérer ses usagers comme des clients. Paris, Nantes, Rennes et autres grandes ville que je connais très bien ont permis de développer leurs infrastructures car le coût et l'accessibilité de ces dernières sont très faibles. C'est un choix de société et non de rentabilité.</p>
<p>La station Collège des Jésuites de transport en commun est prioritaire pour moi : quelques pas pour se rendre à la bibliothèque.</p>

<p>Le temps de parcours tramway doit être une priorité. Si on veut convaincre les gens de le prendre, ça doit pas prendre 2x plus de temps que le chemin le plus rapide par automobile.</p>
<p>Pourquoi pas de station à des érables?</p>
<p>J'ai consulté la présentation qui avait été utilisée le 6 avril 2022 mais malheureusement, je n'ai pas pu assister à la séance d'information car je ne savais pas qu'elle avait lieu.</p>
<p>L'implantation du tramway a beaucoup trop d'impacts dans ce secteur. À la base, je ne suis pas pour le projet de tramway et tous ces impacts ne me font pas changer d'idée. Le tramway devrait être sous-terrain à cet endroit.</p>
<p>Prolonger le tunnel entre Turnbull et Des Érables pour éviter un goulot d'étranglement. Sinon on n'aura plus le goût d'aller en ville pour loisirs et restos.</p>
<p>Je réitère que le scénario 3 est un non sens. Il y a plus d'heures de circulation légère dans une journée que d'heures de pointe. J'ai grand espoir qu'une décision sage et mesurée sera retenue, en considérant l'évolution dans le temps.</p>
<p>Le projet tel quel manque de vision et conserve encore trop d'espace pour la voiture, il est temps que cela change sinon cela ne sert à rien de dépenser pour que cela coûte plus cher de prendre le transport en commun avec si peu de service.</p>
<p>Merci de faire ce genre de questionnaire et les activités de consultations</p>
<p>Merci de poursuivre le développement de cet infrastructure nécessaire et qui nécessite le courage politique de traverser les opinions populaires variées et contradictoires.</p>
<p>Hâte de voir ce beau projet! Une fierté pour la Ville. Merci bcp</p>
<p>Je m'informe du projet via le journal, la radio et l'info lettre de 'j'ai ma passe '. J'ai hâte d'utiliser le tramway.</p>
<p>Je suis contre le Tramway. J'ai assisté aux informations. Je suis déçue du projet. J'aurais préféré un métro ou des stations souterraine. Il aurait été opportun qu'il se rende jusqu'à Marly. Finalement, les autobus faisaient très bien le travail.</p>
<p>Je suis en faveur de l'amélioration du transport en commun et j'étais plutôt d'accord avec le tramway. Mais plus j'en apprend sur l'insertion de ce projet sur le boulevard René-Lévesque, moins je l'appuie. Pas à ce prix-là : enlaidissement d'une des plus belles artères de Québec par l'ajout de fils électriques et la coupe sauvage d'arbres matures, déchirement du tissu urbain par la plateforme de béton qui va couper en deux les quartiers, perte de la qualité de vie pour les résidents riverains, augmentation de 230 % de la circulation automobile sur l'avenue Holland, hausse de la circulation de transit dans les rues adjacentes, maux de tête pour les automobilistes qui auront à se déplacer dans le secteur...</p>
<p>Monsieur Bruno Marchand avait dit lors de la campagne électorale qu'il examinerait en profondeur le projet de tramway et qu'il n'hésiterait pas à tout arrêter s'il s'apercevait que celui-ci ne tenait pas la route et n'avait pas d'acceptabilité sociale. J'espère qu'il tiendra sa promesse. Car aucun des scénarios présentés pour le secteur du collège Saint-Charles-Garnier n'est acceptable.</p>
<p>En terminant, j'apprécie qu'on nous consulte enfin. Mais cette façon de faire, de consulter juste sur une portion du projet et non pas sur l'entièreté de celui-ci est plus que discutable. On nous demande de nous positionner sur trois scénarios bancals. Surtout que les gens peuvent répondre autant de fois qu'ils veulent à ce questionnaire. Donc, aucune valeur scientifique.</p>
<p>Un projet de cette envergure 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</p>

<p>longtemps. Je pense sincèrement qu'il devrait y avoir un référendum sur l'entièreté du projet. Malgré le temps et l'argent qui y ont déjà été investi, il ne faut pas hésiter à le modifier pour un projet mieux adapté à notre ville patrimoniale.</p>
<p>Ces exercices auraient dû être faits plus tôt et des choix de scénarios devraient être présentés pour d'autres secteurs où le tramway nuira à la vie des résidents du secteur</p>
<p>Vous ne posez même pas la question si le nombre d'intersections pour les vélos est suffisant.!!??? Sur les 4 résidents de notre maison, 2 transitent en vélo été comme hiver et un autre l'été. Pour nous, cela est important. Ça donne une idée de votre perception des priorités.</p> <p>Vos questions sont tendancieuses et ne laissent pas de place pour rejeter des options complètement.</p> <p>Je n'apprécie pas vraiment que vous changiez les règlements municipaux pour vos intérêts. Où est l'évaluation de l'intérêt des résidents dans cela.</p> <p>Votre projet n'est pas approprié pour les gens de la haute-ville. J'ai bien peur que les gens ne voudront plus s'y établir. Les déplacements vont être tellement compliqués. Il sera préférable d'habiter à l'extérieur de la ville.</p> <p>J'aimerais beaucoup un métro pour ma ville. Il faut voir plus grand.</p>
<p>Vive le tramway</p>
<p>S V P pensez aux UTILISATEURS des transports en commun de la Ville de Québec avant tout. Des citoyens qui veulent circuler en sécurité et (relativement) rapidement.</p> <p>Je travaille dans ce secteur et présentement le moyen de transport le plus rapide pour me rendre à mon travail est l'automobile. Comme la couronne Nord n'est pas très bien desservie par le transport en commun en dehors des heures de pointe, le fait de m'ajouter un 10 minutes de marche supplémentaire lorsque ça m'en prend déjà plus du double en autobus vs auto ne rend pas la solution du tramway très attirante. Jamais dans ce projet on a considéré le flux de véhicules en provenance de la couronne Nord. Seul le gouvernement de la CAQ y a pensé.</p>
<p>Entre les rues Louis-Fréchette et Joffre, beaucoup d'école. J'espère qu'on a pensé à minimiser les impacts de la circulation des autobus scolaires qui emprunteront un autre circuit routier pour rejoindre les axes de traversée Holland ou Belvédère.</p>
<p>A-t-on pensé faire de René-Lévesque une voie de circulation à sens unique?</p>
<p>Je veux seulement vous remercier de défendre le projet et d'y mettre tout votre cœur, c'est très important pour les étudiants comme moi, qui sont très excités à l'idée d'avoir un tramway dans notre belle ville!</p>
<p>Restant dans le haut de Charlesbourg ou devant l'arrivée du tramway avant le changement pour aller à Destimauville. Est-ce que les parcours Express comme la 230 auront le même trajet et se rendent directement en haute ville ou il faudra effectuer un transfert dans le tramway ce qui causera un frein à l'utilisation du transport en commun. Quel sera le montant d'augmentation de mes taxes par année pour ce mauvais moyen de transport que je n'utiliserai pas sauf au FEQ.</p>
<p>Rebrasser les cartes pour une insertion plus étroite, fonctionnelle, conviviale, sécuritaire et saine qui permettrait de conserver les arbres et de construire une station à Saint-Charles-Garnier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garder l'espace pour les utilités publiques sous la chaussée plutôt que sous les trottoirs pour ne pas affecter inutilement les racines des arbres; - Éliminer les îlots de refuge 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;
- Se contenter de l'espace entre les chaînes de trottoirs pour l'insertion du tramway et des voies de circulation
- Limiter l'emprise pour les voies de circulation automobile (3m au maximum) pour limiter la coupe d'arbres et le besoin d'acquérir des bouts de terrains;
- 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. Envisager :
 - ramassage de la neige en simultané
 - entreposage temporaire de neige sur trottoirs
 - voies fermées temporairement à la circulation et transport en commun gratuit;
 - Retirer une ou deux voies automobiles;
- Envisager une autre section de rue partagée de Calixa-Lavallée à Louis Fréchette ou un prolongement de la zone de transition (Belvédère à Louis-Fréchette);
- Ne pas mettre les quais des stations face à face lorsque l'espace est restreint.

Merci de nous offrir l'opportunité de faire connaître notre point de vue

Avec les informations que j'ai, je vote pour l'option 1 sans hésitation.

J'adore le projet!

Le projet de tramway est essentiel pour maintenir la vitalité économique de la ville de Québec et la faire entrer dans le XXIème siècle. Le statu quo en matière de transports est non viable à moyen et à long terme.

Les solutions proposées ne répondent pas à tous les besoins

Je suis retraitée depuis 5 ans. Lorsque je travaillais, j'ai toujours pris le transport en commun ou marché pour aller travailler, et ce, parfois par choix, parfois par obligation. Au cours de mes dernières années de travail, je me rendais chez mon employeur (dans Beauport) ou chez ma sœur (dans Charlesbourg) avec un seul autobus, respectivement le 800 et le 801, ce qui ne serait plus le cas avec le tramway. Une collègue, qui devait prendre 3 autobus pour se rendre au même lieu que moi dans Beauport, ne verra pas sa situation améliorer avec le tramway. Autre cas de figure : Actuellement, je peux me rendre, à partir de Saint-Sacrement, dans Saint-Sauveur ou au Grand Marché très rapidement grâce au parcours d'autobus 802 ou 1. Dois-je comprendre qu'avec le tramway, je devrai me rendre dans Saint-Roch et revenir sur mes pas pour atteindre ces secteurs?

Devrait-il y avoir une traversée pour voiture à Gérard Morissette?

Oublions les voitures sur René Lévesque, sauf pour les nécessités locales, ne coupons pas d'arbres, perso j'aime pas l'idée du tramway, je veux un transport actif en ligne droite partout dans ville, puis des autobus/voitures partagées/metro

J'aimerais beaucoup qu'on me fournisse des explications, des arguments qui réfutent les avantages que j'ai énoncés d'avoir la station SCG au coin de René-Lévesque et Louis-Fréchette ET d'avoir une station au coin de René-Lévesque et Marguerite-Bourgeoys plutôt qu'au coin d'Holland. À défaut par vous de pouvoir fournir des arguments convaincants (donc appuyés d'images et de données), j'aimerais bien que vous soumettiez ce scénario à la population. Merci.

Je trouve que ces consultations sont très pertinentes pour l'acceptation et la démocratisation du tramway. Cela dit, l'opinion des citoyens qui se manifestent lors de ces consultations doit être pris avec son grain de sel. Ayez confiance en vos experts en urbanisation. Selon ce que j'ai lu aujourd'hui, ils font de l'excellent travail. Lâchez pas, j'ai hâte de prendre le tramway!

Ajouter une traverse de voiture sur Gérard-Morissette; il y a beaucoup de personnes qui habitent dans cette rue
Nil
Très intéressant
<ul style="list-style-type: none"> - Sous l'option 3, les refuges sont-ils nécessaires considérant l'absence de voie automobile? - Bien que je préfère l'option 3 mais advenant où l'option 1 serait retenue, serait-ce possible d'installer un quai central pour réduire l'impact sur les arbres? - Les trottoirs ne pourraient-ils pas être situés à l'intérieur de la ligne des arbres, tant au nord qu'au sud, pour les portions vis-à-vis les quais pour réduire l'empreinte des installations et préserver un plus grand nombre d'arbres. - Nonobstant de l'option retenue, des mesures d'atténuation du trafic et de la vitesse se doivent d'être mise en place dans le secteur. La vitesse est aujourd'hui déjà un enjeu/problème dans le secteur, notamment sur l'avenue Holland et, dans une moindre mesure Marguerite Bourgeois.
Bravo ! (Mais faites corriger les textes par un réviseur ou une réviseur la prochaine fois...)
Vous auriez dû proposer la même solution de rue piétonne pour l'avenue Cartier, incluant la piétonisation complète de Cartier.
Beau leadership des responsables municipaux impliqué dans ce projet, ça redonne foi en notre système démocratique !
L'opinion des gens qui n'habitent pas dans notre quartier et qui souhaitent seulement faire enrager les automobilistes ne devraient pas compter. Je souhaite prendre le tramway pour me rendre à mon travail, cependant pas au détriment du calme et de la sécurité de ma rue... et de mes enfants.
Des arbres, ça repousse. Il est urgent de diminuer la pollution causée par le transport par automobile.
J'espère qu'il y aura des mesures incitatives fortes pour amener les gens à utiliser ces nouveaux transports.
Je suis très préoccupée par le scénario 3, qui ne me semble pas envisageable pour assurer la sécurité de nos enfants autour des 4 écoles. L'accès restreint aux écoles pourrait entraîner des comportements d'agressivité de la part des automobilistes.
Bon outil de consultation mais apparaît un peu "réservé" aux initiés.
Vous faites un excellent travail en matière de communication et de partage d'information, consultation, échanges.
Est-ce que l'alternative de faire circuler les voies de tramway en bordure de la chaussée a été envisagée sur cette section de l'itinéraire. Avantages: aucun besoin de zone d'embarquement au centre de la chaussée; maintien des arbres en place; conserver une voie de circulation pour véhicules dans chaque direction.
Quel est la distance entre la station Holland et la station Maguire? Pour la plupart des résidents de la Champenoise (population de 85 ans et plus) le transport en commun est leur seul moyen de transport; plusieurs ne sont pas en mesure de marcher jusqu'à Maguire surtout en hiver. Le tramway ne favorise pas le transport en commun pour beaucoup de gens.
Projet insensé! Il est déjà difficile de circuler à plusieurs endroits dans la ville, on ne désire pas empirer les choses... Le Tramway est trop couteux pour les gains à prévoir!!! Au moins minimisons les impacts svp! Le transport en commun pourrait très bien être amélioré simplement par l'ajout d'autobus à coûts beaucoup plus abordables.

