Réglementation d'urbanisme applicable au tramway

Projet de Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349

Déposé au conseil d'agglomération

6 juillet 2022

Dans le cadre de la Politique de participation publique, un rapport complet des activités de la démarche de participation publique est produit.

Dans ce document, les informations suivantes sont regroupées :

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

Description du projet

La Ville souhaite être plus agile lorsque viendra le temps de construire, le long du tracé du tramway, les infrastructures publiques comme les stations et les pôles d'échanges, les vélostations, les équipements techniques et l'affichage. Un projet hors norme comme le tramway nécessite donc la mise en place d'un cadre réglementaire adapté.

Il est ainsi prévu d'adopter un Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349. Ce dernier s'applique uniquement le long du parcours du tramway et porte exclusivement sur les infrastructures publiques directement associées au tramway. Certains travaux sur des propriétés adjacentes pourraient aussi être visés par cette nouvelle réglementation, comme le déplacement d'un escalier, le réaménagement d'une aire de stationnement ou la relocalisation d'une enseigne, et ce, seulement si les travaux sont essentiels à l'implantation du tramway. Tout projet de développement public ou privé demeure assujetti à la réglementation en vigueur, comme un éventuel projet immobilier voisin d'une station.

Afin de faciliter la construction de ces installations, il est donc proposé d'adopter un règlement sur mesure afin d'encadrer adéquatement le projet et d'éviter de délivrer des permis à la pièce. Le règlement est proposé en vertu de l'article 74.4 de la Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec qui permet la réalisation de grandes infrastructures.

Tous les détails se trouvent dans la documentation disponible sur la page web de la consultation : www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=279

Démarche de participation publique

Étapes

- Consultation publique sur le projet de modification réglementaire – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) : 19 mai 2022, à 19 h, en salle (Édifice Andrée-P.-Boucher, 1130, route de l'Église) et en ligne (Zoom)
- Consultation écrite (21 jours) : du 19 mai au 9 juin 2022

Rapports des différentes étapes (voir les documents à l'annexe 1)

- Rapport de la consultation publique sur le projet de modification réglementaire – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)
- Rapport de la consultation écrite (21 jours)

Rétroaction

Aucune modification apportée au règlement à la suite de la consultation.

Annexe 1 : Rapports des différentes étapes

Réglementation d'urbanisme applicable au tramway

Projet de Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349

Activité de participation publique

Consultation publique

Date et heure

19 mai 2022, à 19 h

Lieu

Édifice Andrée-P.-Boucher

1130, route de l'Église

Salle du conseil

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des intervenants.
2. Présentation du déroulement de la rencontre.
3. Demande d'une citoyenne d'intervenir avant même que ne débute la présentation du projet de règlement. Considérant la difficulté à débuter l'assemblée publique de consultation, une pause de 15 minutes a été nécessaire pour décider de la suite à donner à l'assemblée publique de consultation. La décision a été prise de présenter seulement les modifications réglementaires (la présentation des lignes directrices de design sera mise en ligne le lendemain) et de ne répondre qu'aux questions entourant les modifications réglementaires.
4. Présentation du projet de Règlement R.A.V.Q. 1349 par la personne-ressource.
5. Rappel du cheminement d'une modification à la réglementation d'urbanisme et du processus de consultation prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la politique de consultation publique de la Ville de Québec.
6. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la tenue de la consultation publique.
7. Mention que la documentation concernant les modifications réglementaires est disponible sur la page Web de la consultation.
8. Rappel de la tenue d'une consultation écrite dans les 21 jours qui suivent l'assemblée publique.
9. Période de questions et commentaires des citoyens.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil d'agglomération

Projet

Secteur concerné

Agglomération de Québec

Description du projet et principales modifications

La Ville souhaite être plus agile lorsque viendra le temps de construire, le long du tracé du tramway, les infrastructures publiques comme les stations et les pôles d'échanges, les vélostations, les équipements techniques et l'affichage. Un projet hors norme comme le tramway nécessite donc la mise en place d'un cadre réglementaire adapté.

Il est ainsi prévu d'adopter un Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349. Ce dernier s'applique uniquement le long du parcours du tramway et porte exclusivement sur les infrastructures publiques directement associées au tramway. Certains travaux sur des propriétés adjacentes pourraient aussi être visés par cette nouvelle réglementation, comme le déplacement d'un escalier, le réaménagement d'une aire de stationnement ou la relocalisation d'une enseigne, et ce, seulement si les travaux sont essentiels à l'implantation du tramway. Tout projet de développement public ou privé demeure assujetti à la réglementation en vigueur, comme un éventuel projet immobilier voisin d'une station.

Afin de faciliter la construction de ces installations, il est donc proposé d'adopter un règlement sur mesure afin d'encadrer adéquatement le projet et d'éviter de délivrer des permis à la pièce. Le règlement est proposé en vertu de l'article 74.4 de la Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec qui permet la réalisation de grandes infrastructures.

Documentation disponible sur la page Web de la consultation

www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=279

Participation

Conseillers municipaux

- Mme Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable de la planification de l'aménagement du territoire
- Mme Maude Mercier Larouche, membre du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable des relations avec les citoyens concernant le tramway

Personnes-ressource

- Mme Annie Boisvert, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- M. Alejandro Calderon-Quintero, chef d'équipe responsable de l'intégration urbaine, Bureau de projet du tramway de Québec
- Mme Valérie Drolet, directrice, Division de la planification stratégique du territoire
- M. François Trudel, directeur, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Animation de la rencontre

- Mme Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne
- Mme Marie Lagier, chef d'équipe - consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Nombre de participants

136 personnes : 70 en salle et 66 en ligne.

Nombre d'interventions

34 interventions, de 25 personnes différentes.

Commentaires et questions des citoyens

19 mai - période de questions (70 personnes en salle, 66 en ligne)

1. Citoyenne/citoyen # 1 (3 interventions)

Intervention avant la présentation des modifications réglementaires

- Demande d'enlever de la présentation la partie sur les lignes graphiques pour la limiter aux modifications réglementaires, l'objet de la consultation.
  Réponse *: Lors des différentes consultations publiques, la Ville a l'habitude de faire une mise en contexte et de présenter de façon plus générale le projet et ses objectifs, afin de faciliter la compréhension des modifications réglementaires proposées.*

Interventions après la présentation des modifications réglementaires

- Elle énonce sa compréhension du règlement soumis à la consultation : un projet de règlement qui permet à la Ville de faire tomber plusieurs règlements d'urbanisme pour réaliser le projet actuel sans aucune contrainte, et au passage, on élimine toute possibilité aux résidants riverains de s'opposer à cette modification.
- Elle dénonce l'utilisation de l'article 74.4 de la Charte pour ce projet, car cela enlève aux citoyens la possibilité de s'opposer par référendum.
- Conteste la pertinence d'avoir utilisé l'article 74.4 de la Charte pour soustraire ce règlement du processus d'approbation réglementaire (étant donné qu'on ne mentionne pas l'infrastructure tramway dans l'énumération des cas pour lesquels cet article peut être appliqué). Elle souhaite qu'on demande un avis juridique pour prouver que l'Article 74.4 est applicable dans ce cas.
  Réponse *: C'est le Service des affaires juridiques qui produit les projets de règlement et s'assure que ceux-ci respectent la réglementation en vigueur. Ainsi, cet article s'applique aux équipements d'envergure à caractère public et quelques équipements sont mentionnés à titre d'exemple seulement; il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. On n'y*

retrouve pas, par exemple, un poste de police, ou un centre communautaire, mais cet article s'applique pour ce type de projet.

2. **Citoyenne/citoyen # 2**
   - Manifeste son inquiétude, car il a reçu un avis d'une possible expropriation partielle; l'évaluateur lui aurait indiqué qu'on ne connaît pas encore avec exactitude quelle est la portion de terrain dont ils auront besoin, mais ce qui est fort probable, c'est qu'un orme centenaire ainsi que son escalier et une partie de la galerie pourraient être touchés. Il s'agit d'une maison centenaire qu'ils ont entretenue avec soin durant les vingt dernières années pour conserver son cachet patrimonial. Or, cette maison n'aura plus du tout le même cachet si elle est amputée de son escalier. Quelle est la solution que la Ville propose?
     Réponse *: Le règlement prévoit des dispositions pour donner des droits aux propriétaires afin de garantir la conformité des travaux connexes dans le cas où, après discussion avec la Ville, ces propriétaires ont à relocaliser des éléments. Ces propriétaires n'auront ainsi pas à faire d'autres démarches pour obtenir des permis afin de réaliser ces travaux.*
   - Il mentionne l'impact important sur la vie des résidants directement concernés, impact qu'il qualifie de ravage et de violence, car il va « scraper » leur vieillesse.
   - On parle de design urbain et d'une occasion d'une réfection de façade à façade le long du trajet, on présente de belles maquettes et vidéos, mais il considère au contraire que le projet sera une cicatrice urbaine, surtout sur le boulevard René-Lévesque et un îlot de chaleur en raison de l'importante coupe d'arbres. La Ville promet de planter d'autres arbres, mais il sera impossible de les replanter sur le boulevard René-Lévesque.
   - Considère que la consultation ne sert à rien, c'est juste une sorte de thérapie de groupe et qu'on a enlevé tous les droits aux citoyens.

3. **Citoyenne/citoyen # 3**
   - Propose de prendre le temps de finaliser le projet au lieu d'imposer un règlement bâillon à la population. Il souhaiterait que la Ville prenne le temps de bien faire les choses, d'accorder un plus grand délai avant l'adoption du projet de règlement (au lieu d'essayer tout le temps d'accélérer les choses). Les délais sont là pour une raison : prendre le temps de bien faire les choses. Le 10 juin, est-ce qu'il y a une possibilité qu'il n'y ait pas adoption du règlement?
     Réponse *: La Ville a prévu une période de consultation prolongée de 3 semaines. Cela étant dit, il est possible que l'adoption ne se fasse pas tout de suite. On ne peut pas présumer de la décision qui sera prise par les élus au terme de la consultation; ce sont les 21 élus du conseil municipal représentant les citoyens qui auront à prendre cette décision.*

4. **Citoyenne/citoyen # 4 (3 interventions)**
   - Propose l'ajout de 60 jours à la consultation et l'ajout d'autres séances de consultation étant donné la difficulté de se parler et le climat de la rencontre.
   - Les bornes d'alimentation énergétiques d'Hydro-Québec seront-elles aussi touchées par ce règlement?