Compte tenu de mon âge, je doute fort de voir le parachèvement de ce projet. Mais je crois fermement qu'il faut que le tramway soit construit le plus rapidement possible.
Je suis tout à fait pour les modes de transports alternatifs (et je n'ai pas de voiture). Cependant, j'avoue que je ne suis pas encore convaincue des gains que nous obtiendrons avec le tramway après tous les chamboulements et les coûts engendrés. De plus, comme je demeure à Beauport, je doute que celui-ci fasse une réelle différence sur mes déplacements, qui sont plutôt longs et complexes.
J'aimerais un référendum sur le tramway, je ne connais personne qui s'enthousiasme de ce mode de transport.
non
Pourquoi ravager plusieurs secteur au nom du transport en commun alors que la majorité du parc automobile sera électrifié d'ici 2035 et sûrement bien avant. Quel est la plus value au saccage du milieu humide du secteur le gendre qui habrite plusieurs espèces? L'avantage du saccage de la canopée actuelle, de complexifier le travail des livreurs? Et quel sera le coût annuel de maintenance et fonctionnement sachant que de plus en plus de gens vont conserver le télé travail?
Nous sommes au XXIe siècle, la population urbaine ne cesse de croître, il est absolument nécessaire que l'insertion du tramway se fasse en harmonie avec la qualité de vie des citoyens, la congestion routière est un obstacle à la vie urbaine, le tramway est une excellente alternative, mais demande de faire un choix. J'ose espérer que ce choix favorisera avant tout le transport collectif et actif.
Je déplore la mobilisation d'individus parfois agressifs quant à leur seule préoccupation soit l'abattage des arbres. On doit faire confiance aux autorités qui ont entendu le message et qui feront le mieux pour compenser la perte de ces arbres. Mais de grâce, accordez une importance proportionnelle à l'ampleur de ce magnifique (mais dérangeant) projet. Il y va de l'avenir des générations futures, de la protection de notre planète. En terminant, je ne souhaite pas participer aux rencontres tellement les opposants sont mobilisés contre ce projet faisant ainsi de retenir l'attention des dirigeants. Ils ne représentent pas la majorité loin de là. Bravo à vous pour votre transparence
L:a station Maguire n'est pas à sa place. Les genns sont à Gérard-Morisset : Cégep, RPA, Cité Bellevue. Maguire, à cet hauteur, est un désert urbain... l'ancien arrêt du 801/800/8 en fait foi. La station DOIT être à Gérard-Morisset. Une maison est justement à vendre coin Renélèvesque/Gérard-Morisset.
Continuez le bon travail ! Ce projet est nécessaire, le réseau actuel étant saturé, et le tramway aura à terme un effet structurant positif et durable dans le temps sur les secteurs qu'il traversera : hausse de l'activité commerciale, hausse de la densité de population, réduction des gaz à effet de serre, amélioration de la santé publique, amélioration du couvert végétal. Ces effets ont été maintes fois observés et mesurés partout dans le monde (Pays-Bas, France, Belgique, USA, Autriche, Chine, Japon, Taïwan, Turquie, Allemagne, Finlande, Hongrie, Pologne, Angleterre, Espagne, Suisse... et des dizaines d'autres ! En même temps, partout sur le globe, la nuisance systématique est toujours la voiture, qui pollue et exige énormément d'espace, non seulement parce qu'elle transporte peu de gens, généralement une personne, et encombre ainsi des routes qui ne suffisent jamais, mais aussi parce qu'il faut la stationner quelque part lorsqu'elle ne sert pas, soit 95% du temps. La voiture est et demeure une catastrophe urbanistique, économique, sociale et environnementale dont il faut déjà planifier la réduction.
Ce projet est important et doit voir le jour le plus rapidement possible.

<p>Il faut éviter d'ouvrir la rue Gérard-Morisset vers le chemin Sté foy via la rue de vimy. L'idéal serait d'ouvrir une traverse du tramway, mais advenant que cette solution ne soit pas retenue, la rue doit rester un cul de sac pour garder son côté tranquille. Par ailleurs, il faut absolument éviter de faire passer la piste cyclable par les ruelles de Gérard morisset vers la rue Eymard. Clairement ces ruelles ne sont pas conçues pour cela et la balance des inconvenient penche clairement vers un maintien du passage par el parc Bellevue. Il faut maintenir ce passage.</p>
<p>Il est temps de construire le tramway. Cessons d'être hypocrite et de se préoccuper soudainement des arbres en ville alors que des centaines d'autres arbres se font couper dans les banlieues pour des stationnements et du développement sans transport en commun.</p>
<p>Avez-vous pensé à ceci pour les scénarios 1 et 3 ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 seule voie automobile vers le vieux Québec et la réduire de 3m à 4m (scénario 1) - avoir 1 plateforme centrale pour le tramway au lieu d'une de chaque côté (scénarios 1 et 3) - enlever l'enflure de cette section en laissant la largeur actuel des trottoirs à 1,5m (scénarios 1 et 3)
<p>Pourquoi ne pas faire des rails avec partie gazonnée au centre-ville, c'est l'endroit qui en bénéficierait le plus</p>
<p>Supprimer les intersections traversantes pour les résidents sera très handicapant. Je pense qu'il faut en supprimer aucune</p>
<p>Il faut éviter de frustrer les automobilistes au point qu'ils prennent des rues locales et empiètent la tranquillité des familles du secteur. Nous souhaitons encore que les enfants jouent dans les rues et fassent du vélo de manière sécuritaire dans st sacrement.</p>
<p>Bravo pour votre ténacité et votre constance</p>
<p>Je me demande encore pourquoi la Ville veut faire un tramway. On dirait que c'est en grande partie pour rayonner hors Québec, ce qui, à mon avis, est une piètre raison.</p>
<p>Je me questionne sur la sécurité de la rue Joffre, rue étroite avec école primaire qui sera probablement davantage utilisée par les automobilistes. Serait-il avantageux de permettre le stationnement seulement d'un côté de la rue? rendre la rue à sens unique?</p>
<p>On appuie le projet de tramway.</p>
<p>La largeur requis pour le projet n'est pas adapté à l'espace disponible. SVP ajuster votre projet a l'espace disponible actuellement.</p>
<p>N'ayez pas peur de réduire l'espace accordé aux automobiles. Les gens vont s'habituer et choisir de nouveaux modes de transport. Augmenter la capacité routière, c'est envoyer le signal que les déplacements motorisés sont encouragés. Diminuer la capacité routière et aménager des espaces pour les transports actifs, c'est envoyer le message que c'est ce type de transport qui est favorisé.</p>
<p>Vraiment allez-y avec des changements qui amélioreront les déplacements actifs. La prémisse selon laquelle on doit limiter au maximum l'impact sur les habitudes des automobilistes est mauvaise si on veut assurer les bons changements d'une perspective de mobilité durable.</p>
<p>J'ai hâte d'embarquer dans le tramway!</p>
<p>Faciliter au maximum les déplacements pour les personnes à mobilité réduite</p>
<p>Très très inquiète. Je ne comprends pas pourquoi l'option de passer complètement sous terre la partie entre Cartier et Myrand et même idéalement jusqu'à l'université n'a pas été plus</p>

<p>longtemps étudié. Nous prenons régulièrement la 800 et la 807 nous sommes en 7 min à l'université quelle sera l'avantage du tramway sur l'autobus à part le côté environnement (essence versus électricité)? Ce projet ne serait jamais accepté à Montréal!!! Pourquoi un métro en 1976 et refusé pour la partie « centre-ville » de Québec en 2022? J'ai l'impression de retourner en arrière avec ce tramway. Je rêve de prendre le métro au coin belvédère, de descendre à la station en plein hiver, protégé des intempéries et m'achetant un café à la station et d'attendre sans ressortir faire la file pour l'embarquement sous la neige ou la pluie. Débarquement à l'université directement dans les tunnels sans avoir à remettre le nez dans le froid! Vivement prendre les sous du troisième lien pour doter la partie du « centre-ville » d'un réseau de transport plus adéquat, attirant et moderne pour ma belle ville que j'habite depuis 25 ans. J'adore ma ville et je suis très inquiète des impacts d'un tramway. Merci beaucoup.</p>
<p>Félicitation pour le travail du bureau de projet, c'est très concret</p>
<p>En ce qui concerne les traversantes pour l'automobile, je n'ai pas répondu à la question, mais je crois que c'est une erreur de ne pas en mettre à la rue Myrand, c'est tuer la tentative de faire de cette rue une attraction (centre de quartier). je comprends qu'il est quasi impossible de ne pas en mettre au Parc Gomin qui est un cul-de-sac.</p>
<p>Prévoir immédiatement les ressources nécessaires pour répondre à la demande TRÈS croissante de l'éco-quartier de la Cité Verte et au futur projeté du site.</p>
<p>Démontrer aux gens comment on peut aller au-delà de ce qu'on connaît et présenter des exemples de rues partagées ou interdites aux voitures et présenter les avantages en terme de sécurité, de quiétude et de réduction de la pollution.</p>
<p>Bravo</p>
<p>Il est important d'assurer la sécurité des piétons et cyclistes. Réduire la vitesse de la circulation des autos, peu importe le scénario. Une dame dans la séance souhaitait faire réduire la largeur des trottoirs et des accès au tramway pour éviter la coupe d'arbres (scénario 1). Je suis en désaccord: il faut penser à la sécurité des usager-ères sur ces voies partagées, surtout pour les personnes à mobilité réduite. Nos trottoirs en ville sont trop étroits, avec trop d'obstacles à contourner pour les parents avec poussettes, fauteuils électriques et autres chaises roulantes. Il ne faut pas refaire cette même erreur.</p>
<p>Je pense qu'il est primordial de penser à l'attractivité du tramway vs l'auto. Il faut que les habitants de Québec ayant une voiture (dont moi) trouve qu'il est plus rapide et efficace de se déplacer en transport en commun qu'en voiture. Note ludique : ce serait génial de pouvoir ajouter le ski de fond aux modes de transport actif (tracer des pistes à côté des voies cyclables?).</p>
<p>Je trouve qu'entre Gérard Morissette et Eymard c'est très long sans traversa pour piétons.</p>
<p>Il est vraiment temps que Québec se dote d'un moyen de transport moderne structurant. Bravo pour ce projet.</p>
<p>Pouvez-vous créer un sondage afin que les citoyens puissent se prononcer une fois pour toutes quand à leur avis sur le tramway en tant que réseau de transport structurant?</p>
<p>Oui, j'aimerais que vous envisagiez la re-plantation d'arbres de plus grandes tailles pour remplacer ces beaux géants verts qui devront être coupés. Je trouve que les arbres suggérés sont de très petites tailles et je suis sûre qu'une plantation d'arbre de déjà 10-15-20ans pourrait favoriser l'opinion publique.</p>

J'aurais aimé avoir plus d' informations Sur le secteur Marguerite Bourgeois et Maguire.
Svp tenir compte des déplacements des véhicules d'urgences dans les scénarios envisagés.
Vous devriez permettre que les traversées piétonnes et cyclistes soient toujours possibles ensemble. Vous limitez exagérément les traversées cyclistes. C'est un non sens que de penser que les cyclistes vont se taper des montées. C'est pas des voitures!
Le scénario 1 est à privilégier mais il faut revoir les dimensions de tout pour garder le plus possible nos arbres!
Il faut garder le principe phare d'implanter un tramway, c'est-à-dire donner une option de transport aussi efficiente ou même supérieur que l'utilisation de l'automobile, en profitant de l'opportunité de transformations des infrastructures pour augmenter les incitatifs au transport actif et amélioration des espaces de bien-être des habitants de la région.
Il est possible de faire circuler le tramway et les voitures sur une même voie sur une courte distance quand la largeur n'est pas suffisante. Il serait bon d'envisager cette solution.
Ne pas oublier les remontées mécaniques pour la basse-ville
La plupart des participants étaient en faveur du tramay et du scénario 1. Il faut avoir une vision de 50 ans plus pour notre transport structurant. Donc 50 ans les arbres auront été remplacés. Sauf que les supporteurs du scénario 3 ont une vision court terme selon moi et sont très vocaux. Idem pour ceux qui sont contre le projet du tramway
Continuez!!!!
Je pense qu'une rééducation forcée des conducteurs est très nécessaire pour respecter les piétons. Cela se fera avec la réduction de vitesse sur toutes les rues de la région des quartiers saint-sacrement, montcalm, sillery et viex-québec.
PAS de tramway serait la solution ... il y a d autres options possibles pour améliorer sans tout détruire les arbres et couper la ville en deux ..
Il faut penser à long terme et prendre en considération que l'humain a une capacité d'adaptation et prendre les options les plus logiques même s'il y a des objections. Continuer votre excellent travail car nous avons besoin du tramway.
Un partie sous terre plus longue serait a considerer a mon point de vue
C'est avec grand plaisir que j'ai constaté l'ajout de nombreuses traverses pour piétons. Particulièrement, et égoïstement, la traverse au bout de la rue Gérard-Morisset, qui permet d'atteindre facilement et plus rapidement le Bois de Coulonge ou la section commerciale de Maguire. Tout aussi égoïstement, j'aimerais qu'il y ait une intersection traversante pour auto pour Gérard-Morisset. Cette rue est un cul de sac, on n'en peut y accéder par le chemin Ste-Foy. Pour en sortir et aller vers l'est, il faudra d'abord rouler vers l'ouest. Et pour entrer sur Gérard-Morisset en provenance de l'ouest, il faudra aller à l'est jusqu'à Marguerite Bourgeois et puis revenir sur nos pas vers l'ouest jusqu'à Gérard-Morisset.
Merci pour le beau projet!
Non
Aucun choix, pas de tramway. Acceptabilité sociale nulle. Référendum.

Le tramway est la pire solution à la mobilité urbaine. En plus de défigurer la Ville, il sera sous-utilisé puisque basé sur des chiffres de fréquentation faussés par le télétravail devenu permanent
Pouvez-vous arrêter ce projet ridicule que personne ne veut? Avec la nouvelle réalité, que les gens travaillent de plus en plus de la maison, ce projet est déjà désuet. Nous avons les bus et ceci est parfait pour les besoins que nous avons, de plus c'est flexible et nous pouvons changer les trajets au besoin. Arrêter de dépenser notre argent pour des niaiseries!
LE TRAMWAY N'AURAIT JAMAIS DU VOIR LE JOUR À QUÉBEC. PROJET FARFELU VOIR IDÉOLOGIQUE D'UN MAIRE QUI N'A PAS ÉTÉ ÉLU EN CE SANS (LABAUME)
SVP, reprenez le scénario 3 pour l'avenir de nos enfants. Le futur de la ville est avec moins de voiture. Il faut faire preuve de courage maintenant.
Très bon travail!
Ce mode de transport fixe sur des rails, n'est pas approprié pour l'intérieur de la ville de Québec.
Merci beaucoup de cette consultation. Restez audacieux, en faveur de la réduction des gaz à effet de serre, et nous vous suivrons. Ce sera un magnifique projet. Je suis allée à Bordeaux il y a deux ans : semble-t-il que le projet a suscité une levée de boucliers au moment de son élaboration. Aujourd'hui, personne ne pourrait plus s'en passer.
Trois RUES MÈNENT À LA COTE DE LA PENTE DOUCE. Pourquoi seule Belvédère est ciblée ? La densité du trafic y sera considérable et il y a une école et un CPE sur la rue !
Valse ou métro auraient été de bien meilleures solutions et plus pérennes que le tramway qui ne saura pas répondre aux besoins du futur et qui coûte cher sans non plus répondre au défi de l'hiver.
Merci de faire avancer le projet de tramway. J'ai hâte de pouvoir l'utiliser! :)
contre le tramway
Est-ce que la station doit être absolument au coin de Joffre ? Pourrait-elle être plus vers Holland si cela démontre certains avantages ?
j'ai quand même lu les documents et les articles du soleil
Merci de sonder la population.
J'aimerais qu'il y ait plus de voies traversantes pour les cyclistes. Sinon, il risque d'avoir tout de même des cyclistes qui traversent, mais de façon moins sécuritaire.
La performance du tramway devrait guider tous les choix. La sauvegarde des arbres ne devrait pas être considérée, on devrait plutôt prévoir un reboisement après implantation.
Merci pour ce beau projet. Il est temps que le transport collectif prenne plus de place à Québec.
Je suis tellement enthousiaste de ce projet d'avenir. Continuez votre bon travail pour l'humain et non pour l'auto!
On aimerait avoir le meilleur projet, et non un projet imposé par des convictions de quelques élus, un projet qui répond à toute la population
Le projet comme tel n'aurait jamais dû avoir l'argent au début. À cause de ça on accepte un tramway qui sera une catastrophe urbaine au lieu de retourner à la table à dessin et proposer un métro léger. Sérieusement, là...
Il est temps que la construction commence et que le gouvernement arrête de s'ingérer dans le projet. On ne fait que redonner la Ville et ses rues aux piétons et aux cyclistes alors qu'elle n'en avait que pour la voiture auparavant. Le modèle de développement

des années 50 a démontré ses limites et s'est avéré une importante erreur d'urbanisme dont nous vivons malheureusement les conséquences. Le tramway ne réglera pas tout mais ça aidera.
Il vaut mieux couper les arbres que réduire le nombre de voies pour les automobilistes. Le projet de tramway devrait être abandonné tout simplement
Un tramway c'est une erreur monumentale
Je préférerais le scénario "ne pas faire passer le tramway dans cette zone".
Je suis pour le tramway, mais contre le fait qu'on ne puisse traverser les rails en voiture comme dans toutes les villes européennes avec tramway (pourquoi surélever les rails??). Je veux absolument que vous gardiez le lien en auto sur René-Lévesque, car sinon notre rue Ploermel va devenir une rue de transit très achalandée et non sécuritaire pour nos enfants et cela nous bloquera l'accès vers l'est (nous ne pouvons déjà pas aller vers l'est via Grande-Allée).
L'important de sensibiliser mais aussi de mettre en place une plateforme multimodal, offrir la possibilité de transporter le vélo dans le tramway.
On nous a fait miroiter aux dernières élections, que les citoyens seraient consultés concernant l'acceptation ou le refus du tramway. Cependant, au début de chaque rencontre on nous mentionne que l'on ne peut rien changer. Je crois qu'il faudrait un référendum afin de me permettre de signaler mon choix de retenir ou pas le tramway comme moyen de transport structurant.
SVP assurer la sécurité des piétons sur les trottoirs en décourageant leur utilisation par les cyclistes. J'ai failli quelques fois être frappée sur le trottoir (René-Lévesque, entre autres).
Merci de prendre le temps de consulter la population et FUCK l'hypocrisie du gouvernement provincial dans tout ce projet! On va de l'avant vers l'avenir avec un projet structurant digne du 21e siècle!
L'information concernant le tramway sur le site de la ville est disponible et à jour, alors suffisant pour moi.
Vous avez des experts, servez-vous-en de façon intelligente et arrêtez d'écouter tout le monde.
Il devrait y avoir une station à la rue Gérard-Morisset. Il y a beaucoup de personnes âgées qui prennent le transport en commun à ce coin de rue présentement. La densité est aussi plus élevée à ce coin de rue qu'à Gomin
L'accès à Gérard Morisset est vraiment compliqué quand on arrive de l'ouest. Si on remonte Maguire, on doit aller au chemin Sainte Foy, remonter Eymard pour revenir sur nos pas. Et même chose lorsque l'on ressort de Gérard Morisset pour aller vers le centre ville... Il y a beaucoup de résidents dans ce secteur, il faudrait y penser, c'est une enclave. Peut-on penser à relier l'avenue de Vimy et Gérard Morisset en réaménageant le sentier vers le parc?
Merci pour votre travail astronomique. SVP, malgré mes réponses, d'une personne qui n'y connaît pratiquement rien, ne SOYEZ PAS populiste. Prenez les données et la science pour faire en sorte d'avoir une belle ville avec plusieurs moyens de transport. Écoutez ceux qui connaissent le domaine et non mon oncle Gaytan! Merci
En empêchant de tourner à gauche sur les rues qui traversent R-Levesque, il serait important d'ajouter des possibilités de tourner sur Grande-Allée, notamment sur Marguerite-Bourgeois où il y a un terre-plein. Le peu de perméabilité dans ce secteur requiert de permettre les déplacements améliorés dans les voies traversantes.
Faites nous un beau projet, Le tramway on en a besoin!

<p>Oui, je viens de déménager de Montréal avec mon conjoint et nous avons acheté une propriété sur Cardinal-Begin. Je trouve que comparativement à Montréal les luminaires piétonnes très très longue a avoir pour traverser la rue... je remarque que les gens n'attendent plus et traverse sans avoir la priorité et la sécurité de celle-ci.</p> <p>De plus, nous voulons conserver qu'une seule voiture (électrique) et je trouve que les pistes cyclables sont beaucoup moins bien développés et sécuritaires qu'à Montréal. Il serait bien d'en avoir d'avantage. J'ai bien hâte cependant d'essayer le vélo partagé électrique.</p> <p>Pour les voitures électrique, il manque beaucoup de bornes de recharge de rue comme à Montréal.</p> <p>Ne vous laissez pas décourager, les gens n'aiment pas le changement. Cependant ça fait du bien de revoir nos infrastructures et l'utilisation qu'on en fait. Beaucoup de gens se sont plain de la piste cyclable sur St-Denis à Montréal, cependant depuis sont implémentation il est beaucoup plus agréable pour les gens de fréquenter cette artère. Il faut plus de projet pour améliorer la vie de quartier... on développe la ville pour les citoyens et les touristes qui la visite... pas pour les gens qui habite en banlieue.</p> <p>La bus va super bien, cependant il serait intéressant d'avoir une ligne direct qui part de l'hôtel Pur et qui arrête aux hôtels de la colline parlementaire, ensuite aux hôtels de Ste-Foy et qui va directement à l'aéroport. Il y a une ligne comme ça à la STM et c'est vraiment pratique... il ne pleut pas de taxi et se Uber à Québec.</p> <p>Merci</p>
<p>Vérifier la faisabilité d'un quai central avec les tramways de chaque côté pour la station Collège Garnier.</p> <p>Cela peut sauver de l'espace et peut-être des arbres.</p>
<p>Pourquoi vous voulez tant NUIRE AUX AUTOMOBILISTES, CAMIONS, LIVRAISONS, POMPIERS, POLICIERS ET TOUS AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS MÉCANISÉS</p>
<p>J'aimerais que soit expliqué le rejet d'un tracé passant sur le boulevard Charest</p>
<p>Annuler le tramway</p>
<p>Je désire utiliser un tramway qui me permettra de me déplacer rapidement avec un minimum d'entraves occasionnées par les automobilistes. Oui aux piétons et aux cyclistes pour une ville d'avenir et respectueuse d'un environnement agréable</p>
<p>Je me demande toujours pourquoi on évite d'exproprier une partie des cimetières sur René Levesque. Ceci permettrait d'éviter le partage des voies du tramway avec les automobiles. Je crois que cela va créer souvent des retards au tramway.</p>
<p>Poursuivez votre bon travail.</p>
<p>Référendum svp démocratie</p>
<p>Je ne comprends pas l'entêtement à rester en surface, alors que le fait d'être sous terre atténue tous les impacts, garde le cachet de la Ville, limite les coûts d'expropriation et d'entretien. Dites-nous juste combien ça coute, les citoyens sont prêts à payer pour limiter les impacts.</p>
<p>Pour le moment, le transport en commun à Québec est une honte, le bus est inefficace et inconfortable. Pour avoir vécu à l'étranger dans de nombreuses villes dotées d'un tramway, je crois qu'il est temps d'avoir un véritable réseau, et de le bonifier dans les décennies à venir.</p>
<p>oui</p>
<p>non</p>
<p>Bon projet bien conçu; continuez le bon travail</p>
<p>Bravo! j'aime beaucoup ce projet.</p>

<p>Les traverses pour auto sont suffisantes mais MAL SITUÉES ! Elles devraient être : Belvédère, Joffre, Holland, Gérard-Morisset, Maguire-Painchaud, Myrand Vous ne questionnez pas les traverses pour vélo !!!! Et il en MANQUE ! PRIMORDIAL d'en prévoir pour Eymard et Louis-Fréchette, deux axes principaux pour rejoindre des pistes cyclables 4 saisons !</p>
<p>C'est le tramway le plus mal fichu que j'aie vu de toute ma vie. Un métro aurait été nettement mieux.</p>
<p>Si les voies autos sont retirés. Comment les cyclistes pourront t'ils se rendre au Collège ou circuler sur le boul. René Lévesque ? Est-ce que seul les piétons pourront y circuler ?</p>
<p>Merci d'avoir l'audace de transformer Québec en une ville du 22 e siècle et d'adopter des mesures qui auront un impact réel sur les changements climatiques.</p>
<p>L'implantation d'un tramway aura sûrement des impacts négatifs, mais à moyen et court terme ce vite oublié. Il faut que tous les modes de transport puissent cohabiter.</p>
<p>Il faut arrêter de capoter sur la coupe des arbres dans la mesure où on les remplacera avec des arbres déjà suffisamment âgés.</p>
<p>Le mode d'appel des feux de piétons à Québec et le fait de passer au centre de la voie, on a vu ça a Montréal il y a fort longtemps et les piétons se faisaient frapper et ils ont démontés le projet. On s'attends à des morts.</p>
<p>Je suis contre le projet de tramway en surface. Mais s'il doit l'être, l'aménagement de rues partagées ne sont vraiment pas optimales selon moi.</p>
<p>Consultez la population pour l'amour du ciel. Vous le savez que vous n'avez pas l'appui.</p>
<p>Le maire me lève le coeur quand il dit qu'il fait ça pour nos enfants. Tout ce que l'on va léguer à nos enfants avec ce projet est une dette démesurée et des égos satisfaits.</p>
<p>J'ai mis insuffisantes pour le nombre de traverses piéton et cyclistes, mais c'est surtout pour le nombre de traverses pour cyclistes. Les cyclistes risquent d'utiliser les traverses pour piéton même s'ils n'y ont pas droit, autant les aménager pour eux aussi en même temps</p>
<p>Aucun commentaire, bien apprécié la séance publique d'information. Bon courage pour la suite!</p>
<p>Le projet doit se réaliser.</p>
<p>Continuez votre bon travail, en espérant que Guilbeault arrête de mettre ds bâtons dans les roues!</p>
<p>Le projet du Tramway en est un digne du 19e siècle, un mode de transport encombrant, non adapté à notre climat et qui défigure la ville. C'est un projet qui nous est forcé, sans nous avoir consulté, alors que la majorité de la population est contre. Pour moi et ma famille, tout lieu qui se situera en ville, au sud du tramway (nous habitons au nord), n'existera plus, tout simplement.</p>
<p>Refaites l'étude de mobilité en fonction des paramètres post 2020 et faites un référendum en bonne et due forme. Un projet sans acceptabilité sociale de sa population est vouée à l'échec.</p>
<p>L'insertion du Tramway dans ces secteurs de la haute ville constitue mon principal frein à l'appui de ce projet. Le Tramway devrait être sous terrain à l'approche de la haute ville pour éviter cet encombrement incroyable.</p>
<p>Je pense qu'il est très important de prévoir une axe est-ouest pour les cyclistes qui soit plus efficace que l'actuelle piste partagée sur Père-Marquette. Sur la carte, il semble y en avoir une de projetée sur Grande-allée. J'espère vivement que celle-ci se concrétisera à court terme.</p>

SVP, prioriser pour une fois le transport en commun, arrêtons de privilégier les déplacements en auto. Ils sont nuisibles pour tous les résidents du secteur.
Merci de penser à l'intégration des déplacements en vélo dans les analyses.
Pourquoi ne pas mettre la station sur le terrain des Dominicains en face. C'est le mandat du clergé, surtout quand on sait ce qu'on sait, d'aider et d'assister l'amélioration du bien être collectif.
Oui, je comprends que aux heures de pointe les 800 et 801 sont débordées. Cependant, si l'urbanisme et l'aménagement de la ville n'est pas changé, si les temps de transport ne sont pas améliorés, si les sites industriels et les banlieues ne sont pas mieux desservies, ce projet ne sert à rien. Se transporter dans la ville avec les transferts et les infrastructures du tramway va devenir un vrai mal de tête. La crise climatique est à nos portes. Il faut faire embarquer plus de gens dans les transports en communs avec du transport efficace et diversifié et le tramway semble loin d'être efficace pour desservir la ville. (Surtout quand on pense aux nombres de bus qui vont s'y rabattre et donc augmenter les transferts et donc le temps de transport). Que l'on pense à densifier notre ville, à se bâtir des « villes 15 minutes » et à optimiser nos infrastructures déjà présentes. J'ai l'impression que l'argument de « Oui, mais les 800 801 sont pleines à l'heure de pointe donc on doit faire un tramway » est équivalent à « Oui, mais aux heures de pointe y'a du trafic sur les ponts donc il faut un 3e lien ». Dans les deux cas, ce n'est pas la bonne solution. Qu'on optimise René Lévesque aujourd'hui (en réponse à la crise climatique qui est maintenant) avec l'ensemble de René Lévesque en voies réservées aux heures de pointe. Qu'on fasse une 800 801 de haute ville avec une 800 801 qui arrivent de la basse ville et qui ne font que débarquer des gens. Qu'on donne plus de priorité aux bus aux intersections et sur certains axes en limitant l'accès aux automobiles (peut être modulé par les heures de trafic). Et de cette façon, on peut moduler le transport en commun sur les voies, conserver l'offre multiple des parcours de bus en limitant les transferts et on aura pas de tramway vide qui passe sur René Lévesque pour 75% de la journée.
La vitesse du tramway n'est pour moi pas une priorité. Avec les feux synchronisés qui le priorisent, il sera toujours mieux que l'automobile. Cette position prise, pensons à l'accessibilité comme premier critère.
faite en sorte que le transport en commun soit le moyen principal de se déplacer, pas juste une option au cas ou. merci<3 vous faites parti de la transition socio-écologique c'est beau à voir.
Selon quel pourcentage le Tramway est-il plus efficace que le transport RTC actuel?
On a hâte d'avoir le tramway, quoiqu'en disent plusieurs sur les réseaux sociaux ! Ne lâchez pas ! Merci
La construction et l'exploitation du Tramway générera plus de gaz à effet de serre qu'il en économisera. La construction (camion, excavatrice...), la coupe des arbres, le transport, la congestion.... Il est important que les gens soit bien informé sur l'impact sur la circulation et un bilan de CO2 incluant la construction et en tenant compte que les autos seront beaucoup moins polluant.
Il faut sortir le plus possible les voitures des villes et favoriser le transport en commun, les piétons et les vélos.
Comme vous pouvez le constater, je suis très favorable au projet de Tramway.
Possibilité d'acquérir un laissez-passer familiale multimodale pour l'année.
J'ai hâte de voir la ville transformer avec le projet et de pouvoir embarquer dedans!
Merci!