***Réponse** : Oui.*

- Quand y aura-t-il une consultation sur les lignes directrices?
  ***Réponse** : La vidéo de présentation des lignes directrices qui n'a pas pu être présentée ce soir, en introduction à la consultation réglementaire, sera mise en ligne le plus rapidement possible.*
- Considère que ce que nous faisons n'est pas éthique, car nous ne sommes plus aptes à échanger. Il propose une formation sur l'éthique et la déontologie pour les élus.

5. Citoyenne/citoyen # 5

- Dans une consultation on écoute, on s'adapte, on se respecte.
- Il croit que les citoyens n'ont aucun mot à dire sur ce règlement.
  ***Réponse** : On mentionne qu'une consultation en ligne d'une durée de 3 semaines suivra cette séance de consultation et que la décision finale sera prise par le conseil municipal.*

6. Citoyenne/citoyen # 6

- La densification est le principal moyen pour une ville d'augmenter ses revenus. Souhaite savoir si le présent règlement porte également sur le gabarit des bâtiments le long du tramway pour permettre une densification.
  ***Réponse** : On précise que le règlement ne touche pas le gabarit des bâtiments.*

7. Citoyenne/citoyen # 7 (3 interventions)

- Se questionne si des négociations sont possibles dans les expropriations, car dans le contrat à signer, on s'engage à renoncer à des droits de poursuite (car dans le contrat on écrit qu'on doit renoncer aux droits de poursuite si la galerie est altérée, par exemple).
  ***Réponse** : On précise que le processus d'acquisition est balisé dans la Loi concernant le réseau structurant de transport en commun et il ne n'est pas l'objet du règlement actuel. Le règlement actuel peut toucher des propriétés privées s'il y a des travaux connexes à la suite des ententes et des négociations entre la Ville et les propriétaires qui donneraient des droits sans avoir à faire d'autres modifications réglementaires.*
- Demande combien de propriétaires ont signé de gré à gré.
  ***Réponse** : On mentionne que la Ville privilégie les ententes gré à gré aux expropriations et qu'environ 85 propriétaires sur les 347 visés ont signé le contrat de gré à gré (pas d'expropriation). De plus, 90% des acquisitions sont des acquisitions partielles, quelquefois une petite bande de terrain.*
- Remet en question les chiffres avancés dans le questionnaire en ce qui concerne l'appui à la rue partagée; selon ses calculs, pour le secteur Cartier, ce serait 104 personnes qui ont décidé du sort du projet. La Ville a écouté 2000 personnes qui souhaitent la rue partagée alors qu'elle ignore 31 000 personnes qui ont signé pour la préservation des arbres.
  ***Réponse** : On précise que les citoyens étaient invités à une séance d'information et une consultation en ligne pour l'avenue Cartier. Pour le Secteur Saint-Charles-Garnier, il y a eu, en plus, des ateliers d'échanges en salle et en virtuel. Tous les citoyens de la ville pouvaient participer, mais on ne peut pas les obliger à le faire. Le questionnaire pour cette consultation sera en ligne 3 semaines et on invite un maximum de gens à y répondre.*

- Considère utopique l'intention de la Ville de replanter autant d'arbres. Il donne l'exemple de sa propriété, où on va couper 3 arbres et il restera un terrain de 5 pieds par 5 pieds, insuffisant pour replanter.

8. Citoyenne/citoyen # 8

- Comprend que le règlement couvre surtout la construction de stations.
- Pas de consultation sur le tronçon entre les avenues Brown et Belvédère. Est-ce que la Ville a publié une liste exhaustive des propriétés touchées par d'éventuelles expropriations ou des citoyens peuvent encore avoir des surprises que des bâtiments risquent d'être démolis à la suite de ce règlement?
- ***Réponse*** *: Le règlement n'a pas de liste de bâtiments, il fonctionne par territoire.*

9. Citoyenne/citoyen # 9

- Mentionne le cas du 1016, boulevard René-Lévesque où une bonne partie du terrain a été acquis pour effectuer des travaux d'infrastructure pour le tramway. La maison a été mise en vente, elle ne se vend pas et les prix baissent. Donc, les propriétaires n'ont pas eu le choix, cela ne veut pas dire que c'est à leur entière satisfaction, il y a eu seulement quelques milliers de dollars de compensation, mais la perte est plus grande que ça.
- Demande pourquoi la Ville souhaite être plus agile que les citoyens, eux aussi voudraient que leur projet avance plus vite, mais les délais sont là pour une raison, soit de prendre le temps de faire les choses.
- Mentionne avoir vendu 10 propriétés touchées par un avis d'expropriation d'une bande de 3 pieds sur 10 pieds de terrain devant la maison. Beaucoup d'inquiétude des propriétaires et la négociation avec la Ville ne se fait pas d'égal à égal.
- Il considère le règlement abusif, car les citoyens ne peuvent pas traiter d'égal à égal avec la Ville.

10. Citoyenne/citoyen # 10

- Souhaite savoir si le projet de règlement concerne l'implantation du tramway et souhaite avoir des précisions en ce qui concerne l'augmentation du nombre de véhicules prévus.
  Réponse *: On précise que l'aménagement n'est pas traité dans le règlement; il ne traite pas de circulation*.

11. Citoyenne/citoyen # 11 (3 interventions)

- Questions sur le processus d'adoption du règlement. Met en doute la pertinence de la consultation de ce soir et rappelle que le BAPE a exprimé de réserves en lien avec le projet de tramway.
- Déplore les coûts importants pour le déplacement des services publics pour l'emprise du tramway.
  Réponse *: On mentionne que le règlement n'a pas d'impact sur le sous-sol (hors de la portée du règlement).*

12. Citoyenne/citoyen # 12

- Souhaite savoir si la Ville accompagne les résidants avec un service d'architecte si les résidants sont obligés d'apporter des modifications et si ce sera à leurs frais ou aux frais de la Ville.
  Réponse *: On confirme qu'il y aura un dédommagement pour les travaux connexes que les propriétaires auront à faire (il y aura des discussions entre le propriétaire et la Ville).*

13. Citoyenne/citoyen # 13

- Souhaite savoir si l'objectif de ce nouveau règlement est d'éliminer les règlements de zonage existants.
  Réponse *: Le règlement de zonage, le règlement de ce soir, vient se superposer au règlement de zonage existant, sans le remplacer.*
- Il déplore l'absence de processus référendaire pour cette réglementation d'urbanisme.

14. Citoyenne/citoyen # 14

- Considérant les allégations entendues dans les médias, comment allez-vous vous assurer que la consultation écrite ne sera pas contaminée par des robots ?
  Réponse *: Les mécanismes mis en place ont réussi à contrer ce type de piratage dans le cadre de la précédente consultation en ligne. Les mêmes mécanismes seront en place cette fois-ci.*

15. Citoyenne/citoyen # 15 (en ligne)

La Ville se donne des moyens pour modifier facilement et rapidement les règles d'urbanisme pour les zones du trajet du tramway. Est-ce que la nouvelle réglementation permettra également un allègement des règles de modification actuellement applicables aux zones résidentielles et commerciales adjacentes au trajet du tramway? Autrement dit, la Ville pourra-t-elle permettre l'augmentation ou la modification des gabarits de bâtiments actuellement permis pour les zones résidentielles et commerciales longeant le trajet du tramway?
Réponse *: Le règlement ne permet pas l'augmentation ou la modification des gabarits de bâtiments actuellement permis dans ces zones.*

16. Citoyenne/citoyen # 16 (en ligne)

Le projet proposé de réglementation prévaudra sur tous les autres règlements. Une fois qu'il sera définitivement adopté, il restera quels sujets sur lesquels les citoyens pourront se manifester?
Réponse *: On précise que le règlement de zonage reste en vigueur. Le règlement actuel viendra s'appliquer sur un territoire qui transcende les zones de zonage, mais toutes les autres dispositions de zonage continuent de s'appliquer.*

17. Citoyenne/citoyen # 17 (en ligne)

J'aimerais avoir des détails sur ce que vous voulez dire lorsque vous dites que le zonage n'est pas adéquat? Avez-vous des exemples?

***Réponse** : Par exemple, dans le règlement actuel, il n'y a pas de définition d'un tramway, d'une station ou d'autres aménagements prévus pour le tramway. C'est en ce sens que le règlement n'est pas adapté.*

18. Citoyenne/citoyen # 18 (en ligne)

La Ville a-t-elle le détail, ou des sommaires par quartier, des travaux et aménagements prévus dans les zones visées par le projet de règlement? Je jetais un coup d'œil à la présentation des lignes directrices de design. On voit apparaître ici et là des bâtiments le long du tracé (bâtiments utilitaires, vélostations, murs d'expression), mais encore, outre l'infrastructure du tramway elle-même, on ne perçoit pas ce que les riverains auront comme vue devant leur porte ou leur cour arrière.

***Réponse** : Le règlement vise spécifiquement les constructions liées au tramway : stations, pôles d'échanges, vélostations, centre d'exploitation, équipement technique et affichage. Il ne touche pas les travaux qui seraient faits par un propriétaire riverain, sauf s'ils sont faits à la suite d'une entente avec la Ville.*

19. Citoyenne/citoyen # 19 (en ligne)

Vous dites que le règlement permettra, entre autres, de développer une belle trame qui se tienne au niveau des aménagements. Pourriez-vous définir plus clairement ce que vous entendez par aménagement? Est-ce que ça touche ceux qui seront faits à la suite d'acquisitions effectuées, terrains, aménagements paysagers, escaliers, etc. Merci.