J'augmenterais le nombre de traverses pour vélo, ou du moins prévoir le partage piéton/Vélo aux traverses piétons.
Avec le tramway, sera t-il possible de mieux desservir les autres zones par des parcours de type métrobus/express qui passent aux 10-15 min ? Val-Bélair, Loretteville vers Ste-Foy et vice versa ? Par exemple, je suis résident de Loretteville et je travaille à pointe Ste-Foy. Prendre le transport en commun pour aller au travail représente entre 2h et 3h de bus par jour. L'attrait est donc complètement absent dans mon cas. (Autant par la durée du trajet, disponibilité du trajet (doit marcher 15min pour trouver une station, trajets qui ne passent pas fréquemment, etc). L'utilisation d'une voiture est donc pratiquement obligatoire de par ce fait...
Personnellement je crois que le tramway est un mauvais projet et qu'il doit être soumis à un référendum. Je réponds tout de même au questionnaire de bonne foi car l'administration est entêtée à le faire.
Merci. La ville a besoin du tramway
Le retrait de la station St-Charles est un moindre mal et selon mon expérience elle est moins achalandé que Belvédère. Son maintien serait acceptable seulement si le design est revue pour réduire l'ensemble des voies, de la plateforme, des trottoirs, des abris, etc.
Je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de traverse pour les vélos: les vélos vont quand même traverser, mais dans les traverses piétons. À prendre en considération.
Le transport en commun devrait être gratuit!
La plateforme surélevée du tramway me semble le point le plus faible de tout le projet. couper de grands axes de circulation par une plateforme telle que celle-ci semble totalement contre productive et diminue de beaucoup l'acceptabilité du projet.
Excellente consultation publique! Bravo!
On planifie un projet d'avenir pour les générations futures, celles-ci sont beaucoup moins intéressées par la voiture solo et il faut donc amorcer la transition vers une planification routière qui favorise davantage le transport collectif. Les considérations environnementales sont primordiales également, il faut donc protéger les arbres et prioriser le transport collectif, même si cela se fait au détriment des automobiles (qui ont la priorité depuis toujours...).
Je ne savais pas que ces activités ont eu lieu. Aucune info de votre part et pourtant je vis dans le secteur
J'aimerais bien que les tracés, ou au moins un tracé, soit dédié. On a besoin d'une piste cyclable sécuritaire et sur tout direct, entre le centre-ville et Ste-Foy, et un parcours dédié de tramway sur R.-L. serait l'occasion idéale pour en insérer une!
Il faut réduire les avantages de l'auto si on veut que le tramway puisse être un succès.
Le projet de tramway est un projet invasif, intrusif inadapté au boulevard René-Lévesque. Comme l'a indiqué le BAPE, ce projet n'est pas optimal. Note: ce questionnaire est vicié dans le choix des réponses proposées et des questions orientées. Pourquoi ne pas avoir proposé un scénario 4: pas de coupe d'arbres et pas de station? Ces exercices de consultation publique ne sont que de la frime pour nous vendre un projet qui n'a pas d'allure.
Ça n'a aucun sens de faire passer le tramway sur René-Lévesque ! Abattage d'arbres, passage de piéton à moins d'un mètre de certaines maisons suite aux expropriations, etc ...
Il faudrait expliquer les étapes du projet et de sa mise en fonction. Serait-il fonctionnel à la toute fin ou par étape. Il y a beaucoup de travaux routiers à Québec. On ne peut

<p>pas s'imaginer en plus du tramway 2028-2032 celui d'un 3e lien non souhaitable. Voici plusieurs années de congestion généralisée dans la ville. A-t-on pensé à favoriser le stationnement de voitures près de l'aquarium de Qc et de remettre des autobus sur la Promenade S-C. Cette idée était géniale. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi cela a cessé. Avec la phase 3 en pleine expansion, il serait aussi bien d'agrandir la piste cyclable à la hauteur de la côte Gilmour jusqu'en ville. La circulation à vélo doit être travaillée de façon parallèle.</p>
<p>Dans le document de présentation on parle de la section devant les cimetières et j'aimerais qu'il y ait une consultation à ce sujet avec différents scénarios</p>
<p>Il y en a des exemples des pays/villes qui sont construit avec le but de minimiser l'impact des autos et maximiser la sécurité des piétons et encourager la marche, le vélo, et le transport en commun. Ça prend le courage et un départ du statu quo, mais les bénéfices sont nombreux (indépendance pour nos enfants, sens de communauté, meilleure santé pour la population, amélioration de notre environnement...) J'espère que ce projet nous amènera dans la bonne direction.</p>
<p>Il faut changer la mentalité des automobilistes à Québec !!! Plus de courtoisie serait appréciée.</p>
<p>J'ai tellement hâte!!! Merci!</p>
<p>1) dans tous les scénarios d'insertion, que ce soit celui-ci ou autre dans la ville, on ne semble pas avoir introduit le concept de diminuer la largeur des voies pour les voitures. Je me demande quel impact on pourrait avoir pour sauver des arbres aux intersections si on considérait que pour les rues transversales on a besoin seulement disons de 3,2 m (exemple). 2) dans le scénario 3, on ne voit pas de vélos sur le parcours. Ils vont circuler comment jusqu'à la station et quel est le lien cyclable avec le corridor Père marquette et le futur axe Marie-Victorin? Merci.</p>
<p>Mon collègue des Jeunes de Québec pour la Mobilité Durable a été présenté à l'une de ces rencontres. Honnêtement, lâchez pas !</p>
<p>Pourquoi ne pas faire un autre scénario dans lequel les trottoirs sont place de l'autre côté des arbres. Il y a en masse de place de l'autre côté car ce sont des terrains vides. Cela devrait permettre de co server un plus grand nombre d'arbres?</p>
<p>Bon succès</p>
<p>Je veux pas de votre de tramway inutile qui va endetter toute la ville...!!!</p>
<p>On en veut pas de votre maudit tramway qui ne servira qu a une poignée de personnes. Moi je ne l'utiliserai pas, aucunement utile</p>
<p>Nous ne voulons pas de ce système "structurant".</p>
<p>Un référendum devrait être tenu pour laisser les citoyens s'exprimer sur le tramway</p>
<p>Non au tramway, ne faisons pas l'erreur d'Ottawa de dépenser des milliards dans un système inutilisé qui ne fonctionne pas l'hiver.</p>
<p>ON NE VEUT PAS DE TRAMWAY</p>
<p>Afin de protéger l'alignement des arbres côté sud face au Collège, ne pourrait-on pas envisager un contournement sur le terrain du diocèse et du terrain de Saint-Dominique ? Il m'apparaît que ce serait préférables à bien des aspects pour cette station. Pourquoi maintenir le tramway en ligne droite ?</p>
<p>Bravo et merci 🙏</p>
<p>non</p>
<p>Ce projet est moderne et structurant! On a besoin d'évoluer vers quelque chose de plus moderne et efficace que l'autobus si on veut augmenter l'adhésion au transport en commun. Diminuer le nombre de voitures en ville est une nécessité!</p>

<p>Instaurer la gratuité des transports en commun ou baisser la tarification significativement comme c'est le cas dans plusieurs villes au Québec et dans le monde (voir l'article du Devoir du 25 avril 2022 sur le sujet.</p>
<p>Il faut vraiment avoir des mesures limitant la circulation de transit comme sur Pere-Marquette, rue déjà très achalandée. Je crois aussi qu'il faut envisager des solutions « hors de la boîte » pour ce circuit. Comme les trottoirs de piétons sur les terrains du collège des Jésuites, du centre diocésain et St-Dominique. Ceci assurerait la sécurité et permettrait d'avoir des voies dans les 2 sens pour les autos.</p>
<p>LES ARBRES REPLANTÉS SUR LES TERRAINS DU COLLÈGE ET DU DIOCÈSE DEVRONT ÊTRE PROTÉGÉS. PAR LÀ, J'ENTENDS QUE SI LE DIOCÈSE EN VENAIT À VENDRE SES TERRAINS ET QU'UN PROMOTEUR VEUILLE BÂTIR SUR LES LIEUX BEAUCOUP DE MAISONS EN RANGÉE, DES APPARTEMENTS LOCATIFS OU EN COPROPRIÉTÉ, ETC., CES ARBRES NE DEVRAIENT PAS POUVOIR ÊTRE COUPÉS PAR LEDIT PROMOTEUR, MÊME AVEC COMPENSATION FINANCIÈRE DE SA PART. IL DEVRAIT Y AVOIR UNE SORTE DE "SERVITUDE" SUR LE TERRAIN PROTÉGEANT LES ARBRES PLANTÉS PAR LA VILLE AUX FRAIS DES CONTRIBUABLES. CETTE RÈGLE DEVRAIT ÉGALEMENT S'APPLIQUER AU COLLÈGE SAINT-CHARLES-GARNIER.</p>
<p>Je souhaite avoir un tramway digne de ce nom, digne de la Ville de Québec, qui enverra un message pour que les transports collectifs et actifs soient une réalité dans notre belle ville. Je veux que mes enfants aient du plaisir à y déambuler, je veux que les personnes âgées s'y sentent en sécurité. Merci!</p>
<p>C'est dommage de détruire la qualité de vie du quartier avec ce projet de tramway.</p>
<p>Tramway bienvenue!!!!</p>
<p>Je n'ai pas assisté aux séances d'information, mais avez-vous pensé à des feux de circulation pour piétons afin de diminuer l'impact/temps entre les piétons et le tramway?</p>
<p>Scénario 3 svp 🙏</p>
<p>Je pense que le tramway sera moins accommodant que le métro bus, dérangeant, pas plus rapide. Le déneigement en hiver sera infernal car déjà les trottoirs sont impraticables pour les piétons et ce sera encore pire avec le déblaiement s'il y a un tramway. ...et ça compliquera aussi la circulation automobile.</p>
<p>Nous utilisons rarement la voiture car le transport actif et le transport en commun est accessible dans notre coin. Le tramway améliorera encore plus l'offre.</p>
<p>Je suis partisane d'un réseau structurant performant et j'estime que les grands moyens doivent être pris pour le mettre en œuvre. Entre des voies de circulation et des arbres centenaires, je conserverais les arbres</p>
<p>Merci de prendre le temps de nous questionner.</p>
<p>Peu en lien avec la consultation mais c'est une opportunité en or pour la ville de placer du logement social et de densifier intelligemment (c'est-à-dire en prenant en considération la population la plus vulnérable de la ville...) le long du tracé du tramway ET de faire pareil en prévision de la phase 2. Allez!</p>
<p>Merci!</p>
<p>3e lien transport en commun unique à l'est et svp piste cyclable en porte a faux sur le pont de Québec!!!</p>
<p>Je ne suis pas d'accord avec le tramway, impacts majeurs sur les commerçants et les résidents durant la construction. Trop coûteux pour aucun gain de temps de déplacement. Voie centrale surélevée encombrante. Déneigement difficile. Je m'interroge aussi sur la capacité des services incendies ou d'urgence de se rendre là</p>

où leurs services seront requis sur le tracé du tramway. Un métro léger aurait mieux desservi la ville ou l'amélioration du service actuel de bus. Enfin, je ne crois pas que l'acceptabilité sociale soit suffisante pour réaliser ce projet.
Superbe travail, nous avons tous hâte de prendre ce tramway-là. J'espère le voir de mon vivant
Merci de permettre la participation des citoyens Je me sens bien représentée
Une nouvelle ville verra le jour, avec ce tramway. Vous êtes sur la bonne voie. Merci.
Go!!
Vive le tramway de Québec !!! 👍👍😊😊
Je suis très préoccupée par la circulation qui sera déviée dans les rues avoisinantes considérant que de nombreux piétons (et particulièrement des enfants) les utilisent.
Ce projet de tramway est tout simplement inacceptable !!! À revoir complètement selon les nouvelles habitudes de transport des citoyens !!
Pourquoi la proposition du CRE de réduire la largeur des voies à 3m n'est elle pas envisagée? Des ingénieurs ont peur de poursuites s'ils dérogent aux standards du MTQ?
On aurait pu également envisager de mettre ce tronçon souterrain, ce qui aurait répondu à tous les critères.
Il faut limiter au maximum l'abattage d'arbres matures. Je vous encourage aussi à être audacieux : veuillez essayer de décourager l'utilisation de l'automobile dans tous les secteurs du tracé du futur tramway.
Merci pour votre travail !!!
L'insertion du tramway est un moment idéal pour repenser la mobilité complète de la Haute-ville jusqu'à l'Université Laval. Il faut en profiter pour privilégier le transport responsable. Il faudra également qu'il y ait des incitatifs et au transport en commun et dissuasif à l'utilisation de l'auto pour que les gens des banlieues cessent d'entrer en ville en auto. On ne peut pas considérer des axes comme Belvédère comme des soupapes. Il faut aussi que la circulation diminue sur ces axes. J'ajouterais davantage de sens unique, par exemple Calixa-Lavallée et Belvédère, qui sont complémentaire sur une bonne portion de leur trajet.
Je ne suis pas convaincu que la réalité quotidienne des résidents de René Lévesque sois correctement tenu en compte par les designers du projet. En hiver, il est pratiquement impossible ne pas empiéter sur la voie interne pour circuler ou pour entrer/sortir en toute sécurité des entrées résidentielles à cause du remblai de neige ou du manque de visibilité due à l'accumulation de neige. Il n'est pas non plus réaliste de demander aux véhicules de livraison de se garer dans la plus proche voie perpendiculaire pour éviter d'entraver la seule voie de circulation restante. Il faudrait modifier le concept pour ajouter un accotement raisonnable ou abaisser les trottoirs pour pouvoir s'y garer temporairement et aussi modifier les entrées résidentielles pour y entrer/sortir avec un angle.
Merci. Ne lâchez pas. C'est un projet magnifique. On a hâte.
Les phases 2 et 3 sont pour quand? Nous sommes en retard ;)
Ce sondage était encore une fois biaisé et ne nous donnait pas le choix d'être en accord avec le projet de tramway, qui est complètement ridicule et qui ne reflète pas du tout les besoins des citoyens de la ville de Québec. Seuls les gens sans voiture résidant en plein coeur de la ville verront des avantages a ce projet. Tous les autres

<p>payeurs de taxes en seront largement pénalisés. Menez un véritable référendum sur la question.</p>
<p>1. Le tram est une vision pour le futur; en voilà le premier tronçon et puis s'accrocherons d'autres lignes et le tout pour le bénéfice de l'environnement, la rapidité et fluidité.</p> <p>2. Aussi les arbres sont vieux, les branches tombent déjà et on n'a pas pensé ni même prévu, il y a 10 ou 20 ans, à planter une variété d'arbres pour remplacer ceux d'aujourd'hui!</p> <p>3. Entre L. Fréchette et Belvédère il n'y pas beaucoup de maisons et pas de commerces donc pas vraiment besoin d'un arrêt!</p> <p>4. Le tram sera là pour assainir l'air de notre ville. Il faut donc moins de voitures - même électriques car elles aussi sont source de grande pollution lors de leur fabrication. Et que dire de notre système Hydro pourra-t-il supporter ou répondre à la forte demande particulièrement en hiver?</p> <p>5. Marcher c'est bon pour la santé, pour l'esprit; rouler à vélo c'est bon pour le moral et le coeur! Le tram nous facilitera le déplacement et le tout permettra aux jeunes citoyens d'aujourd'hui d'atteindre un bel âge en santé dans une ville prévoyante et soucieuse de son devenir!</p>
<p>Ce qui m'inquiète le plus dans ce projet est le plan de verdissement. Est-ce qu'il serait possible de le connaître avant de prendre toutes les décisions ? Je crois notamment que la qualité des arbres qui seront plantés est un aspect majeur. Serait-il possible d'avoir un retour au sujet de mon questionnaire ?</p>
<p>J'aurais aimé voir le même souci des impacts sur les autres rues pour la station Cartier. Il va vraiment falloir trouver une solution pour que la rue d'Aiguillon ne soit pas envahie par la circulation de transit provenant de l'autoroute Dufferin, qui est déjà préoccupante.</p>
<p>Lâchez pas!</p>
<p>J'espère que dans toute cette planification, quelqu'un a pensé Au transit des véhicules d'urgence, pompiers, ambulances, policiers, car ils doivent vraiment se déplacer en URGENCE. Il faut vraiment les consulter, des vies peuvent être en jeu!!!</p>
<p>Bravo et merci pour toutes vos démarches et consultations!!</p>
<p>Est-ce qu'il serait possible de supprimer la station collègue saint-Charles, mais de déplacer les station belvédère et Holland pour diminuer la distance entre les deux?</p>
<p>Merci ! Il faut impérativement mener a terme ce projet ! Malgré les ce que disent les détracteurs la ville en a besoin</p>
<p>Continuez le plus possible ce genre de consultation, il en résultera une meilleure légitimité politique pour le projet.</p>
<p>Protégez les piétons avec des traverses protégées et clairement prioritaires, des abris pour les intempéries (flaques au printemps), et pourquoi pas un wifi aux stations</p>
<p>Avançons!</p>
<p>Je suis le projet depuis le début et ai très hâte !! J'apprécie beaucoup les vidéos explicatives/lives avec les professionnels sur Facebook et les documents que vous nous transmettez.</p>
<p>Je suis pour le tramway. J'appuie favorablement les décisions du maire. Je veux un avenir plus vert, ce qui veut dire la réduction des voitures. La liberté n'est pas individuelle mais bien collectif</p>
<p>Il faut réduire la circulation automobile et la pollution, considérant la situation climatique, ce n'est plus un choix, c'est une obligation.</p>