***Réponse** : Il s'agit de travaux qui ont été identifiés spécifiquement et qui visent, par exemple, la relocalisation d'un escalier, le réaménagement d'une aire de stationnement ou des allées d'accès ou le déplacement d'une enseigne.*

20. Citoyenne/citoyen # 20

- Se demande si déposer un bâillon réglementaire c'est une façon de faire de la politique autrement.

  ***Réponse** : On mentionne que le règlement est fait, entre autres, pour faciliter la tâche des résidants qui n'auront pas à déposer une demande de permis après les négociations avec la Ville et pour éviter qu'il y ait des délais supplémentaires pour les citoyens et pour la réalisation des travaux.*

21. Citoyenne/citoyen # 21

- Question et inquiétudes sur le chapitre 3 concernant l'impact des travaux d'ingénierie sur les escaliers. On mentionne que ce chapitre permet de ne pas respecter les mesures minimales des contremarches ou de la largeur des marches prévues par le code de bâtiment. Il considère que les escaliers devraient respecter les normes.

  ***Réponse** : On précise que déjà, plusieurs escaliers actuels sont non-conformes. L'objectif est de faire au mieux (si on n'est pas en mesure de respecter toutes les normes) et de se donner de la souplesse pour accommoder le citoyen dans des cas similaires.*

22. Citoyenne/citoyen # 22

- Remercie la Ville pour la consultation publique sur le projet de tramway.
- Considère qu'il y a une incompréhension par rapport à la portée du règlement : celui-ci s'applique à l'emprise du tramway, non pas aux propriétés adjacentes (juste sur la route et les acquisitions, la carte est publique).
- Il demande si on connaît la carte des acquisitions dans le secteur D'Estimauville. On ne semble pas encore avoir de détails; cela a été ajouté plus tard dans le dossier.
- ***Réponse*** *: On confirme que le projet de tramway est une occasion d'aménager l'espace public autour. Pour le secteur D'Estimauville, le travail d'analyse n'est pas encore terminé; nous irons à la rencontre des citoyens pour ces présentations prochainement.*

23. Citoyenne/citoyen # 23

- Souhaite avoir des précisions sur le processus d'approbation et déplore le fait que les citoyens n'ont pas le droit de prendre cette décision (car avec les membres de l'opposition qui sont « pro tramway », il y a de bonnes chances que le règlement soit adopté au conseil municipal). Il considère que la période de consultation est insuffisante, même si ça a été prolongé jusqu'au 9 juin.
  Réponse *: On précise que ce sont les 21 élus du conseil municipal qui se prononceront lors de l'adoption du règlement et qu'une période de consultation en ligne de 3 semaines (au lieu d'une semaine) est prévue. On précise également qu'on ne peut pas présumer de la décision qui sera prise par les membres du conseil municipal, élus démocratiquement.*

24. Citoyenne/citoyen # 24

- Vous voulez des beaux arbres, vous en avez de beaux arbres; une belle ville, vous avez déjà une belle ville. S'il n'y avait pas de tramway, on ne serait pas ici. On ne se sent pas écouté.

25. Citoyenne/citoyen # 25 (2 interventions)

- Aime sa ville et le beau patrimoine de Québec. Se demande comment on peut dire que l'objectif est de donner aux citoyens de belles places publiques. La Ville se donne le droit de faire des règlements comme elle veut, sans égard aux citoyens. Plusieurs citoyens ont dit à la Ville qu'ils ne veulent pas de tramway, car ce sera une catastrophe annoncée. Elle ne croit pas à cette consultation. Elle exprime son désaccord en ce qui concerne l'adoption de ce règlement qui donne une carte blanche à la Ville. Couper un arbre est un crime contre l'humanité.

Réalisation du rapport

Date

23 juin 2022

Réalisé par

Mme Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Mme Marie Lagier, chef d'équipe - consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Réglementation d'urbanisme applicable au tramway

Projet de Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349

Activité de participation publique

Consultation écrite

Date et heure (ou période)

Du 19 mai au 9 juin 2022 inclusivement

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du

Conseil d'agglomération

Projet

Secteur concerné

Agglomération de Québec

Description du projet et principales modifications

La Ville souhaite être plus agile lorsque viendra le temps de construire, le long du tracé du tramway, les infrastructures publiques comme les stations et les pôles d'échanges, les vélostations, les équipements techniques et l'affichage. Un projet hors norme comme le tramway nécessite donc la mise en place d'un cadre réglementaire adapté.

Il est ainsi prévu d'adopter un Règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349. Ce dernier s'applique uniquement le long du parcours du tramway et porte exclusivement sur les infrastructures publiques directement associées au tramway. Certains travaux sur des propriétés adjacentes pourraient aussi être visés par cette nouvelle réglementation, comme le déplacement d'un escalier, le réaménagement d'une aire de stationnement ou la relocalisation d'une enseigne, et ce, seulement si les travaux sont essentiels à l'implantation du tramway. Tout projet de développement public ou privé demeure assujetti à la réglementation en vigueur, comme un éventuel projet immobilier voisin d'une station.

Afin de faciliter la construction de ces installations, il est donc proposé d'adopter un règlement sur mesure afin d'encadrer adéquatement le projet et d'éviter de délivrer des permis à la pièce. Le règlement est proposé en vertu de l'article 74.4 de la Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec qui permet la réalisation de grandes infrastructures.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec
www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=279
https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=143

Participation

Conseillers municipaux :

- Mme Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable de la planification de l'aménagement du territoire
- Mme Maude Mercier Larouche, membre du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable des relations avec les citoyens concernant le tramway

Personnes-ressources :

- Mme Annie Boisvert, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- M. Alejandro Calderon-Quintero, chef d'équipe responsable de l'intégration urbaine, Bureau de projet du tramway de Québec

Coordination de la consultation :

- Mme Marie Lagier, chef d'équipe - consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Participants :

- 256 personnes ont fréquenté la page Internet de la consultation écrite.
- 139 personnes ont consulté la documentation disponible.
- 57 personnes ont transmis des commentaires ou des questions.

Synthèse des questions et commentaires du public

La majorité des participants à la consultation écrite (34 sur 57 personnes) se dit contre les modifications réglementaires proposées ou contre le projet de tramway dans son ensemble. Les arguments évoqués sont à l'effet que le règlement favoriserait une implantation accélérée du tramway dans le tissu urbain de la ville.

Les personnes opposées au projet de règlement s'inquiètent de la coupe des arbres et de l'impact des travaux sur les propriétés privées et sur les infrastructures. Elles s'inquiètent également de l'impact du règlement sur les négociations en cours avec les propriétaires touchés par les acquisitions le long du tracé. Quelques personnes souhaitent que la Ville tienne un référendum sur le projet de tramway.

Parmi les participants, six personnes se disent en faveur du projet de règlement. On mentionne le souhait de voir se réaliser le projet de tramway et précise que le règlement est nécessaire pour assurer son développement harmonieux et rapide.

Résumé des questions et des commentaires

Dix-sept personnes ont transmis des questions ou des commentaires parmi lesquels cinq concernent le projet de règlement et 12 visent d'autres aspects du projet de tramway, sans lien direct avec le projet de règlement.

Les questions ou commentaires en lien avec le projet de règlement portent sur les sujets suivants :

- Les aménagements prévus dans le corridor visé par le projet de règlement, en particulier dans le secteur le long du corridor sous la ligne d'Hydro-Québec, entre McCartney et Quatre-Bourgeois.
- La nécessité de prévoir des mesures d'atténuation si des bâtiments doivent être démolis pour maintenir la qualité de vie dans les rues et ruelles (bruit, lumière ou autres irritants).
- Le territoire d'application du règlement afin d'évaluer précisément l'impact du règlement.
- Le détail des modifications précises apportées à un lot/immeuble situé le long du tracé.
- Les négociations en cours entre un syndicat de copropriété et la Ville versus les négociations individuelles concernant un stationnement privé.
- La coupe des arbres.
- La proposition de rendre le projet plus acceptable en augmentant la portion souterraine, particulièrement aux endroits où il y a de la contestation.

Les questions ou commentaires sans lien direct avec le projet de règlement portent sur les thèmes suivants :

- La desserte des banlieues, particulièrement dans le secteur du boulevard Robert-Bourassa.
- L'alimentation électrique du tramway.
- La période de travaux et la présence de bureaux d'information aux citoyens ou d'autres mesures d'information sur les chantiers.
- Les murs expression prévus sur les stations du tramway.
- L'impact des travaux pour les résidants du Village de l'Anse.
- L'impact des travaux sur la route de l'Église qui vient d'être refaite.
- Le stationnement pour les résidants du boulevard René-Lévesque, particulièrement en période hivernale.
- La durée des travaux et les impacts pour les résidants habitant le long du tronçon situé dans le quartier Montcalm (horaires des travaux, redirection du trafic, bruit et perte de jouissance, dédommagement pour les propriétaires et locataires).
- La circulation de transit et les entraves aux résidants du secteur Saint-Yves.
- La circulation locale et le bruit.
- La quantité de gaz à effet de serre (GES) émise par les travaux et les bénéfices en GES lors de la mise en service du tramway, en tenant compte des nouveaux paradigmes comme la voiture zéro émission et le télétravail.
- Les bruits du tramway et la réduction des nuisances sonores.

- Le tracé du tramway à partir du terminus Le Gendre et le souhait d'avoir un transport collectif en ligne droite le long du boulevard Charest jusqu'au quartier Saint-Roch et au -Vieux-Port.

L'ensemble des questions et des commentaires, ainsi que les réponses données par la Ville sont disponibles en annexe du présent rapport.

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement ainsi qu'à la Direction générale et au conseil d'agglomération.

Réalisation du rapport

Date

23 juin 2022

Rédigé par

Mme Marie Lagier, chef d'équipe - consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Annexe : Questions et commentaires reçus dans le cadre de la consultation écrite, ainsi que les réponses de la Ville

Note : les commentaires des citoyens sont reproduits intégralement tels que reçus. Les noms et coordonnées des participants ont toutefois été retirés pour assurer la confidentialité de leurs renseignements personnels. Les réponses de la Ville sont également reproduites telles que transmises.