Félicitations pour ce beau travail de consultation publique
C'est un très beau projet, merci de nous demander notre avis!
Les arbres font partie du patrimoine à préserver
Coûts de la phase 1 du tramway de la ville de Québec : \$4G ? \$6G ? \$8G ? .. 🙏 🙏
Plus de stationnement pour vélo, si possible.
Est ce que le scénario de stations bout à bout avec quai d'un seul côté plutôt que face à face a été envisagé ? Ça permettrait d'avoir une moins grande empreinte et probablement de sauver quelques arbres. J'appellerais cette proposition : 1B (1A étant la proposition 1 actuelle)
Le nombre de traverse pour les cyclistes me semble insuffisant.
Non
Merci de consulter les citoyens!
SVP, pondez un vrai tramway des années 2100. Oui oui, 2100. Dans ce tronçon, retirer 100% des voies automobiles.
Je suis contente que le vélo ait une place considérable dans ce beau projet
Avec l'augmentation et le vieillissent de la population, les gens qui ont de la difficulté à utiliser le transport en commun (incluant les handicapés), le parc automobile augmentera. Il faut aussi penser à eux.
J'imagine qu'il y aura une voie cyclable adjacente au tramway sur René Lévesque. Il faut aussi réduire la largeur des rues qui permettrons de traverser sinon on va se ramasser avec des pistes de course. Cela semble avoir été fait avec la rue Marguerite-Bourgeoys dernièrement.
Vous devriez considérer l'implantation d'infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales comme mesure d'apaisement de la circulation. Ces infrastructures permettent de diminuer la voie de circulation (i.e. les vitesses), réduire les îlots de chaleur, améliorer la gestion des eaux pluviales en diminuant le volume d'eau rejeté à l'égout, etc. Il est possible de mettre uniquement des saillies végétalisées drainantes (voir Rosemont - La Petite-Patrie). Pour éviter la circulation de transit, on peut aussi créer des obstacles dans les rues (chicanes) et mettre des végétaux pour embellir les rues et infiltrer les eaux pluviales.
Bravo!
J'ai vécu à Ottawa 25 ans, Montréal 10 ans et je vois depuis mon retour à Québec que les automobilistes sont agressifs (pas tous) avec les piétons et cyclistes. Alors, dans les zones partagées, je ne vois que l'option de radars permanents. Le portefeuille est sage et retire la poussé du pied sur la pédale à gaz.
La mobilité de la population vieillissante et des personnes ayant des incapacités devrait être au coeur de la réflexion. Il ne sera pas possible de revenir en arrière et de compenser pour des difficultés non anticipées, les adaptations sont souvent plus ou moins bonnes après coup.
Le tramway est un transport collectif, solidaire des divers groupes de notre société (j'habite Montcalm depuis peu pour bénéficier du transport en commun, de proximité (même si utiliser les autobus n'est pas confortable pour les PA!,)
L'argument des arbres prend beaucoup trop de place. On peut reverdir par après, et les nouveaux aménagements tout le long du trajet vont déjà améliorer le couvert végétal, alors cela me semble être utilisé seulement par les adversaires du tramway à des fins partiales plutôt que pour un réel souci de préservation.

Si l'option d'une rue partagée est retenue, il faudra impérativement avoir des mesures de contrôle de la vitesse automobile, par exemple en installant des photo radars.
Ne ratons pas une occasion parfaite de rendre plus sécuritaire un coin aussi achalandé. Go go go le scénario 3 !
Ce serait une bonne idée d'avoir du gazon sous le tramway pour aider à limiter les îlots de chaleur et à absorber l'eau de pluie.
J'ai choisi de vivre en ville pour éviter l'utilisation de l'auto. J'ai le goût de retourner à Montréal pour avoir une offre de transport plus efficace. Je quitterais Québec si ce projet n'était pas en élaboration.
J'aimerais voir davantage de pistes cyclables sécurisées qui parcourent d'Est en Ouest la Haute-Ville sans avoir à faire des détours. Idéalement, une seule ligne droite sans arrêt
Un vrai métro sous terrain serait mieux
Je demande depuis longtemps quel sera le plan de marketing social pour augmenter l'achalandage et ainsi rentabiliser le tramway socialement mais il semble que vous n'en ayez pas
Besoin d'une phase deux sur la 1ere avenue !!!
Je ne crois pas à l'acceptation de ce projet par la population
Penser au moins aux scooters et aux motos qui pourraient être autorisés à passer, si les autos doivent être interdites...
Je n'ai pas assisté à la séance d'information, mais j'ai lu la documentation fournie sur le site avant de répondre au sondage
Soyez créatifs! Faites des coups de pubs! (Voir suggestion sur créer des boutures des arbres existants pour la mémoire racinaire du secteur) Mais surtout... n'écoutez pas ceux qui ne veulent pas du tramway, ENFIN un Maire prêt à changer les choses pour contribuer à limiter les changements climatiques! Vive le mois sans tonte de gazon! Je suis la seule de mon quartier à le faire déjà, j'ai même reçu un inspecteur de la ville parce que j'avais laissé mes pissenlits poussés... Continuez votre magnifique projet Tramway!!! (p.s. les interdictions de tourner à gauche dans ce quartier ne fonctionnent pas DU TOUT, personne ne voit les pancartes...)
Un métro aurait été beaucoup plus simple et plus convivial - Un projet d'avenir et durable !
Veuillez écouter la totalité de la population avant de faire ce projet. Pas juste la minorité de Limoilou et du centre ville. Merci
Le projet de tramway est un excellent projet à mon avis, visionnaire et complètement adéquat! Merci et lâchez pas :)
On veut rien savoir du tramway
La rue Belvédère n'est pas similaire en largeur et en zonage aux rues HOLLAND et Marguerite -Bourgeois. Elle ne peut pas supporter les trafic intense dans les deux voies. Pour le centre-ville: les rues doivent être en paire (ex: Cardinal-Bégin + Belvédère) pour permettre au trafic d'être divisé en deux (un dans un sens et l'autre dans le sens inverse). Les résidences de Belvédère près du Chemin st-Foy sont extrêmement près de la chaussée et doivent être expropriées si un tel projet se concrétise, car la perte de valeur au dépend d'un projet d'une ville, pour lesquels les citoyens n'ont pas de droit vote, n'a aucun sens. Les résidents de Holland et Belvédère subiront des NUISANCES importantes au dépens de la valeur de leur propriété, pour un projet qui est celui d'une ville entière. Il faut ABSOLUMENT que ceux-ci soient compensés, car le changement de vocation d'une rue APRÈS les achats de propriétés ne permet pas au citoyen de

prendre une décision rationnelle avec toutes les cartes en main. Ces rues n'ont jamais été aussi achalandées que René-Lévesques. IL FAUT RAJOUTER DES INTERSECTIONS.
1) Je me demande cependant pourquoi le scénario 1 où la voie qui reste est sens unique n'est pas présente... 2) Les scénarios 1 et 2 ne me permettent pas de juger la place laissée aux cyclistes. Il ne faudrait vraiment pas nous retrouver avec une largeur de chaussée similaire à Laurier où c'est nettement insuffisant...
il faudra probablement revoir les limitations sur pere-marquette si joffre nest pas traversable en auto car en arrivant de l'est cela demanderait plusieurs detours
À quand la gratuité pour le transport en commun? Ça me semble être le moyen idéal pour augmenter grandement l'utilisation du transport en commun.
Je suis contre le projet du tramway dans son entièreté. Je pense qu'une consultation publique claire et transparente aurait due être faite avant l'amorce du projet qui nuira de facon importante a la qualité de vie des résidents du centre ville de Québec.
Je me demande si le déneigement des quais ne posera pas problème. La neige poussée par le chasse-neige ne se retrouvera-t-elle pas sur le quai? Une solution consisterait à décaler les quais est-ouest pour ne pas les avoir en vis-à-vis. Le chasse-neige pourrait alors orienter la neige sur la rue lorsqu'il passera à hauteur du quai. À moins que vous n'ayez trouvé une meilleure solution, ce dont je ne doute pas. Mais surtout: n'essayez pas de sauvegarder ces vieux arbres dangereux. C'est absurde. Faites le tram comme il faut. La végétation s'y adaptera.
Comment sera desservi le vieux Québec proche du château. Il y a deux écoles et des travailleurs? Exemple parcours 25 et 11. Ils vont demeurer.
Votre sondage est pour le moins biaisé, laissant aucune place au commentaire contre toute option suggérée
Je réitère l'importance de considérer la vie de nos enfants avant la vie de vieux arbres vieillissants. Donc limiter le contournements dans les rues voisines. Merci
Advenant le retrait de la station, il faudrait s'assurer de songer au déplacement des piétons (beaucoup de jeunes étudiants) vers les stations à proximité, par exemple en s'assurant d'une largeur de trottoir adéquate, potentiellement élargie.
Comment faire comprendre que ce projet est ridicule.. Il est faux que le vote du maire était un vote référendaire...nous n'avions pas vraiment d'alternative...
Je répète que le tramway est une occasion unique de consacrer de façon exclusive le boulevard René-Lévesque au transport en commun ainsi qu'aux déplacements en vélo ou à pied.
Je n'ai jamais reçu d'informations sur des ateliers ou pour demander l'avis de la population
J'espère que ce projet verra le jour, c'est l'avenir.
C'est un référendum qu'on veut, pas un sondage biaisé. Il va arriver quoi si une ambulance ou des pompiers doivent aller sur la rue...qui n'est plus une rue? Ou si une personne veut déménager? Avez-vous déjà fait un sondage pour voir combien de personnes vont boycotter tous les endroits où va passer votre train? Je plains les commerçants, à qui vous allez faire vivre un cauchemar pendant les travaux, et après aussi....
Je m'attends à ce que les décideurs de la Ville prennent des décisions fondées sur le bon sens et une vision éclairée du développement d'une ville. Les consultations

publiques, c'est beau, mais cela a ses limites. Comme pour la médecine, je me fie plus au chirurgien pour m'opérer qu'à mon médecin de famille.
En ce qui concerne l'av. Cartier, j'aurais aimé qu'on m'explique ce qu'est une voie partagée. Pour moi, toutes les voies sont partagées actuellement...J'ai consulté les nombreux documents mais je n'ai pas trouvé la définition.
La construction du tramway ne se fera pas sans faire grincer les plus récalcitrants et c'est essentiel d'en arriver là. Quand je pense que même Winnipeg est mieux nantie que nous (avec un vrai métro!), j'ai honte que nous n'ayons rien encore. Alors enfouir un peu plus long le tramway sous terre, arrêtez de niaiser et faites-le. Quand je pense aux maudits chialeux qui sont contre le tramway, ma honte grandit.
L'aménagement détaillé de la station St-Charles-Garnier n'est pas clair: est-ce qu'elle sera aménagée en quinconce pour diminuer l'espace requis?
Passez sous terre svp afin de préserver notre belle ville
Je trouve que les questionnaires traitent de pas assez aspect
Pas assisté mais j'ai pris connaissance de la documentation
SVP consulter le document remis par le conseil de quartier Saint-Sacrement afin de recalibrer adéquatement la distance entre les stations.
Le maire Labeaume ne consultait jamais les citoyens, à l'aune de cette fausse consultation, je trouve que cette approche avait le mérite d'être honnête et franche.
On ne veut pas un tramway hors terre. C'est un mauvais projet à date. Il sera mieux de l'annuler et mettre l'argent ailleurs dans des projets utiles.
Les 3 scénarios ont trop d'impact. Il faut travailler pour trouver un 4 scénario qui permet de réduire les coupes au minimum, garder la station et ne pas complètement arrêter la circulation. Je suis certain que nous sommes capables.
Il y aura peut-être une voie partagée dans le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier, mais il semble acquis qu'il y en aura une voie partagée dans le secteur de la rue Cartier. Entre le secteur du Collège et la rue Cartier Qu'en est-il ? Si les automobilistes risquent fort probablement de contourner ces secteurs par le Chemin Sainte-Foy ou la Grande Allée, devrait-on aménager les voies de contournement en conséquence et assumer que toute cette portion est en voie partagée ?
Beau projet et il est temps d'améliorer l'offre de transport en commun à Québec
Je n'étais pas au courant de la tenue de ces activités: Communication déficiente de la Ville - c'est d'ailleurs peut-être à l'avantage des promoteurs de ne pas informer la population.
Vous imposez un système de transport qui va rendre la haute ville impossible à déneiger correctement
La quiétude et la sécurité sur la rue Belvédère est primordiale. Oui, on est favorable pour couper des arbres mais il faut avoir une vision de 50 ans, les arbres replantés auront repoussé.
Il faut aussi réfléchir à la sécurité de nos enfants qui vont seuls aux écoles du coin
Il faudrait augmenter le nombre de rues de traverse/transit nord sud entre Belvédère et Salaberry en considérant une synchronisation des feux de circulation. Rue des Braves par exemple.
Aussi maintenir rue Calixa Lavallée comme rue de traverse particulièrement pour maintenir la circulation des autobus afin d'éviter un double sens sur Belvédère ce qui serait terrible pour les résidents de cette rue et la sécurité de toutes les familles piétonnières qui y circulent dont l'intersection Père-Marquette et Belvédère.