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
Citoyenne/citoyen # 1	Par la présente, en tant que citoyenne de la ville de Québec depuis plus de 50 ans, je tiens à signaler mon opposition complète à l'adoption du règlement de l'agglomération sur la réalisation d'un projet de tramway, R.A.V.Q. 1349 et au projet de tramway dans la ville de Québec. L'adoption de ce règlement ajoute un autre bâillon sur la voix des citoyens qui se questionnent à juste titre sur la légitimité du projet de tramway imposé par la Ville. Il y a encore tant d'inconnus sur tellement d'aspects! Avec l'adoption de ce règlement sur mesure afin d'encadrer le projet de tramway, plus aucune décision provenant du bureau de projet du tramway sur les travaux requis le long du parcours ne pourrait être remise en question, incluant la coupe à blanc des 1584 Arbres et 3 boisés. Ce serait un affront direct à la démocratie et un chèque en blanc avec nos fonds publics. Les arbres coupés à blanc et les 3 boisés font partie intégrante depuis des années du paysage de la ville de Québec. Ils font de plus partie du patrimoine. Ils contribuent à la protection de l'environnement et à la qualité de l'air, en plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé physique et mentale des citoyens. Selon un sondage Léger dont les résultats sont parus en début de semaine, les résidents de la région de Québec se sont prononcés à 62 % contre le projet de tramway de Québec. Ce tramway, la grande majorité des citoyens de Québec n'en veut pas! Le circuit Métrobus qui correspond au circuit du tramway fait très bien le travail, sans coûter une fortune aux citoyens de Québec et défigurer la ville.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	Pour un projet d'une telle ampleur, un RÉFÉRENDUM S'IMPOSE. Si nous sommes toujours en démocratie, pour un projet payé par les contribuables, ces derniers doivent leur mot à dire.	
Citoyenne/citoyen # 2	J'ai assisté à la rencontre du 19 mai 2022 par Zoom. Je souhaite dire que cette rencontre présentée comme une rencontre de consultation n'en était pas une. C'était plutôt une rencontre qu'il était impossible de ne pas tenir puisque le projet de règlement vise à donner un « chèque en blanc » à la Ville et à l'équipe de projet. Je voudrais rappeler avant d'aller plus loin que j'ai déjà écrit des textes favorables au principe du tramway, mais ce projet me paraît plus problématique qu'heureux Lors de cette rencontre présentée par madame Mercier-Larouche comme une rencontre d'information, j'ai noté ses propres paroles à l'effet que « les gens sont venus chercher de l'information », le point de vue divergent des citoyens me paraissait avoir peu d'écoute. Pourtant, si on pense que les sondages précisent que la majorité des citoyens de l'agglomération sont défavorables à ce projet, les élues n'ont pas dû être surprises. Les citoyens se sont exprimés, toutefois, pour ma part, j'éprouve un malaise certain. J'ai le sentiment qu'elles se disaient « cause toujours », veuillez excuser cette familiarité, mais pour faire simple et clair, l'utilisation de cette expression me semblait pertinente. Je n'ai pas vu dans le discours de ces élues de pas envers les citoyens qui me paraissaient faire preuve de dogmatisme idéologique, de rigidité et non de pragmatisme et de conciliation. Tenir compte de l'opposition me paraît important pour éviter que des tensions sociales très perceptibles le 19 mai, ne s'accroissent. Cela est essentiel pour la suite des choses pendant le reste du mandat du Québec Forte et Fière. En dernier lieu, je présume que bien des citoyens se sont fiés, lors des élections de novembre 2021, au fait que des	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	aménagements majeurs seraient fait au projet de tramway, ce qui n'est pas le cas. Ces citoyens n'ont pas votés pour que ce projet se fasse dans ces conditions.	
Citoyenne/citoyen # 3	Ce projet est démesurément dispendieux pour l'avantage qu'il procurera et le peu de gens qui auront la possibilité et l'intérêt	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 4	Je suis totalement contre la modification que la ville veut faire en ce qui a trait à la réglementation favorisant l'implantation (accéléré) du tramway dans le tissu urbain de la ville. Je désire qu'on conserve la même réglementation d'autant plus que ce sont des travaux majeurs qui ont encore plus d'impacts sur les citoyens et les infrastructures de ma ville. Je m'inscris donc contre la modification et veut qu'on procède selon la réglementation actuelle.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 5	Je suis citoyen, propriétaire et payeur de TAXES à la Ville de Québec depuis de nombreuses années. Je suis totalement contre le règlement R.A.V.Q. 1349 sur le tramway. La grande majorité de la population est contre ce projet mal ficelé. Il faut fait un COURT METRO SOUTERRAIN entre Sainte-Foy et le Centre-Ville ou, encore mieux, se fier au développement des autobus électriques, c'est assez évident. J'ai participer à plusieurs consultations de la Ville de Québec sur son projet actuel de tramway, ce n'étaient dans TOUS LES CAS qu'une séance d'INFOPUB avec des images informatiques du futur tramway, sans aucun véritable volet "consultation" de la population. C'était encore PIRE durant la pandémie de Cobid-19. Ce projet érigera un véritable MUR DE BERLIN au cœur de la Ville et des banlieues touchées. Je suis totalement contre le règlement R.A.V.Q. 1349 sur le tramway. Il faut que le Maire et la Ville de Québec cesse IMMÉDIATEMENT les travaux du tramway et organisent un référendum sur la question dans les plus brefs délais. Citoyen et Payeur de TAXES de Québec	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
Citoyenne/citoyen # 6	Mr Marchand, Lors de votre présentation d'avant élections vous aviez 8 modifications importantes à apporter au trajet. Aucun n'a été accepté au bureau de projet. La honte que j'ai d'avoir voté pour votre partie n'est pas descriptible. De plus mon conseiller municipal qui change de camps!! Un référendum et vite sur la question du tramway car avec cette mouture, vous n'auriez jamais passé au élection. Une honte cette ville et ses parties qui se fusionnent. Pour ma part, ce projet est une risée et est un puit sans fond. Avec vos sondages bidons et vos réponses plus que déficientes. Je désire retirer mon adhésion à ce projet. Donc non au tramway.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 7	Pourquoi la Ville de Québec et son maire n'écoute pas la population et les commerçants ? Ce sont les citoyens et commerçants qui payent des taxes ! Le dernier sondage donne l'état de la situation. Seulement 38% de la population veut de ce projet. C'est clair, arrêtez tout ou faites un référendum pour en finir avec toute cette perte de temps et d'argent ! Le tramway n'est que du négatif, la preuve, rien n'est réglé ! L'entêtement du maire en est ridicule et surtout avec son discours sur l'environnement et après couper des arbres matures. Arrêtez de prendre la population pour des cons, on est pas tous des cons...	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 8	Je suis entièrement contre la modification que la ville veut faire en ce qui a trait à la réglementation favorisant l'implantation (accéléré) du tramway dans le tissu urbain de la ville. Un projet de cette envergure, dans la ville, devrait entériner par un référendum. La réglementation doit rester la même d'autant plus que ce sont des travaux majeurs qui ont des impacts majeurs sur les citoyens et les infrastructures. J'ajoute mon nom contre la modification et veut qu'on procède selon la réglementation actuelle.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 9	J'ai assisté virtuellement à la séance de participation publique du 19 mai concernant le projet de Règlement	La configuration que vous mentionnez est toujours valide. Vis-à-vis les rues Pélissier et

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	d'urbanisme applicable au tramway. J'ai certaines questions par rapport aux aménagements prévus dans le corridor visé par le projet de règlement. Considérant la tournure de la rencontre, nous n'avons pas pu couvrir tous les éléments prévus à l'ordre du jour. Pour ma part, je réside sur la rue Pélissier et mon terrain est adjacent à une portion de la zone qui sera assujettie au projet de règlement. j'aimerais donc savoir ce que la Ville entend construire et/ou réaliser comme aménagements le long du corridor sous la ligne d'Hydro-Québec entre McCartney et Quatre-Bourgeois. Selon les plans et la documentation déjà déposés par la Ville et notamment l'étude acoustique réalisée par la firme Systra, je comprends que la ligne du tramway passera du côté de la rue Pie-XII. L'infrastructure serait assortie d'un mur coupe-son qui longerait les terrains adjacents à Pie-XII et une butte (merlon?) antibruit serait construite de l'autre côté du rail. Est-ce que cette configuration est toujours bien prévue aux plans de la Ville? Or, il ne m'apparaît pas clair quant à ce qui sera prévu pour la portion du corridor longeant les terrains adjacents aux rues Pélissier et Senneterre. Dans la présentation sur le Guide des lignes directrice de design, on note que cette portion du tracé est visée comme zone végétalisée. Y a-t-il des aménagements ou des constructions prévus sur ce côté du corridor? À l'heure actuelle, de nombreux propriétaires louent des parcelles à Hydro-Québec sur l'emprise de la ligne de transport adjacente aux fins de multiples usages. Sera-t-il possible pour les résidents de conserver ces portions de terrain? Étant un utilisateur régulier du transport en commun, je me réjouis de voir naître un tel projet de transport durable dans Québec et comme citoyen, je souhaite également que cette infrastructure s'intègre organiquement à la trame urbaine tout en reflétant l'esprit des quartiers traversés. J'espère que mes questions et commentaires pourront	Senneterre, le tramway et ses aménagements seront principalement du côté est du corridor énergétique. Un écran antibruit végétalisé sera aménagé du côté est de la plateforme (vers les cours arrière des résidences du boulevard Pie-XII) et un merlon végétalisé du côté ouest, à proximité de la plateforme. Entre l'avenue McCartney et le chemin des Quatre-Bourgeois, la seule infrastructure prévue du côté ouest du corridor énergétique est une vélostation, qui sera située près de l'avenue McCartney. Précisions que l'actuel passage piétonnier traversant le corridor énergétique entre la rue de Plaisance et la rue Pélissier sera maintenu. Notons que la Ville n'acquiert que l'emprise nécessaire le long du tramway et non l'ensemble du corridor énergétique. Le reste du corridor énergétique demeurera la propriété d'Hydro-Québec. Du côté des rues Pélissier et Senneterre, il ne devrait donc pas avoir d'impact notable sur les aménagements, l'utilisation de ces terrains et les baux en cours, à l'exception des propriétés à proximité de l'intersection Pélissier/McCartney à l'arrière desquelles sera implantée la vélostation. Nous vous suggérons de surveiller nos prochaines activités publiques au tramwaydequebec.info ainsi que notre page Facebook. Dans le cadre de la tournée Le tramway près de chez vous, nous présentons le détail de l'insertion du tramway quartier par quartier. Nous prévoyons présentement aller à la rencontre des résidants de la Pointe-de-Sainte-Foy à la fin juin. D'ici là, vous trouverez plus de détails et des illustrations dans les présentations publiques

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	contribuer, si minimalement que ce soit, à faire de ce projet un succès.	précédentes aux résidants du secteur : Séance d'information – Insertion du tramway et études acoustiques et vibratoires - 4 décembre 2019 Séance d'information – Mesures d'atténuation de la circulation sur le boulevard Pie-XII – 24 novembre 2020
Citoyenne/citoyen # 10	Bonjour et merci de nous donner le temps et la place afin de vous fournir notre idée sur ce projet de règlement. Je suis totalement en désaccord avec la force dont la ville fait preuve sur ses citoyens, pour approuver l'adoption de cette loi. Bien que le conseil de ville ne soit pas majoritaire, bien que ce projet dans son entier ne ramasse pas ma majorité des votes auprès de la population, vous employez la force d'un bulldozer, pour enlever tous recours aux citoyens d'être dédommager et/ou de s'opposer aux modifications que vous voulez faire aux habitations et possessions personnelles des gens, qui seraient sur votre chemin, pour faire passer le tramway qui n'a toujours pas majoritairement la faveur du publique ! Je trouve ça grossier de la part de la ville et de ses élus, de foncer avec ce projet, en changeant des valeurs humaines et personnelles, que les gens ont accumulés et aimés pendant des années, au profit de votre tramway qui n'a jamais été demandé par la population, mais bien que par quelques élus. Soyez responsables et humains et faites plaisir à la majorité de la population, qui ne veut pas de ce projet et arrêtez tout de ce projet. Il faut trouver autres choses pour les transports en commun à Québec, mais certainement pas un tramway, dans une ville à deux étages, avec plus de 300 cm. de neige par hiver et par un hiver qui dure plus de 5 mois par année. Mettez un pied sur votre égo, tous à la ville et reculez sur ce projet !	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 11	Je suis totalement contre la modification que la ville veut faire en ce qui a trait à la réglementation favorisant l'implantation (accéléré) du tramway dans le tissu	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	urbain de la ville. Je désire qu'on conserve la même réglementation d'autant plus que ce sont des travaux majeurs qui ont encore plus d'impacts sur les citoyens et les infrastructures de ma ville. Je m'inscris donc contre la modification et veut qu'on procède selon la réglementation actuelle.	
Citoyenne/citoyen # 12	Je suis citoyen de Québec et suis fortement opposé au règlement RAVQ-1349 tel que proposé ainsi qu'à toute version modifiée de ce règlement. Je suis également fortement opposé a tout règlement visant a augmenter les pouvoirs de la ville de Québec sur le trajet du Tramway, ses environs ou sur tout autre secteur. Les délais et recours prévus sont notre dernière ligne de défense pour éviter que dans le but d'accélérer les choses de grosse erreur soient commis. De plus, le projet n'est pas complet, le tracé n'est pas officiel sur 100% du trajet projeté et beaucoup de variables sont encore ignorées des citoyens, la ville ne peut donc AUCUNEMENT justifier sa demande de chèque en blanc et sa volonté que les citoyens soient privés de leur dernière ligne de défense.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 13	Je suis totalement contre la modification que la ville veut faire en ce qui a trait à la réglementation favorisant l'implantation (accéléré) du tramway dans le tissu urbain de la ville. Je désire qu'on conserve la même réglementation d'autant plus que ce sont des travaux majeurs qui ont encore plus d'impacts sur les citoyens et les infrastructures de ma ville. Je m'inscris donc contre la modification et veut qu'on procède selon la réglementation actuelle.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 14	Qu'est qui vous pousse à défendre ce projet de TRAMWAY même pas 8 pourcents de la population activent utiliseront ce moyen de transport revenez sur votre position les coûts de la centrale de police a doublés imaginez ceux du tramway réfléchissez SVP Merci J'aimerais que vous consultiez les bruits du tramway à Montpellier, Paris, et autre ville d, Europe vous allez constater que ce projet va apporter beaucoup de	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	colère aux résidents soyez honnête et constatez par vous même	
Citoyenne/citoyen # 15	Il n'y a aucune variation à ce projet qui me puisse me faire le soutenir. Je ne connais pas une seule personne qui soit résident de Québec, qui soit pour le tramway. Il n'y a pas d'acceptation social à ce projet. Économiser l'argent des contribuables et cesser les âneries.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 16	Je ne désire pas ce nouveau règlement. Ce tramway est un gaspillage énorme qui enlaidira notre ville.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 17	Je suis contre ce projet depuis le début; projet jamais demandé, jamais voté et complètement imposé aux contribuables en plus de défigurer notre belle ville! Il y a des solutions beaucoup plus économiques d'améliorer le système de transport en commun!	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 18	Je suis totalement contre ce projet démentiel. Vous n'avez pas la légitimité démocratique nécessaire. C'est un véritable scandale. Si vous aviez 2 sous d'honneur et d'honnêteté, vous feriez un référendum.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 19	je suis contre votre règlement (R.A.V.Q. 1349) ville de québec refaite vos devoirs votre projet est inacceptable.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 20	Lors de la séance de consultation le 19 mai dernier j'ai pu constater que le projet de tramway est mené sans la moindre considération des intérêts des citoyens. J'ai été ébranlée par le cynisme et l'indifférence avec laquelle les représentants de la Ville ont traité les questions et les suggestions des participants a la réunion, dont la plupart étaient en détresse psychologique compte tenu les impacts majeurs de ce projet sur leurs propriétés notamment leur expropriation. J'avais l'impression que le seul objectif des chargés de projet était de se propulser dans leur propre carrière politique avec ce projet grandiose qui fait bien dans les CV et que sous le prétexte du tramway on voulait donner carte blanche aux promoteurs pour passer outre les droits de citoyens, le tout en affichant une	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec et de votre souhait de vous impliquer pour bonifier le projet. Lorsque cela est possible, la Ville tiendra diverses activités de participation publique afin d'impliquer les citoyens dans les décisions. Cependant, certains éléments du projet sont fixes et ne changeront pas, notamment le choix du mode de transport, le tracé et la localisation des stations. Nous vous invitons à communiquer avec nous pour toute question ou suggestion concernant le tramway. De même, plusieurs activités citoyennes sont prévues au

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	apparente bienveillance et sans la moindre ouverture de faire des changements ou ajustements dans le règlement présenté. Bien que beaucoup loué par certaines personnes, ce projet est controversé et qu'on l'appui ou pas, il ne devrait pas empiéter sur les droits et la dignité des citoyens. Il me paraît prématuré et insoucieux de la part de la Ville de donner carte blanche aux promoteurs alors que le projet n'est pas encore clarifié dans ses détails, qu'on ne puisse même pas donner des exemples concrets en quoi le zonage serait affecté mais qu'on demande d'autoriser qu'on passe outre les règlements en place et que même les trajets ne sont pas encore fixés à 100%...le tout sous prétexte de vouloir nous épargner des délais au cas ou (engager quelques personnes de plus a la Ville règlerait d'ailleurs amplement le problème). Cette attitude de la part des chargés de projets pourrait même nous faire s'interroger sur des enjeux de corruption qui devraient à mon avis être explorés par la Ville ou par d'autres instances juridiques. Bref, je suis catégoriquement contre le règlement R.A.V.Q 1349, amendement qui dans sa forme actuelle et par son caractère vague et imprécis ouvre la porte à des abus. Si le projet reste en place, je vous suggère de remplacer les chargés du projet de tramway avec des gens plus ouverts à l'esprit de collaboration et de considérer d'attendre avec le règlement R.A.V.Q 1349 précision plus détaillé du projet de tramway afin que les citoyens puissent faire un choix éclairé et amener leurs suggestions. Ceci permettrait d'arriver a un compromis raisonnable en respectant les besoins de l'ensemble de la population (ne pas oublier que les frais de construction seront assumés par tous les citoyens, qu'il soient ou non en accord avec le projet !) compromis raisonnable en respectant les besoins de l'ensemble de la population (ne pas oublier que les frais de construction seront assumés par tous les citoyens,	cours des prochaines semaines. Vous trouverez toute l'information à ce sujet sur la page "Citoyens" de notre site Internet.