<p>Scénario no.1 me semble le meilleur scénario. Je n'ai participé malheureusement aux séances, mais des personnes de mon entourage ont participé et après analyses avec eux nous en sommes convenus que le scénario 1 est préférable.</p>
<p>Je suis pour le tramway ou du moins le transport durable mais je crois sérieusement qu'un travail supplémentaire de réflexion doit être fait car aucune des configurations ne font réellement du sens.</p>
<p>L'avenue Belvédère, qui est plutôt une rue, est très étroite, elle ne peut pas accueillir un important flux de circulation. Elle doit conserver sa vocation actuelle.</p>
<p>Le Tramway devrait être sous terrain. On aurait juste des avantages et pas d'inconvénient... On dirait que le tramway est un moyen pour nuire à la bonne circulation routière et faire dévier la circulation dans les rues résidentielles... Ça semble un plan de merde :(</p>
<p>Ce projet aura davantage d'impacts négatifs que d'avantages positifs sur les résidents sur le tracé. Dommage que cette solution ait été retenue.</p>
<p>Je suis vraiment contre le tramway. Vous devriez davantage penser à des trains de banlieux en premier. L'autobus électrique aurait répondu au besoin sans des coûts faramineux. On est tanné de payer des taxes. Pour un métro léger, j'aurais été en faveur. Vous faites une consultation bidon. Ce n'est que de la propagande</p>
<p>Tout le projet dans ce secteur de la ville repose sur la prémisse que la quantité d'automobiles dans le secteur diminuera significativement avec l'arrivée du tramway. C'est un immense pari. Dans le cas où cela ne se produira pas, les citoyens de ce secteur vivront l'enfer. La circulation sur des avenues traversantes comme Belvédère augmentera de manière exponentielle, et des rues de traverse comme Père-Marquette ou Fraser seront prises d'assaut par les véhicules cherchant à rejoindre les quelques avenues traversant René-Lévesque.</p>
<p>Merci de permettre plusieurs façons d'exprimer notre opinion sur ce projet. J'ai confiance que vous trouverez la meilleure option. L'important est de réaliser ce projet porteur pour notre Ville le plus rapidement possible. Il est essentiel pour le bien-être de la population. Merci.</p>
<p>Si la station Saint-Charles-Garnier est abandonnée, il me semble que l'intersection Joffre/René-Lévesque devrait être traversante.</p>
<p>Très beau projet avec lequel nous sommes très en accord. Continuez</p>
<p>Il manque une traverse pour les vélos à l'avenue Louis Fréchette. Il y a un gros pôle d'emploi coin Thornhill et Grande Allée. Comment les cyclistes provenant de ce pôle peuvent-ils aller rejoindre le vélo Boulevard Père MARquette? Détour par Holland qui n'est pas très convivial? Ou comment se rendre à la traversée de Joffre en provenance du sud? Dans ce coin, René Lévesque et Grande Allée ne sont pas invitants pour les cyclistes. Alors, utiliser Thornhill et pouvoir traverser René Lévesque reste l'option la plus sécuritaire.</p>
<p>Éviter la circulation de transit sur les rues résidentielles. Consulter les citoyens et citoyennes sur le choix du trajet des lignes d'autobus (ex: savoir dans quelles rues vont passer les trajets déviés)</p>
<p>L'implantation de tramway selon les plans initiaux élaborés par les spécialistes doit être prioritaire pour combattre le réchauffement climatique. Les modifications à posteriori des plans pour sauver 30 arbres risquent de rendre le projet moins efficace. Les mesures proposées pour sauver 32 arbres risquent de rendre la vie difficile de tout le monde.</p>
<p>Merci pour votre travail</p>

<p>Je félicite la ville pour le déroulement de l'échange du 21 avril. La technologie, la disponibilité et le respect des citoyens étaient exemplaires</p>
<p>Le tramway n'est pas une projet à faire dans notre climat beaucoup trop d'impact au niveau de la circulation vous détruisez la plus belle rue de Québec, le boulevard René-Lévesque. nous n'avez même pas pensé au résident de cette rue - personne de vous ne restent sur le trajet que vous désirez modifier.</p>
<p>Personnellement je suis préoccupé par la performance du tramway en soi. Si on multiplie à outrance les intersections avec la ligne et ce, pour les meilleurs motifs, l'efficacité du mode de transport diminuera. Il faut assurer un juste milieu.</p>
<p>Est-ce que le scénario a l'effet que René-Levesque soit entièrement dédié au tramway, pisté cyclable, piéton a été envisagé?</p>
<p>Nous habitons sur le Boulevard René-Levesque Ouest face à la rue Gerard Morissette et nous craignons de perdre notre entré de stationnement en raison de la largeur des aires de refuge des piétons. Pouvez-vous nous rassurer sur cette situation. Merci !</p>
<p>Je désire un référendum citoyen sur le projet de tramway. Je suis totalement contre ce projet. Les citoyens doivent tous pouvoir se prononcer!</p>
<p>Je ne vois pas l'utilité de permettre la traversée de René-Lévesque aux automobiles par Marguerite-Bourgeois. Cette voie qu'on souhaite plus paisible pour les déplacements des écoliers vers l'école Saint-Sacrement pourrait devenir une voie de détour pour des automobilistes pressés.</p>
<p>J'ai participé à aucune activité publique, par contre j'ai lu tous les documents et présentations concernant le sujet afin de très bien m'informer sur les scénarios avant de répondre.</p>
<p>Bien que je n'ai pas participé aux diverses séances, je me suis bien informé et j'ai lu le matériel avec grande attention. Il s'agit d'un projet majeur, important pour le futur de notre ville et pour un développement durable de son évolution.</p>
<p>Temps d'attente tellement long pour les piétons on a parfois envi de traverser au rouge en tant que piéton on se sent tout en bas de la liste des priorités et l'auto est toujours la reine...</p>
<p>Je m'étonne qu'il n'y ait pas d'intersection traversante pour les véhicules à l'avenue Myrand, qui est un axe important, et qu'elle se trouve plutôt à l'avenue du Parc-Gomin.</p>
<p>Saint-Sacrement est un quartier où il y a beaucoup de personnes âgées. Il faut penser à ces gens là pas juste aux jeunes sportifs !! Aussi penser un peu plus pour les jeunes familles pas facile de se promener sur le boulevard avec une poussette quand il y a des gens qui courent ou un vélo qui coule vite !</p>
<p>Je crois sincèrement que l'arrêt de Holland est mal choisi. Il serait préférable de choisir Marguerite-Bourgeois. Bon courage à votre équipe!</p>
<p>C'est avec les taxes des citoyens que la ville se paye le moyen de ses ambitions... Une consultation à sens unique.</p>
<p>Il faut absolument éviter que Marguerite-bourgeois soit traversante; ça risque d'augmenter le trafic alors qu'il y a une école où il y a déjà problème de sécurité. je suis très surpris que cette option soit dans les plans. Il faut assumer le choix fait de diriger les autos sur Holland et les amener vers Laurier-Grande Allée. Pourquoi chercher à faire plus de compromis en faveur de là auto, encore ? Ce genre de projet vise à transformer la ville dans tous les quartiers pas à empirer la vie dans les quartiers pour avoir un transport en commun efficace - ce dont je suis en accord - tout en faisant comme si ça ne change rien pour l'auto. On veut que les gens l'utilisent le tramway ou</p>

on veut leur envoyer le signal qu'on peut venir en ville en auto comme avant et que les rues résidentielles vont servir à accommoder... D'ailleurs, où sont les mesures pour EMPÊCHER la circulation de transit. Je suis surpris que cet enjeu fondamental - bataille historique du quartier saint-sacrement d'ailleurs - soit à peine abordé... il y a tellement d'exemples en ce moments de rues est-Ouest qui sont utilisées par les autos quand ces personnes jugent qu'il y a trop de trafic sur René-Lévesque... idem pour les axes nord-sud... les autos qui zigzaguent dans le quartier pour sauver 2 minutes... je souhaite des initiatives à ce sujet pour empêcher la circulation de transit. J'en connais qui sont prêts comme moi à ce que ce soit plus difficile de se rendre à la maison qu'à l'heure actuelle afin d'avoir des aménagements sécuritaires et moins de trafic. On en a jusque là des banlieusards qui se croient tout permis, qui se foutent de la signalisation actuelle (l'interdiction des virages à gauche, vous avez vu comment c'est peu respecté?) ce projet doit servir à donner un nouveau souffle à la ville, qui doit être accueillante et un vrai milieu de ville. Autrement, on encourage encore l'étalement urbain... il faut éviter de se doter élu réseau structurant tout en envoyant le message qu'on peut quand même s'installer de plus en plus loin parce qu'on peut aller en ville en auto comme on veut sans égard aux résidents. Aussi : sécurité des vélos et des piétons doit être considérée de façon importante. Par ailleurs, il me semble que d'autres options pour l'insertion auraient dû être présentées. Si une station en moins permet des économies, j'investirais dans les liens mécaniques avec basse ville qui ont disparu. Il y'a cepeps, hôpitaux et institutions qui bénéficieraient de liens comme ça avec Charest en bas. Un moment donné, il faudra assumer la topographie de Québec et avoir des liens qui ont du bon sens entre haute et basse ville. Sinon on encourage encore l'auto !

Le scénario de rues à sens unique a-t-il été envisagé?

Rue Maisonneuve et Ste-Catherine à Montréal fonctionnent très bien. Pourquoi pas René-Lévesque et Grande-Allée (chemin St-Louis) Laurier?

Je suis très inquiet de l'insertion en site banal sur René-Lévesque entre rue du Parc-Gomin et l'avenue Le Normand telle que présentée le 6 avril; je crois que cela affectera beaucoup les performances du tramway et les risques de collisions tramway/voiture. Je crois que la circulation automobile devrait simplement être interdite sur ce tronçon.

Nous sommes un couple résidant sur le rue Gérard Morisset et nous ne sommes pas d'accord avec l'IMPOSITION DE TRAMWAY. Et nous ne sommes pas les seuls... je ne comprends pas qu'une majorité soit défavorable au projet et que vous le fassiez tout de même. Je n'en reviens tout simplement pas.

Rue partagée : faudra présenter et partager une vision permettant aux citoyens de comprendre de quoi il s'agit et de leur expliquer comment ce peut-être sécuritaire, car le paradigme actuel (50-70km/h) fait peur aux gens. S'il est souhaité qu'une telle option soit retenue par les gens y adhèrent, il faut leur démontrer quelles mesures seront prises concrètement, moins dangereux pour les piétons et enfants car la limite de vitesse très réduite, et leur présenter des vidéos réels à l'appui, idéalement d'Amérique du Nord, car les citoyens croient que cela est seulement possible en Europe, alors que c'est tout faux!

J'ai été enthousiaste lors de la première présentation du tramway il y a quelques années. L'annonce de la coupe de nombreux arbres a beaucoup refroidi mon appui au tramway mais je demeure convaincue de l'importance du transport en commun. Enfin, j'ai encore des doutes sur la façon dont le déneigement sera effectué.

Juste à voir les questions, on voit que ce projet est une guerre à l'auto. Le tramway est un projet qui n'a pas l'acceptabilité sociale et il causera un tort énorme à la ville de

<p>Québec. Je suis de ceux qui travaillaient en ville et je vais sûrement reconsidérer mes déplacements si ce projet voit le jour. Un référendum s'impose.</p>
<p>Bravo pour votre travail ! Le tramway va embellir notre ville.</p>
<p>Un projet structurant pour l'avenir commanderais l'aménagement d'un corridor vert entre la sortie du tunnel et l'université Laval où seulement la circulation locale serait permise. UN PEU D'AUDACE</p>
<p>Il faut changer la mentalité de la prévalence des véhicules automobiles sur le transport actif et les transports en commun. Des arbres en fin de vie, cela se remplace de toute façon.</p>
<p>le trafic-auto de transit doit être évité sur des rues résidentielles tranquilles (ex:Louis-Fréchette)</p>
<p>Garder la station Gérard-Morisset c'est plus qu'essentiel pour les personnes âgées et c'est à Cité Bellevue et La Champenoise que se trouve la plus grande concentration de personnes âgées. Le retrait de cette station rendra les déplacements de personnes vulnérables plus difficiles surtout en hiver. C'est un non sens!</p>
<p>J'aimerais participer à un sondage sur mon acceptation du projet de tramway. Dans les faits, je n'en veux pas du tout et j'aimerais que la ville considère cette opinion de plusieurs.</p>
<p>Pourquoi ne pas déplacer le tramway sur Laurier ? Il y a de l'espace au centre!</p>
<p>Un tunnel serait plus cher, mais plus intéressant et permettait une meilleure gestion du transport en commun. Plus rapide, moins d'interférence entre voiture, piétons et meilleures circulation en tout temps et on n'aurait pas une enlaidissement du paysage et une multitude de fils électrique</p>
<p>Encore une fois je me questionne sur l'impact réelle sur la circulation sur l'avenue Thorhnil (déjà étroite et avec un virage à droite problématique lorsque pris par René-Lévesque en direction EST) dans l'éventualité ou le scénario 3 était choisi.</p>
<p>Marguerite Bourgeoys ne devrait pas être une voie de passage car cela va augmenter considérablement le trafic automobile de transit au détriment de la sécurité, de la quiétude et de la qualité de vie du quartier résidentiel</p>
<p>J'ai beaucoup apprécié l'atelier du 20 avril et le grand professionnalisme du personnel municipal. Bravo!</p>
<p>J'espère vraiment que le projet sera réalisé!!!</p>
<p>Nécessité d'éviter le détournement de la circulation automobile direction ouest vers l'avenue Belvédère, laquelle est une rue essentiellement résidentielle. De plus, plusieurs écoles et garderies se trouvent dans ce secteur. Risque pour la sécurité des résidents et des enfants.</p>
<p>Faut référendum les résidents de Québec ont leur mot à dire</p>
<p>Je pense que le réseau structurant du tramway est nécessaire à Québec. Bref je suis POUR le tramway à Québec</p>
<p>Je trouve que votre questionnaire aurait dû prévoir un onglet nous permettant de dire que nous ne sommes pas en accord avec les propositions présentées. Je réitère ma position à l'effet que je ne suis pas en accord avec le projet présenté. M. Marchand nous avait promis qu'il irait de l'avant uniquement s'il y avait une acceptation sociale, ce qu'il n'a toujours pas obtenue. Vous voyez bien que le projet présenté doit être remodelé. Vous n'avez même proposé de revoir le tracé de tramway afin d'atteindre cette acceptation. Qui plus est, votre questionnaire de consultation ne concerne qu'une infime partie du projet, j'ose même pas imaginé le reste du projet. SVP, ne commettez pas une erreur qui aura des répercussions sur les générations futures.</p>

<p>Si cela était possible il serait intéressant de pouvoir visualiser le temps de trajet à pied entre un lieu donné et une station de tramway. C'est possible avec Google map de le faire mais peut-être contraignant pour certain. Peut-être que des tableaux avec des exemples par secteur autour d'une station pourraient aider comme un plan qui indique les distances à parcourir à pied pour se rendre d'un point à un autre Voir exemple de Pontevedra: Pon:https://www.francetvinfo.fr/sante/environnement-et-sante/espagne-pontevedra-la-ville-ou-le-pieton-est-roi_3200883.html</p>
<p>Demeurant sur la rue Sir-Adolphe-Routhier entre Raymond Casgrain et le chemin Sainte-Foy je voudrais mentionner la particularité suivante: dans le secteur à partir du boulevard René-Lévesque il y a trois sortie soit les rues Louis-Fréchette, Sir-Adolphe-Routhier et Ernest-Gagnon pour accéder au chemin Sainte-Foy mais deux entrées à partir du chemin Sainte-Foy soit Sir-Adolphe-Routhier et Ernest-Gagnon à cause de l'entrave aux coins de Raymond-Casgrain et Louis-Fréchette qui empêche les autos de se rendre directement du boulevard René-Lévesque vers le chemin Sainte-Foy ce qui augmente la circulation sur Sir-Adolphe-Routhier entre Raymond-Casgrain et le chemin Sainte-Foy.</p>
<p>Faire circuler le tramway en souterrain. Sinon, le centre ville va être refermer sur lui même,seul les gens du secteur vont y avoir accès. Les personnes qui demeurent à Québec mais dans l'axe nord- sud, qui doivent utiliser l'automobile pour se déplacer seront désavantager. Pour ma part, l'autobus dans mon secteur passe une fois par heure.</p>
<p>J'ai demandé l'échange des questions écrites par les participants lors de la rencontre du 21 avril (j'ai oublié de m'y inscrire au préalable). Je n'ai pas eu de réponse à date... Merci de faire le suivi.</p>
<p>À la hauteur de la rue Gérard-Morisset, il faudrait un carrefour traversant car la densité est plus forte. Ne pas oublier la ruelle qui arrive du Chemin Gomin et Rousseau qui amène de nombreux résidents du secteur.</p>
<p>J'aimerais savoir, si au passage du tramway il y aura de la vibration ressentie dans les résidences adjacentes?</p>
<p>Ajouter un carrefour traversant pour la rue Gérard-Morisset</p>
<p>Je privilégie le scénario-1 Je refuse le scénario-2 J'accepte le scénario-3 si le bureau de projet le privilégie</p>
<p>Contre le tramway et surtout la plateforme surélevée.</p>
<p>Combien de villes nordiques avec chûtes de neige de plus de 200 ont un tramway ?</p>
<p>J'ai apprécié les rencontres, surtout la formule virtuelle qui m'a permis de participer sans quoi je ne l'aurais pas fait. J'aurais néanmoins aimé savoir pourquoi certaines avenues ne pouvaient être expliquées lors des ateliers (ex: possibilité métro léger, ou pourquoi pas possible de savoir pourquoi une seule voie tramway nos possible dans ce quartier)</p>
<p>Le projet est mal conçu. Faite passer ce tramway sur Charest.</p>
<p>J'ai pleinement confiance aux experts de la table de conception du projet.</p>
<p>J'ai mis que les carrefours traversants étaient suffisants, mais il faudrait peut-être en rajouter un pour les gens sur Gérard-Morisset qui sont nombreux et devront faire beaucoup de détours pour circuler. Par ailleurs, je souhaite réitérer mon désaccord envers l'option 3 et j'espère que vous considèrerez de façon prépondérante l'opinion des personnes qui habitent très près de la section visée et/ou qui fréquentents les écoles. J'ai sondé mon entourage (entre Marguerite-Bourgeys et Joffre environ) et personne ne trouve que c'est une bonne idée puisque cela va trop avoir d'impact pour</p>