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	qu'il soient ou non en accord avec le projet!)	
Citoyenne/citoyen # 21	Après lecture Je m'aperçois que vos consultations ne sont pas des consultations mais bien des présentations de ce que vous allez imposer. Vous vous opposez à consulter réellement les citoyens par référendum. Moi je suis contre ce projet et personnellement je n'ai pas voté pour, oui j'ai perdu mes élections. Je donne mon appuis à ceux qui sont contres ce projet et je vais y joindre mes forces. Je suis en mobilité réduite j'ai essayé d'utiliser le tramway de Toronto ça été une étape à oublier de ma vie et je ne recommencerai pas. Un tramway à Québec c'est une erreur et c'est de l'argent qui va aller directement à la poubelle en plus de détruire notre ville.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 22	Comment allez-vous gérer les camions de livraison et le transport d'urgence? (Ambulances, pompiers, police). Comment vous aller composer avec les tempêtes et verglas? Est-ce une guerre aux automobilistes? Pourquoi vous entêter à ne pas faire de référendum, alors que le taux de popularité diminue? C'est le plus grand et le plus coûteux des projets de la ville de Québec et au final, je sens que le projet est très peu accepté. C'est totalement irresponsable de nous pousser le tramway sans qu'il soit accepté par la population. De plus, les coûts des matériaux et la rareté de la main-d'oeuvre m'inquiète beaucoup et ce sont 2 facteurs très importants à considérer.	Nous vous remercions de nous avoir transmis vos préoccupations au sujet du tramway de Québec. Nous espérons que ce message et les ressources partagées permettront de répondre à vos interrogations. Depuis le début de la conception, le Bureau de projet travaille étroitement avec les différents services de la Ville afin d'assurer une intégration urbaine harmonieuse du tramway dans les quartiers traversés, de maintenir des conditions de circulation acceptables, d'assurer l'accessibilité aux propriétés et d'offrir un service de transport en commun fiable et attractif. Concernant les livraisons, les cas de figure varieront selon les secteurs concernés, le type d'activités et les gabarits de véhicules utilisés. Cela se traduira de différentes façons, par exemple par l'accès à des zones de débarcadères existantes, par l'usage d'axes perpendiculaires ou parallèles à proximité, par des autorisations d'occupation temporaire de la chaussée ou encore par des aménagements

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		sur les propriétés privées. Il ne s'agit là que de quelques exemples des mesures possibles. Si votre question porte sur un secteur en particulier, nous vous invitons à communiquer avec nous afin que nous puissions vous formuler une réponse plus précise. De même, les services d'urgence collaborent à l'élaboration du projet depuis ses débuts. Il importe de préciser d'entrée de jeu que la sécurité est une priorité absolue dans le cadre du tramway. Ainsi, les véhicules d'urgence auront toujours la priorité sur tous les autres véhicules, incluant le tramway. Pour ce faire, plusieurs mesures sont prévues dont la révision des axes de préemption pour les services d'urgence et leur connexion au gestionnaire artériel de la ville. Ce dernier permet une gestion en temps réel des feux de circulation, par exemple pour accorder la priorité aux véhicules d'urgence en approche. Si la situation le requiert, les véhicules d'urgence pourraient même circuler sur la plateforme du tramway. Pour ce qui est du déneigement, celui-ci sera effectué de différentes façons selon les secteurs et l'insertion prévue du tramway. Nous vous invitons à consulter cette page qui vous fournira toute l'information à ce sujet. En ce qui a trait au verglas, le passage fréquent des véhicules du tramway (rame) assurera un maintien en état de la ligne aérienne de contact permettant l'alimentation électrique. Il est également prévu que certains équipements névralgiques soient chauffés comme les systèmes d'aiguillage. Toutes les stations seront munies de quai radiant et de chauffage radiant afin d'en faciliter l'entretien et d'assurer le

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		confort des usagers. La mise en place d'un mode structurant de transport en commun comme le tramway n'est pas du tout une guerre aux automobilistes. La ville de Québec connait depuis de nombreuses années une croissance soutenue de sa population et du nombre de déplacements sur son territoire. Cette situation a pour effet d'augmenter la congestion automobile et le temps de déplacement des citoyens. Ne rien faire n'est donc plus une option. Le tramway agira comme véritable colonne vertébrale du futur réseau de transport en commun de Québec. Le choix de son tracé repose ainsi sur une analyse fine visant à maximiser la desserte des secteurs où l'on retrouve une importante concentration d'activités humaines (résidence, emploi, commerce, institution) ainsi qu'à desservir les grands générateurs de déplacements du territoire. Le tracé dessert également les secteurs et les parcours où l'on retrouve un achalandage important du transport en commun ainsi qu'une certaine saturation. En effet, à l'heure de pointe, les autobus se congestionnent maintenant entre eux sur leurs propres voies réservées, notamment dans la côte d'Abraham, l'avenue Honoré-Mercier ainsi que sur les boulevards René-Lévesque et Laurier. Le déploiement d'un mode plus capacitaire comme le tramway permet ainsi de remplacer ces nombreux véhicules de façon plus efficace tout en les redistribuant ailleurs sur le territoire pour augmenter le service, la fréquence et l'offre en périphérie. L'objectif est ainsi de déployer un nouveau mode de transport en commun

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		complémentaire aux services actuels et futurs. Les citoyens auront ainsi plus de choix dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Depuis le début de l'année, la Ville déploie des efforts soutenus pour aller à la rencontre des citoyens afin de présenter le tramway, de répondre aux questions et d'entendre les préoccupations. Ces efforts portent d'ailleurs leurs fruits. En effet, dans le dernier sondage commandé par la Ville, le taux d'adhésion au projet a connu une hausse appréciable dans les secteurs où les activités ont été concentrées. La Ville continuera ainsi dans cette direction, notamment en étendant les activités dans les quartiers périphériques. À cet effet, deux soirées portes ouvertes sont à l'agenda les 15 et 16 juin dans les secteurs de Loretteville et de Chutes-Montmorency. Il s'agit d'une bonne occasion d'en apprendre davantage sur le tramway et la planification complète du réseau de transport en commun. Tous les détails au sujet des activités en cours sont disponibles dans la page « Citoyens » de notre site Internet. Finalement, nous vous assurons que les coûts de réalisation sont estimés avec rigueur et considèrent les contingences requises et adaptées au niveau d'avancement du tramway. Nous maintenons également une collaboration étroite avec les différents paliers de gouvernement impliqués.
Citoyenne/citoyen # 23	Je suis contre l'adoption de ce règlement qui est antidémocratique et insultant. Les citoyens ont des droits et c'est une insulte à ces droits citoyens que d'adopter un tel bâillon.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 24	Je suis d'accord avec les modifications au R.A.V.Q. 1349. Ces modifications permettront de faire en sorte de	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	minimiser les délais et les coûts supplémentaires liés au projet de tramway. Nous avons tous besoin que ce projet se fasse le plus rapidement possible et avec le moins de dépassements de coûts possible, tout en gardant à l'esprit que le projet final se doit d'être extraordinaire. La Ville le doit aux générations qui sont préoccupées par la crise climatique ainsi qu'à tous les citoyens qui désirent ce projet, qui sont peut-être moins vocaux que les opposants mais dont la voix exprimée démocratiquement se doit d'être écoutée. La Ville se doit également de réduire au maximum les désagréments pour les citoyens plus particulièrement touchés par les modifications, afin de ne pas fournir davantage de munitions aux opposants du projet.	commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 25	Bonjour. Initialement le réseau de transport structurant a été présenté comme un tout : Tramway, 3e lien et desserte des banlieues. J'habite en banlieue, le tramway seul n'est pas utile si je ne peux pas me rendre. J'aimerais savoir quand est-ce que vous allez présenter la desserte des banlieues. Je m'intéresse particulièrement au tracé sur Robert-Bourassa.	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway et son réseau. Le tramway agira comme véritable colonne vertébrale du futur réseau de transport en commun de Québec. Le choix de son tracé repose ainsi sur une analyse fine visant à maximiser la desserte des secteurs où l'on retrouve une importante concentration d'activités humaines (résidence, emploi, commerce, institution) ainsi qu'à desservir les grands générateurs de déplacements du territoire. Le tracé dessert également les secteurs et les parcours où l'on retrouve un achalandage important du transport en commun ainsi qu'une certaine saturation. En effet, à l'heure de pointe, les autobus se congestionnent maintenant entre eux sur leurs propres voies réservées, notamment dans la côte d'Abraham, l'avenue Honoré-Mercier ainsi que sur les boulevards René-Lévesque et Laurier. Le déploiement d'un mode plus capacitaire comme le tramway permet ainsi de remplacer ces nombreux véhicules de façon plus

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		efficace tout en les redistribuant ailleurs sur le territoire pour augmenter le service, la fréquence et l'offre en périphérie. L'objectif est ainsi de déployer un nouveau mode de transport en commun complémentaire aux services actuels et futurs. Les citoyens auront ainsi plus de choix dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. En parallèle, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) procède actuellement à la révision complète de son réseau afin d'assurer un bon arrimage entre ses différents services et le tramway. La mise en place de pôles d'échanges, de stationnements incitatifs et du service Flexibus (transport à la demande) s'inscrivent notamment dans le panier de solutions visant à offrir des options de transport adaptées aux besoins en déplacements et à la densité d'activités présente. Au final, il s'agit ainsi de déployer le bon mode de transport au bon endroit afin de répondre aux besoins variés des citoyens. Le projet de Réseau express de la Capitale (REC) inclut à ce titre la vision de la desserte des banlieues et la création de voies réservées. Le boulevard Robert-Bourassa s'inscrit dans cette planification dont le déploiement est présentement coordonné par le ministère des Transports du Québec et le RTC. Nous profitons également de cette correspondance pour vous informer que nous tiendrons deux premiers événements en banlieues afin de présenter le tramway et l'évolution du transport en commun à Québec. Lors de cet événement organisé par la Ville de Québec et le RTC, nos experts du projet de tramway et du transport en commun répondront à vos questions dans

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		les différents kiosques thématiques qui vous seront proposés. Ces événements sont prévus les 15 et 16 juin de 18 h à 20 h 30 dans les secteurs de Loretteville et de Chutes-Montmorency. D'autres événements de ce type se déploieront également au cours de l'automne. Pour tous les détails à ce sujet, nous vous invitons à consulter notre page « Citoyens ».
Citoyenne/citoyen # 26	Je ne suis pas beaucoup informée encore sur tous les aspects de cette nouveauté mais très intéressée à suivre l'évolution de ce beau projet si prometteur pour notre ville. Je fais confiance à notre maire et à nos élus pour faire de ce projet Tramway une belle réussite	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 27	En Chine, il y a des tramways qui circule sans rails ni fils électriques à des températures de -20C. Ça ne semble pas applicable à Québec car il y a des pentes. Mais le trajet proposé ne semble pas rencontrer de pentes. De plus même si la technologie utilisé en Chine n'est peut-être pas applicable à 100% en 2022 nous pourrions chercher un moyen pour régler les petites contraintes. Quand on veut on peut. La preuve pour développer un vaccin ça prend entre 2 et 6 ans. On a réussi à développer un vaccin en 6 mois pour la covid-19. Quand on veut on peut. Cogiter sur ces commentaires en espérant que le bon sens triomphera.	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec. Nous sommes sensibles à la préoccupation des citoyens envers l'alimentation électrique du tramway et nous tenons à vous assurer que tous les efforts sont déployés pour bien intégrer l'ensemble des équipements requis. L'alimentation aérienne a été retenue dans le cadre du projet puisqu'il s'agit d'une méthode éprouvée pour les conditions météorologiques hivernales et pour la topographie de la ville de Québec. Il s'agit d'ailleurs d'une exigence du gouvernement provincial que la technologie retenue réponde à ces deux critères. Cette décision repose entre autres sur la volonté d'offrir un service fiable aux usagers, et ce, peu importe les conditions météorologiques. Cependant, comme la technologie des batteries évolue rapidement, des échanges seront possibles à ce sujet dans le cadre du processus d'appel de propositions visant à sélectionner un fournisseur de matériel roulant (les rames du tramway).