<p>eux. Au contraire de l'avenue Cartier qui est une artère de commerces de proximité avec énormément de gens qui s'y déplace à pied à TOUS les jours à toute heure (et où le concept de rue partagée est pertinent), le coin devant St-Charles-Garnier n'est fréquenté qu'aux heures de pointe en semaine. Le reste du temps, il y a très peu de trafic, alors pourquoi complexifier les déplacements automobiles des résidents immédiats en tout temps.</p>
<p>Le retrait d'une station dans un milieu relativement dense et près de services pour protéger quelques arbres serait un non-sens.</p>
<p>J'ai vraiment apprécié la présentation et l'atelier. Ça m'a permis de saisir certains aspects. Merci de consulter les citoyens!</p>
<p>Le questionnaire est tendancieux puisqu'il force des choix de réponses. Par exemple, la mise en ordre des meilleures ou moins bonnes options m'a forcé à mettre en #2, 3 et 4 des options qui sont pour moi totalement inacceptables et vos statistiques seront donc inévitablement comptabilisées de manière qui ne concorde pas vraiment avec mon avis.</p> <p>Le tramway est un très mauvais projet pour notre ville. Il réduira la mobilité de voitures, des piétons et des vélos, tant est-ouest que nord-sud. Il forcera l'abattage de plusieurs arbres matures, donc des boisés aménagés comme herbier à l'université Laval avec des espèces particulières (où y a il une forêt de pruches matures dans un rayon de 20 km?). Il n'est pas adapté à notre climat.</p> <p>Bref, je n'y vois AUCUN avantage. SVP creusez un métro de Lévis à l'aéroport et faites de deux mauvais projets un excellent qui sera vraiment un plus pour la mobilité de tous.</p>
<p>De plus en plus, je constate que le projet de tramway permettra une amélioration de l'aménagement urbain de la ville. Bravo.</p>
<p>Cela prend tout d'abord une réelle consultation publique avec une question principale claire : favorable ou non au tramway.</p> <p>Ensuite des questions pour préciser ce choix.</p>
<p>Chaque séance avait un but précis (tronçon, station st charles garnier...). Il aurait été bienvenu de faire une séance publique avec des échanges libres sur le sujet du tramway.</p>
<p>Pour plus de sécurité, je considère que ce serait une option très intéressante d'avoir des VOIES PARTAGÉES ENTRE MYRAND ET CARTIER afin de ralentir la circulation automobile et inciter les gens à utiliser les autres voies d'accès telles Grande-Allée et Ste-Foy. Les résidents du secteur pourraient tout de même circuler pour partir et revenir à leur domicile.</p>
<p>Pour moi le tramway n'est pas la bonne solution - de meilleurs circuits d'autobus électriques ne détruiraient pas notre look patrimonial et coûteraient BEAUCOUP moins cher. Les arbres seraient maintenus et nos terrains ne seraient pas réduits. De plus les circuits autobus sont flexibles et le tramway ne le sera jamais. En d'autres mots, nous conserverions toute la flexibilité souhaité. MAIS , nous n'avons pas été consultés comme citoyens et nous devons nous accommodés avec la réalité. Carole Rivard Lacroix</p>
<p>Donnez le droit de parole à la population sur la pertinence d'un tramway. Sondez la population COMPLÈTE de Québec. Pas juste les citoyens à vélo de la haute ville</p>
<p>Je me questionne sur le détournement du trajet des voitures à chaque intersection (pour contourner les îlots protégés). Cela ne me semble pas une bonne idée et créera probablement beaucoup de problèmes de faire des zig-zag. Cela existe peut-être ailleurs, mais j'ai un voyagé et je ne me souviens pas d'avoir vu cela.</p>

J'aurais aimé savoir ce que pense le Diocèse, École saint-charles garnier et autres organismes longeant la ligne du tramway concernant la coupe d'arbres devant leur terrain
Ces présentations ne sont aucunement des consultations (ai assisté aux présentations Cartier et St-Sacrement) car les scénarios sont déjà tous bien arrêtés et nous ne pouvons nous prononcer que sur ce qui a déjà fait l'objet d'une décision de la Ville. Pour l'aspect "acceptabilité sociale" du public, on repassera. Ou plutôt on ne repassera pas...! En conséquence les citoyens semblent résignés à devoir choisir le "moins pires" des scénarios pour un projet très coûteux et qui les projette/fige loin dans l'avenir. Aucune surprise vu que ce projet est mal barré depuis les tout débuts et aurait dû faire l'objet d'un référendum et non de consultations "populaires" qui n'en sont pas vraiment.
Merci beaucoup pour cette prise de décision démocratique!
J'avais compris au début qu'il était obligatoire d'avoir eu la séance d'info (en direct ou en différé) pour participer aux étapes suivantes. La règle ne semble pas avoir été appliquée de sorte qu'il a fallu réentendre les mêmes explications à répétition pour informer les retardataires. Frustrant.
Des mesures claires doivent être prises pour « en amont » inciter les autos à ne pas circuler dans les rues résidentielles. Par exemple, c'est assez évident que le matin les autos en montant la côte saint-sacrement vont tenter de tourner sur de l'entente puis aller sur Marguerite-bourgeois là où il y a une école et déjà dès accidents... les chiffres sur la circulation disponibles font craindre le pire dans le secteur. Pensons aux enfants, pensons aux personnes âgées, pensons aux usagers du transport en commun, aux cyclistes, aux résidents qui paient des taxes et font des efforts importants pour conserver un quartier de qualité, nettoient les rues et entretiennent les banquettes. C'est un projet POUR les gens de Québec
Dans la mesure du possible, dépendant des choix qui seront faits, commencez à planter des arbres de remplacement TOUT DE SUITE! (par exemple sur le terrain du diocèse, en retrait des arbres actuels) C'est long faire pousser décemment un arbre. Les arbres actuels ont combien d'années?
La consultation m'a convaincue du bien-fondé du projet et de la compétence de l'équipe de projet
Je souhaite la tenue d'un référendum sur le projet actuel de tramway.
On veut un référendum!!!!
il est grand temps de faire un vrai referendum et de ne pas utiliser des questionnaires ou on ne peut qu'accepter les choix qu'on veut nous imposer.
Le tramway devrait être SOUTERRAIN entre l'Université Laval et la Place d'Youville. Seule solution logique.
Je n'ai pas participé aux séances d'informations, mais je suis le dossier avec intérêt depuis son lancement. Le dossier de la mobilité durable, surtout dans le contexte de nos sociétés vieillissantes, est un sujet qui me tient fortement à coeur puisque j'ai fait mon doctorat en aménagement sur la question. À ce sujet, je fréquente souvent le secteur Saint-Charles Garnier pour me rendre au domaine Saint-Dominique, où résident maintenant mes grands-parents. Je crois que la tranquillisation et sécurisation de la circulation sur cet tronçon pourrait inciter plusieurs résidents âgés de la résidence à marcher davantage (notamment pour aller à la bibliothèque) sans craindre de manquer de temps pour traverser la largeur du boulevard René-Lévesque.
C'est plate mais souvent, pour qu'il y ait un changement de mentalité amenant un automobiliste à troquer sa voiture pour le transport en commun, il faut que le fait

d'utiliser sa voiture lui apporte assez de désavantages pour qu'il fasse un autre choix. Québec est une grande ville, La Cité-Limoilou est un arrondissement où le transport en commun se prête très bien et où l'usage de la voiture n'est pas efficient. Cessons d'agir comme si nous étions dans un village! Je suis multimodale (Communauto, vélo, bus et marche) et cela me donne une liberté!

Je vais écrire directement à monsieur marchand et madame Mercier-Larouche pour inciter à un intégration centrale des quais qui est selon moi une idée qui n'a pas été suffisamment explorée.

Je ne pense pas que le tramway améliorera le transport dans la ville de Québec. Seule une minorité de personnes en verront les bénéfices alors que tous devront le payer. Les résidents sur le parcours du tramway vont avoir infiniment plus d'inconvénients que d'effets positifs.

Je suis contre ce projet de tramway dans son trajet actuel sur René-Lévesque, des bus électriques suffiraient selon moi, mais je réponds quand même pour essayer de minimiser les conséquences.

J'ai lu les questions-réponses du 20 avril, et je constate qu'aucune objection ou demande de référendum n'est acceptable. On nous demande simplement dans ces "consultations" de choisir entre se faire couper un bras ou une jambe, et tant pis pour la démocratie!

Le promoteur du projet parle d'une vision pour 50 ans! Quelle suffisance! Dans 50 ans Québec sera peut-être sous l'eau parce que les calottes polaires auront fondu...Par contre, il est certain que les 5 prochaines années seront infernales pour les résidents le long du tracé!

Je suis contre le tramway. Il défigure la Ville et je désire un référendum. Il est inconcevable que le citoyen ne puisse se prononcer sur ce projet. Les élections de mairies ne sont pas un référendum. Si 5/5 partis aurait été "pour" cela ne voudrait pas dire que 100% de la population est "pour". Faire un référendum sur le plus gros projet de l'histoire de Québec n'ouvre pas la porte à en faire tout le temps. Le discours de la Ville est plein de démagogie et infantilisant. Soyez démocratique et faites un référendum.

À travers l'exercice d'information et de communication du projet Tramway dans le secteur St-Charles-Garnier, nous avons été à même de constater la nécessité d'actualiser les données et projections sur l'achalandage en transport en commun et en circulation automobile. À titre d'exemple, la pratique du télétravail ne semble pas considérée pleinement. Des consultations auprès des entreprises du secteur visé démontreraient très certainement l'intégration de la pratique du télétravail et la réalité à l'effet que le télétravail (notamment chez IA) est présent et là pour rester. Le même constat peut être émis pour la fonction publique (MSSS, RAMQ...) où le télétravail est solidement implanté et destiné à rester de façon significative.

Également, l'utilisation du transport en commun par les élèves du secteur semble être méconnue. Par exemple, la Ville de Québec ne semblait pas être au courant que le Collège St-Charles Garnier offrait six (6) circuits de transport scolaire personnalisés à ses élèves. Notons également qu'un nombre significatif d'élèves du Collège demeure à proximité et s'y rend à pied ou en vélo. L'ajout récent de supports à vélo supplémentaires en réponse à la demande grandissante démontre l'importance grandissante de ce moyen de transport chez les élèves du Collège.

Je crois bien humblement que la Ville gagnerait à revoir ses ambitions de départ sur le projet pour les rationaliser et les réfléchir selon la réalité de 2022 et selon des projections réalistes. La Ville se doit de respecter ses propres recommandations en

matière de conservation du patrimoine et en matière de foresterie urbaine (vision de l'arbre).

Pourquoi ne pas s'inspirer des exemples récents de villes comme Nancy, Lyons ou Tours en France où des projets de tramway ont été revus à la baisse voir même substitués par des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ou trambus électrique?

Commentaires des citoyens Q # 20

Question # 20 :

« Pour quel(s) autre(s) motif(s) fréquentez-vous le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier ?

245 réponses

Autre (veuillez préciser)	13,02%	245
Bibliothèque		
La bibliothèque.		
Bibliothèque		
En particulier, la Bibliothèque des Jésuites.		
Enfant qui fréquente l'Institut St-Joseph		
Mes enfants vont à l'école primaire et secondaire		
Ecole		
Mes enfants vont a cette école		
Restaurant, dentiste,		
Bibliothèque		
Commerces		
J'ai fréquenté ce secteur durant plus de 25 ans		
Santé car je marche fréquemment ce secteur pour aller à la bibliothèque		
Hôpital, bibliothèque		
La bibliothèque, marche/vélo de loisir près du domicile, transit vers le travail		
Mes enfants étudient au CSCG		
Rendez-vous médicaux / visite à parents en perte d'autonomie		
Déplacements utilitaires à vélo vers le secteur de Sainte-Foy		
Faire des commissions		
Bibliothèque		
Je circule à vélo		
Faire de courses		
Commodité de circulation et choix personnel des moyens de déplacement. Pas question qu'on m'impose un tel projet.		
Pour affaires		
Ancien lieu de travail (RAMQ) où je dois m'y rendre encore à l'occasion.		
Je respecte seulement tout les citoyens		
La bibliothèque et les commerces locaux		
Garderie des enfants (Villa Montessori)		
C'est à distance de marche de mon quartier (quartier Montcalm). Je traverse très régulièrement cet endroit.		
Bibliothèque		
Je prend souvent la 800 et 801		

Bibliothèque
Mes enfants y allaient à l'école
Soins médicaux, commerces
Bibliothèque
transit vers Sainte-Foy
Dentiste
fréquentation de la bibliothèque
Transit vers épicerie Provigo Belvédère
Transit transport par autobus, pistes cyclables
Transit en vélo, bibliothèque, marche
Commerces et professionnels sur René-Lévesque
Bureau de poste, bibliothèque
Bibliothèque
Proximité du parc Bois de Coulonge
Transit vers le Vieux Québec, le Grand théâtre et la colline parlementaire
lieu de transit par le métrobus pour me rendre au travail.
J'ai fréquenté le secteur pendant mes études au secondaire.
Marche
aller en ville pour loisirs et restos
Fréquentation des commerces
Trajets de bus dans le secteur
commerces
Je vis dans le secteur!
école des enfants
marche et velo en famille a partir d'avenue de vimy
Bibliothèque et Provigo
Magasiner
Bibliothèque
Proximité de mon lieu d'habitation, quartier Montcalm
Transit pour les achats par transport en commun
Transit en autobus
École des mes enfants
Rencontres de représentation, congrès, etc. au centre-ville
Prendre le bus
Mes enfants iront peut-être au Collège dans quelques années
Bibliothèque
Aller chercher mon enfant à la garderie!
À mi-chemin entre chez moi (Montcalm) et le travail (rue Boivin)
Musée, restos, theatre, plaines, etc
Bibliothèque; épicerie
je le traverse à pied presque tous les jours.
RDV au centre médical
Je le traverse fréquemment à pied.

Lieu de transit cycliste vers Ste-Foy, Sillery et le Bois-de-Coulonges..
Prendre l'autobus
magasinage ave Cartier
Bibliothèque.
Aller à Ste Foy
Fréquentation de la Bibliothèque
Domicile car aussi propriétaire dun bloc sur Pere Marquette pres de Joffre
Bibliothèque
jardin communautaire
mobilité d'exploration à pied ou en vélo
transit entre domicile et lieux culturels Grand Théâtre rue St Jean etc
Bibliothèque
Bibliothèque et provigo
Bibliothèque, épicerie, pharmacie
À cause de la station de Communauto du CSCG.
Hôpital
Bibliothèque
camp d'été
J'étais moi même étudiante à St-Charles avant et utilisatrice du transport en commun (800-801), je comprends entièrement les besoins des étudiants dans ce secteur en matière de transport en commun
J'habite sur la rue Joffre.
Visite fréquente à la bibliothèque et faire l'épicerie
Bibliothèque, cité verte, ywca, marche urbaine
Bibliothèque
Bibliothèque
Bibliothèque et marche à pied
Bibliothèque
Bibliothèque
Bibliothèque Collège-des-Jésuites
Passage occasionnel
personnel
Hôpital Saint-Sacrement (soins en ophtalmo)
Aller à l'épicerie
École de mes enfants
Habite sur belvédère côté montcalm
Raisons personnelles
Je fréquente la bibliothèque.
Bibliothèque
Passage fréquent
Services (visite d'entreprises)
Épiceries
Bibliothèque.

dentiste, visite hôpital St-Sacrement pour tests, physio, etc.
promenades et bibliothèque
École et garderie
J'utilise souvent la station du RTC côté sud de Saint-Charles pour les parcours 800 et 801
Bibliothèque
Transit, transport en commun, services
J'y passe en revenant de la ville de Qc
École de mon fils (3 années du secondaire)
aller porter les enfants à l'école
Je fréquente la bibliothèque coin Joffre et René-Lévesque.
Bibliothèque et marche
Transit en transport en commun ou à vélo dans le quartier et vers les quartiers avoisinants
Transit en vélo ou transport en commun
Je reste à proximité du quartier Saint-Sacrement, je me déplace pour marcher, me rendre au parc, aller à bibliothèque, ...
rendez vous
Bibliothèque à l'occasion
Achat et divertissement
Lieu de transit pour me rendre à des rdv médicaux
Assister à des événements en ville
Lieu de transit vers notre jardin communautaire
Études de mes enfants
Salle de spectacle
Pour le plaisir car ses un si beau quartier.(defois j'accompagne mon père a son travail aussi)
des fois
Entre bureau et boul. Laureir
Bibliothèque
Service de garde
Promenade
bibliothèque
Je passe par là avec la 801
Bibliothèque, courses diversifiées.
Lieu de transit à vélo entre le domicile et le travail
événements deans le vieux-quebec
Visite de commerces
Provigo
Service
Promenade... pour admirer les arbres
La garderie de mes enfants s'y trouve.
Je possède des immeubles locatifs dans ce secteur.
Garderie de mon fils. Lieu de transit vers le travail.

Bibliothèque et commerces environnant
Lieu de transit (présentement en autobus 800/801) vers l'université
Je fréquente rarement ce secteur.
transit en vélo
Camps de jour estival
Bibliothèque etc...je demeure sur Pere-Marquette, côté Montcalm
Bibliothèque, épicerie Provigo, pharmacies
Études des enfants
J'utilise aussi les bus 800 et 801
Épicerie
Bibliothèque
Enfants au Collège
Épicerie
Bibliothèque
Ecole
Me rendre dans les commerces (épicerie, boutique,...)
En vélos, axe Père-Marquette notamment
lieu de transit vers mon lieu d'emploi
J'y transite toute l'année en vélo entre le travail et la maison
Autobus 807, 800, 801, 1
CPE
J'ai vécu à proximité jusqu'à 2019 et y retourne à l'occasion.
Transport en commun
Promenade
Commerces
Bibliothèque et Metrobus
Mes enfants étudient au Collège Saint-Charles-Garnier.
Le bibliothèque
Bibliothèque. Épicerie.
Qualité de vie depuis la retraite, éventuellement je n'aurai plus de voiture ! 😞
Magasinage.
Souvent de passage pour continuer plus loin
J'y ai habité pendant plus de 10 ans, c'est un quartier cher à mon coeur!
bibliothèque
commerces
jai habité toute mon enfance et ait ete au college
études de mes enfants
Présence de ma garderie derrière le pavillon St-Dominique et bibliothèque Collège-
des-Jésuites.
Déplacement urbain.
Courses (bureau de poste, cordonnerie, épicerie, pharmacie, et d'autres).
bibliothèque municipale
Bibliothèque municipale

utilisation bibliothèque
Bus, accès Biblio , épicerie , accès au blv Laurier pour aller sur les plaines, parc Bois de Coulonges et ce à pied
Bibliothèque municipale; Accès au parc du Bois-de-Coulonge; accès au transport en commun
bibliothèque
Je demeure dans le quartier avoisinant Montcalm
Promenade à pied, faire nos emplettes à pied (épicerie, pharmacie, bibliothèque, banque, dentiste,
Transit piétonnier vers le centre-ville
C'est mon quartier
Rendez-vous chez l'esthéticienne sur la rue Belvédère, hôpital St-Sacrement,
bibliothèque
Bibliothèque
Bénévolat
Marche, vélo, etc. Autrement dit, c'est proche de Montcalm.
L'école de mes 2 filles et de mon garçon dans 4ans et demi
Commissions
Bibliothèque Collège des Jésuites
Station Communauto du Collège
Bibliothèque, salle de spectacle
Lieu de résidence
bibliothèque
Consultation professionnel
Provigo, bureau de postes, bibliothèque
J'y réside et mes enfants vont à l'institut St-Joseph
Bibliothèque
Garderie
Bibliothèque, jardin communautaire près Diocèse.
Je stationne sur Moncton et je marche sur les plaines 4 fois par semaine. J'ai des problèmes de mobilité (d'équilibre).
Mes enfants y étudient
Garderie des enfants
Commerces sur Cartier
Bibliothèque
Transport en commun, Vélo.
Je le traverse en autobus pour me rendre au travail
Écoles des enfants
Zone de marche dans le quartier et lieu de réunions de ma copropriété.
J'y passe en velo
ma fille fréquente le collège
Provigo René-Lévesque - Belvédère, bibliothèque - aller vers d'autres secteurs
bibliothèque
J'œuvre comme bénévole au Collège St-Charles-Garnier

Enfants dans 2 écoles du secteur

J'habite à la limite de St-Sacrement, près du Parc des Braves

Ancien du collège

Promenades à pied. Bibliothèque municipale.

Bibliothèque

Centre médical de la Cité-Verte/Centre dentaire Holland

La bibliothèque. Et j'y vais à pied...

Lieu de correspondance sur le réseau Métrobus (station Belvédère)

Commentaires des citoyens Q # 21

Question # 21 :

« Si le motif pour lequel vous fréquentez le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier est le travail, merci de préciser le nom de votre organisation ? »

270 réponses

Résumé

No.	Type d'organisation	Fréquence
1	Fonction publique	62
2	Compagnie d'assurances	57
3	Institutions d'enseignements	42
4	Hôpitaux	28
5	Autres	81

Actuellement en télétravail.
Acupuncture
acupuncture Montcalm enr.
Amplettes
Anciens combattants du Canada
Annuler ca
Assemblée nationale
assurances
Atelier Véloce, un service d'entretien de vélos mobile. Je me déplace un peu partout dans les quartiers centraux, dont le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier
Aucun choix, pas de tramway. Acceptabilité sociale nulle. Référendum.
Aucun scénario sans référendum
aucune de ses réponses, projet inutile, trop coûteux, dépensement de couts assuré, combien va couter l'entretien, aucune voiture en ville, faillite des commerçants, aucune possibilité de déménagement, ramassage des ordures etc.... rien de positif dans ce projet
Avec votre tramway dans les pattes, je suis tellement contente de ne plus travailler au Collège!!
Bénéva / L'Unique Assurance
Bibliothèque de Québec
Bibliothèque pour formation IPAD
Ça ne vous regarde pas
CCAQ 140 Grande Allée Est
CCNQ
Cegep Garneau
Cégep Garneau
Cégep Garneau

Celsius Solutions Ventes (sur la rue Belvédère) et mon fils va au Collège St-Charles Garnier
Centre de crise de quebec
Centre de crise de Québec sur le blvd René-Lévesque
C'est intrusif comme question.
C'est pour me rendre au travail à Sainte-Foy
CHU de Québec
Chu de Quebec hôpital Saint-Sacrement
Chu de Québec, HDQ (transit) ET HSS
CHUL
CHUL, Cégep de Sainte-Foy (mon conjoint)
CHUL-Centre mère-enfant Soleil
CISSS CN
Ciuss Capitala-Nationale (hôpital Jeffrey-hale)
CIUSSS CRDI
CIUSSSCN
Clinique Femina
Collège saint-Charles Garnier
Collège Saint-Charles-Garnier
Collège Saint-Charles-Garnier
Collège Saint-Charles-Garnier
Collège St-Charles Garnier
Collège St-Charles-Garnier
Colline parlementaire
Commission Scolaire Central Québec
Commission scolaire CQSB
Commission Scolaire de la Capitale
Conseil régional de l'environnement
Construction
CSQ
Domaine saint Dominique
École Oraliste
École oraliste de Québec
École oraliste de Québec pour enfants malentendants ou sourds
École primaire
Émis Clinique médicale
Fédération québécoise des municipalités (1134 Grande-Allée)
Firme d'avocats

Fonction publique
Fonction publique québécoise
FQM
Garde côtière canadienne
Garneau
Gouv fédéral
Gouvernement
Gouvernement
Gouvernement du Québec
Gouvernement du Québec, passage par métrobus dans ce secteur.
Holland School
Hôpital du St-Sacrement
Hôpital Jeffery Hale.
Hôpital saint sacrement
Hôpital Saint-Sacrement
Hôpital st-sacrement
IA
iA Groupe Financier

iA Groupe financier
la groupe financier
IA Groupe financier
iA Groupe Financier (Industrielle Alliance)
iA Services Financiers
ICQ: Bibliothèque de Québec
Il travaille comme comptable pour le gouvernement du Québec dans la gestion de leur édifices.
Industriel Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle alliance
Industrielle alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
Industrielle Alliance
industrielle alliance
Industrielle Alliance

Industrielle Alliance
Industrielle Alliance sur Grande Allée
Institut Saint-Joseph
Institut Saint-Joseph
Institut Saint-Joseph
Institut Saint-Joseph (Enseignante avec enfant)
Institut St Joseph
Institut St-Joseph
J'y transite en bus pour me rendre en bas de la Côte Saint-Sacrement au Centre de conservation du Québec.
Je désire un référendum citoyen sur le projet de tramway. Je suis totalement contre ce projet. Les citoyens doivent tous pouvoir se prononcer!
Je me rends à l'Université Laval
Je ne voudrai pu aller travailler en haute ville puisque ce projet va causer le plus gros bordel pour les 10 prochaines années. Le télétravail est le meilleur moyen pour réduire les GES. Dommage de tuer la haute ville de Québec qui est si beau. Ce projet est seulement pour créer des faux emplois chez Alstom qui nous coutera environ 6 milliards sans décongestionner les autoroutes.
Je passe par ce secteur pour me rendre au travail à vélo (MTQ - Hôtel Delta)
je passe par la pour allez à la job:)
Je suis à la retraite
je suis électricien de rénovation, je travaille partout en ville et aux alentours
Je suis maintenant retraité mais j'ai longtemps transité en bus chaque jour par ce secteur.
Je suis un consultant allant régulièrement à L'industrielle Alliance
Je travaille au Collège Saint-Charles-Garnier et je suis totalement POUR le Tramway
Je travaille dans le centre médical Berger
Je traverse le secteur en 800-801 en direction de Laurier pour travail ou loisir.
Je vais a la biblio
Je vais à l'Université de Montcalm.
J'habite dans Montcalm et je travaille dans st sacrement. Je ne suis pas en faveur du tramway et je ne n'utiliserai pas non plus pour le travail .je suis entrepreneur et j'ai besoin de ma voiture pour plusieurs raisons pour me rendre au boulot. Je souhaite préserver les rues résidentielles tel quel comme belvédère qui est sensé déjà être 40 km/h et que les autobus et voitures dévalent à tout allure.
J'habite le quartier et travaille à la RAMQ, j'aurais aimé lors des échanges une plus grande implication des grands employeurs du secteur qui ne semblent pas avoir participé à l'échange (bien que je suis heureux que le citoyen du quartier soient considérés en priorités)
J'habite tout près de la station St-Charles Garnier vers Ernest-Gagnon. Je traverse le secteur pour me rendre à mon lieu de travail (Institut de la statistique du Québec) à partir de mon lieu de résidence.
j'y vais en vélo
La Capitale
La Champenoise

La Chope Gobeline
La récolte
Le palier juridique inc.
Les consultants Coulombe Jumeau et ass. inc.
Les enfants à mes amis vont à ce Collège, et eux aussi sont en faveur d'une diminution des voitures dans le secteur (enfants et parents) :-)
Librairie Première Issue
Magasins, coiffure, pharmacie, bibliothèque, etc
MAPAQ
MEI
Ministère de la santé et des services sociaux
Ministère de l'Économie
Ministère de la Cybersécurité et du Numérique
Ministère de la Santé
Ministère de la santé
Ministère de la santé et des services sociaux
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Ministère de la santé et des services sociaux
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Ministère de l'enseignement supérieur
Ministère des Forêts, de la Faune
Ministère des Transports
Mnbaq
Mon fils va à l'institut St Joseph
MSSS
MTQ (centre ville)
N/A
N/Ap
NA
On veut rien savoir du tramway
On veut un Référendum
Orchestre Symphonique de Québec
Passer par le secteur pour travailler au centre ville
Postes Canada

Pour aller au travail, vers le MELCC (Marie-Guyart)
Québec'ERE
RAMQ
Régie de l'assurance maladie du Québec
Régie de l'assurance maladie du Québec
Régie de l'assurance maladie du Québec
Représentant aux ventes
Résidence RPA
ROHQ
RPA-CHSLD La Champenoise
Saaq sur Jean Lesage
Secrétariat du conseil du trésor
Service canadien des forets
Services en Placements Peak
Soft dB Inc.
Syndicat de professionnels et professionnelles du gouvernement du Québec (SPGQ)
Télétravail du domicile
TRANSIT VIA PISTE CYCLABLE
Travailleur autonome en télétravail
UBER
Université
Université
Universite laval
Université Laval
Université Laval
Université Laval
Université Laval

Université Laval
UPS
Videotron
Videotron tech sur la route
Ville de Québec
Ville de Québec
J'y vais à vélo: par Père-Maquette ou par le boulevard René-Lévesque
WIKA Instruments, comme représentant technique, je dois aller voir des clients partout.