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		Concernant la topographie, le tramway devra franchir une pente importante entre la Basse-Ville et la Haute-Ville. Pour ce faire, il est d'ailleurs prévu qu'il circule en souterrain entre le jardin Jean-Paul-L'Allier dans Saint-Roch et le secteur de l'avenue Turnbull dans le quartier de Saint-Jean-Baptiste. L'intégration des équipements électriques requis pour l'exploitation du tramway et leur design font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la conception du projet. Le long du tracé, dans les portions où l'on retrouve encore des fils aériens pour l'alimentation des résidences en électricité et en télécommunications, il est prévu de procéder à leur enfouissement. De même, autant que possible, les équipements sont mutualisés afin d'éviter la multiplication des poteaux. Cela veut donc dire qu'un même poteau pourrait accueillir par exemple la ligne aérienne de contact pour le tramway et l'éclairage routier. De même, un catalogue de composantes techniques a été développé afin de faire des choix qui s'harmoniseront aux quartiers traversés, tout en créant une signature distinctive pour le projet. Pour plus d'information à ce sujet, nous vous invitons à consulter cette présentation PowerPoint portant sur les lignes directrices de design des infrastructures ainsi que notre page « Aménagement urbain ». Vous trouverez aussi un complément d'information sur les technologies possibles ainsi que sur l'intégration des équipements électriques, dans cette présentation réalisée lors de l'état des lieux sur le tramway en janvier dernier. Pour ce qui est de la plateforme dédiée, celle-ci est une condition essentielle pour assurer la fiabilité du service et la sécurité des

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		usagers. En effet, le tramway circulera seul sur sa voie dans être soumis aux aléas de la circulation. Ce critère, combiné à la priorité aux intersections, lui assurera d'être toujours à l'heure et de pouvoir offrir une fréquence élevée de service atteignant les 4 minutes en période de pointe.
Citoyenne/citoyen # 28	Durant la phase de la mise en œuvre, des bureaux d'accès à l'information permettant aux riverains du tracé proposé de s'enquérir des travaux et des négociations en cours devraient être mis en place. Ces bureaux physiques et virtuelles seront implantés à au moins trois secteurs stratégiques du parcours. Des informations cartographiques, en numérique ou en support papier, indiquant les rues barrées ou tous autres obstacles devraient aussi être accessibles en tout temps. Avec les radios peut-être communautaires, les informations en temps réel devraient aussi faire partie de la stratégie de communication. Enfin, les murs-expressions des stations pourraient faire l'objet de concours citoyens ou de propositions de sociétés d'histoire en partenariat avec les conseils de quartier avec un budget de participation.	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec et nous prenons bonne note de vos différentes suggestions concernant la période des travaux. Il en effet prévu d'ouvrir des bureaux d'information aux citoyens sur les chantiers afin de pouvoir répondre aux questions et résoudre rapidement les problématiques pouvant survenir. Le nombre et la localisation exacts de ces bureaux sont encore en analyse. Cependant, un premier bureau de ce type est déjà ouvert dans le quartier de Saint-Roch au 305, boulevard Charest Est. Nous travaillons présentement à aménager l'intérieur des locaux afin d'offrir plus d'informations aux citoyens qui viennent nous visiter. Concernant les murs expression prévus sur les stations du tramway, il est aussi envisagé qu'ils fassent l'objet d'activités de participation publique. Pour rester informé à ce sujet, nous vous invitons à consulter régulièrement la page « Citoyens » de notre site Internet ou encore à vous abonner à notre page Facebook et à nos envois par courriel. De cette façon, vous recevrez toute l'information au sujet des différentes activités de participation publique entourant le tramway.
Citoyenne/citoyen # 29	Aucune mention de protection de la qualité de vie des artères immédiatement en dehors de la zone de trajet. Ma demeure est en arrière du tracé: si des demeures doivent être démolies entre ma demeure et le tracé,	Les citoyens sont au cœur du projet du tramway de Québec. En plus de faciliter les déplacements sur le territoire de la ville, le tramway améliorera plusieurs aspects de la vie

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	j'exige des mesures atténuantes inscrites au projet, que ce soit contre le bruit, la lumière, le maintien de la qualité de vie de la ruelle, et tout autre irritant non nommé.	quotidienne des citoyens. Ainsi, quatre grands principes guident le travail de conception du tramway: • La qualité de vie urbaine; • La qualité du service; • Le confort; • La sécurité urbaine. L'insertion du tramway et la localisation fine des stations dans les quartiers du Vieux-Limoilou et de Maizerets ainsi que le concept de référence du Pôle d'échanges D'Estimauville seront présentés aux citoyens dans le cadre de la tournée Le tramway près de chez vous au cours du présent mois. Vous pouvez vous inscrire en vous rendant sur le site Web du tramway dans la section Citoyens. Vous aurez donc l'occasion de poser vos questions en direct à nos experts.
Citoyenne/citoyen # 30	J'habite au Village de l'Anse (Croix-Rouge/Pointe aux Lièvres). Je voudrais avoir des infos pertinentes pour évaluer les problèmes qu'on va avoir pendant les travaux)	En avril dernier, nous avons rencontré les citoyens et les commerçants du quartier de Saint-Roch pour faire le point sur les chantiers prévus au cours des prochains mois dans le secteur. Vous trouverez l'enregistrement de la séance et la présentation PowerPoint ici (lien web). Par ailleurs, je vous invite à vous inscrire à l'infolettre produite par le Service de l'Interaction citoyenne en signifiant votre intérêt à Mme Joëlle Godbout (adresse courriel). Celle-ci vous permettra de suivre l'avancement des travaux et les entraves routières de façon hebdomadaire. En terminant, sachez que nous offrirons également des séances d'information au printemps 2023 pour la suite des travaux dans le quartier.
Citoyenne/citoyen # 31	La route de l'Église à Ste-Foy a été refaite en neuf. Sera-t-elle défaite et refaite pour le tramway ?	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec. En réponse à votre première question, la meilleure illustration que nous avons en ce moment du tracé du tramway rue par rue est celle fournie par notre

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		carte interactive. En grossissant la carte, le trait jaune représentant le tramway se positionnera sur les différents axes qu'il empruntera. Nous réalisons depuis le début du printemps une tournée intitulée « Le tramway près de chez vous » dans les 13 quartiers traversés par le projet. Dans le cadre de ces présentations, nous expliquons de façon détaillée l'insertion du tramway et de ses infrastructures dans la trame urbaine. Pour le secteur de l'avenue Roland-Beaudin où circulera le tramway, c'est-à-dire à l'ouest de la route de l'Église, la présentation transmise dans notre dernière correspondance regroupe l'information la plus détaillée. Nous attirons particulièrement votre attention sur les diapositives 42 à 47. Ceci étant dit, nous prenons bonne note de votre commentaire afin de bonifier nos outils communicationnels dans les prochains mois. Pour ce qui est des travaux dans le secteur Quatre-Bourgeois et Henri-IV, il s'agit d'interventions réalisées par le ministère des Transports du Québec visant à reconstruire complètement le viaduc et les bretelles d'accès s'y trouvant. En effet, cette infrastructure avait atteint la fin de sa vie et devait être remplacée. La nouvelle structure en construction intègre d'ailleurs les besoins pour l'implantation future du tramway. Comme ces travaux ne sont pas réalisés par la Ville, nous n'y avons pas effectué d'affichage. Cependant, nous travaillons à la mise en place d'une stratégie globale d'affichage et d'habillage des chantiers du tramway. Celle-ci sera déployée tout au long de la construction du tramway qui s'amorcera en deuxième moitié de 2023. Entre le chemin des Quatre-

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		Bourgeois et le boulevard Laurier, le tramway circulera dans l'axe de l'avenue Roland-Beaudin plutôt que sur la route de l'Église. Aucune intervention n'est donc prévue dans le cadre du projet dans la portion récemment réaménagée. Pour en savoir plus sur l'insertion du tramway de ce secteur, nous vous invitons à consulter la carte interactive du tracé au tramwaydequebec.info. Une présentation publique a également été réalisée récemment pour présenter en détail l'insertion dans le quartier Saint-Louis. On y retrouve plusieurs illustrations et cartes présentant cette portion du tracé.
Citoyenne/citoyen # 32	Ce règlement vient en contradiction avec tout ce que vous dites sur toutes les tribunes à l'effet que vous êtes à l'écoute des citoyens. Vous allez avoir tous les droits pour le tramway sans négocier.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 33	Je suis favorable à cette réglementation, qui permettra d'assurer le développement harmonieux et rapide du tramway. C'est un projet que la ville de Québec a bien besoin, et ce règlement est un pas de plus pour sa réalisation.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 34	y aura t il un referendum pour que toute la population de quebec puisse enfin voter? et non seulement les « amis « ? idem pour le 3 e lien.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 35	Le projet de règlement est accompagné de la carte ci-jointe qui précise le territoire d'application. Toutefois, cette carte ne nous permet pas d'évaluer précisément l'impact du règlement. Pour ce faire, nous souhaitons pouvoir superposer la carte du projet de règlement sur la carte interactive de la Ville.	Il n'est pas dans nos pratiques de modifier la carte interactive avant qu'un règlement ne soit adopté et en vigueur. Nous comprenons de votre demande que vous souhaitez peut-être voir l'impact du projet de règlement à l'échelle de votre propriété. Pouvez-vous m'indiquer quelle portion du tracé vous intéresse plus particulièrement? Par ailleurs je vous informe que des plans de localisation sont disponibles au projet de règlement R.A.V.Q. 1349. Voir les 17 plans de localisation sur les pages 9 à 26 (lien web). Aussi dans les notes explicatives

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		du projet de règlement il est mentionné ceci : Ce règlement autorise également les travaux de modification et d'aménagement sur les propriétés adjacentes au site d'intervention réalisés dans le cadre du projet et qui découlent directement de la réalisation du projet. À cette fin, des règles d'urbanisme spécifiques sont également édictées en regard des interventions réalisées sur ces propriétés. Ainsi, certaines normes relatives aux stationnements, à la configuration des escaliers et des rampes et aux enseignes sont modifiées. Ces interventions connexes sont également soustraites généralement de la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec, mais demeurent toutefois assujetties au régime des permis et certificats. Toute autre norme règlementaire compatible avec le présent règlement demeure par ailleurs applicable au projet.
Citoyenne/citoyen # 36	limitation en possibilité de stationnement et encore à plus forte raison l'hiver avec les opérations déneigement. est ce que la ville va ajouter des aires de stationnement dédiées aux locataires habitant sur rené lévesque? durée des travaux: quelle sera la durée des travaux pour la section entre avenue du Parc et des érables ? comment le traffic sera redirige? quelle sera les heures régulière des travaux quotidien ? est ce que les locataires seront dédommagé pour le bruit et la perte de jouissance de qualité de vie ? cela risque de rendre la location plus difficile, est ce que la ville va compenser les revenus perdus aux propriétaires? quand auront nous le détail des modifications précises apportées à notre lot/immeuble?	Sur la question du stationnement : comme tous les espaces seront retirés sur le boulevard René-Lévesque, les résidants et automobilistes à destination du secteur seront invités à se stationner dans les quartiers, sur les axes transversaux au boulevard. Si nous examinons l'analyse des déplacements à l'échelle du secteur René-Lévesque (correspondant au quadrilatère entre les rues Maguire, Cartier, le chemin Sainte-Foy et la Grande Allée), il est prévu que plus 90 % des espaces de stationnement soit conservé (482 espaces seront retirés sur un total de 4 840 espaces disponibles). En moyenne, le taux d'occupation est évalué à 52 %, ce qui représente plus de 2 300 espaces libres. L'offre en stationnement demeure

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		donc suffisante à l'échelle du secteur, même pour les périodes où la demande est plus importante. Cela dit, pour le quartier Montcalm de manière spécifique, le taux d'occupation s'élève à 105 % à 6 h le matin et à plus de 90 % passé 18 h. Diverses mesures d'atténuation seront alors considérées pour nous assurer que les résidants aient accès à un nombre suffisant d'espaces de stationnement en tout temps, soit par l'ajout de réglementation pour créer ou modifier les zones sur rue gérées par des permis, par l'octroi prioritaire de permis aux résidants n'ayant pas de case à leur domicile, en invitant ceux qui ont accès à un espace privé de l'utiliser, etc. Nous vous invitons à lire la section 6.1.5 en pages 208 et 209 de l'analyse des déplacements, qui porte sur les mesures concernant le stationnement dans la rue. Une étude de circulation devra être réalisée à l'échelle du quartier afin de maintenir l'accès et le stationnement aux résidants tout en évitant la circulation de transit dans des rues locales. Les citoyens seront impliqués dans cette démarche. À propos des travaux : la construction du tramway débutera en 2023 et se fera progressivement par secteur et par phase, le long du tracé. Le séquençage et l'échéancier détaillé de réalisation seront fournis par le partenaire privé responsable de la conception et de la construction des infrastructures. Celui-ci sera choisi en première moitié de 2023. Pour limiter les impacts et maintenir les services et la fluidité de la circulation pour la population, une série de mesures d'atténuation seront mises en place. Par exemple, un plan

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		détaillé assurera la circulation sécuritaire des piétons, des cyclistes, du transport en commun et des automobilistes durant les travaux. Aussi, la Ville déploiera une multitude de moyens d'échanges et d'information pour tenir la population à proximité des chantiers étroitement informée du déroulement des travaux, de l'accès aux propriétés, des nouvelles conditions de circulation, des mesures mises en place pour les livraisons et des stationnements et modifications aux services municipaux (ex : matières résiduelles). Pour en savoir plus, consultez la section des mesures pour limiter les impacts de la page sur les travaux du tramway (environ en milieu de page) et le guide des travaux pour se préparer à l'arrivée du tramway. Pour ce qui est de vos questionnements sur les modifications apportées à votre lot/immeuble, ne connaissant pas votre adresse, nous vous invitons à communiquer avec le 311 et à demander à parler avec un évaluateur agréé pour obtenir les réponses que vous souhaitez et un suivi personnalisé.
Citoyenne/citoyen # 37	J'ai l'impression que la ville de Québec fait une erreur monumentale en voulant aller trop vite. La ville aura t elle assez de ressources? Il y a tellement de projets en même temps, que si on applique cette loi, excusez-moi l'expression , mais il ne faudrait pas courir comme une poule pas de tête. Cette loi crée vraiment des craintes chez les gens de Québec et la confiance envers le maire Marchand perds des plumes.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 38	Dans mon entourage ce projet ne fais pas l'unanimité. Des questions importantes restent sans réponse ou mal répondues au sens où la réponse du bureau de projet n'est pas satisfaisante. Il est raisonnable de croire également que ce projet augmentera la circulation	L'arrivée du tramway implique des changements aux habitudes de circulation et de nouveaux itinéraires de déplacement pour les usagers de la route selon leur provenance et leur destination. Les patrons de circulation futurs

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	de transit dans le quartier. Qu'allez-vous faire pour contrer la circulation de transit en évitant les entraves aux résidents du quartier St-Yves?	ont été déterminés afin de concentrer la circulation automobile dans les artères déjà désignées pour accueillir un débit de circulation plus élevé et ainsi éviter une hausse marquée de la circulation de transit dans les petites rues résidentielles. En cas de situation problématique lors de la mise en service du tramway, le Service de transport et de la mobilité intelligente analysera les secteurs en question et pourrait proposer des mesures d'atténuation aux résidants. À titre d'exemple, un tel aménagement a été réalisé sur la rue Sauvé il y a quelques années en collaboration avec les résidants du secteur. Notez toutefois que de façon générale, les aménagements possibles pour restreindre certains mouvements de circulation s'appliquent à tous les usagers de la route sans pouvoir discriminer les résidants d'un quartier par rapport aux automobilistes de l'extérieur. Pour en savoir plus sur le projet de tramway, visitez le https://tramwaydequebec.info/
Citoyenne/citoyen # 39	En autant que la construction se fasse sans embûches, je suis partant.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 40	Est-ce que vous allez tolérer que le Conseil d'Administration de notre building se mêle de nos négociations personne/ville lors de la prise de notre stationnement ?	Les conseils d'administration sont des instances élues pour représenter les propriétaires membres du syndicat de copropriété. Dans le cadre de l'insertion du tramway dans votre secteur, la Ville consulte les administrateurs des syndicats de copropriétés concernés afin de bien comprendre les besoins et d'identifier les solutions nécessaires pour le réaménagement de vos stationnements. Toute décision ou vente d'une partie commune devra être soumise à l'ensemble des copropriétaires, notamment selon les mécanismes prévus

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		dans votre déclaration de copropriété. Pour des questions spécifiques à votre copropriété, nous vous invitons ainsi à communiquer avec vos administrateurs.
Citoyenne/citoyen # 41	Je ne suis pas d'accord de donner carte blanche puisque ce n'est pas cohérent avec la volonté des résidents d'avoir à n'importe quel prix un tramway! M. Marchand avant les élections a dit qu'il écouterait les citoyens concernant le tramway et que cela ne se ferait pas à n'importe quelle condition. Malheureusement il ne respecte pas cet engagement. Il refuse une consultation auprès des citoyens prétextant que les élections pour un maire est implicite d'un vote pour un tramway. Désolé mais ce n'est pas le but d'une élection municipale. Faut être mal pris pour utiliser cet argument et nous pousser dans gorge le tramway (René Lévesque a gagné ses élections même si on savait qu'il voulait l'indépendance, mais sur le vote précis sur l'indépendance, ça n'a pas passé!...) Un réseau structuré, oui, mais pas au prix de perdre milliers d'arbre centenaire, pas au prix de défaire autant de rue, d'exproprier près de 400 résidants (dont certains sont pourtant considérés historiques), de compliqué les livraisons aux commerces, d'enlever des stationnements et des voies réservées aux voitures (on sait que l'affluence des voitures va augmenter dans les années à venir et on enlève des voies!!!! ça ne peut que devenir davantage problématiques! même si tout le monde veut réduire l'utilisation automobile, on ne peut pas ignorer que cela va quand même continuer d'exister! D'Autant plus qu'on prévoit une augmentation de 100000 déplacements de plus!!), et pas à un prix monétaire autant et tellement exorbitant. D'autant plus qu'un circuit tramway est FIXE non modifiable....manque de flexibilité, RIEN ne peut être changé dans le circuit une fois implanté! Foule, manifestation, accident, météo extrême, feu, congestion, bris, évènements particuliers....ouf tout le monde devient	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	prisonniers de l'infrastructure rigide statique et fixe d'un tramway. On sait bien que les coûts de réalisation ne feront que croître considérablement, que 5 ans de travaux pénalisent énormément tous les résidents d'autant plus que chaque pelleté de terre peut devenir un arrêt de travaux pour fouilles archéologiques, et par la suite, des coûts important d'entretien. Si le tramway n'apportait pas tous ces inconvénients, je pourrais trouver ça acceptable, mais ce n'est pas le cas, alors pourquoi s'entêter avec le tramway?! On sait que le sol de la ville répond aux critères pour un tunnel, alors pourquoi écarté un métro? Ce n'est pas que le tramway qui répond aux besoins d'un bon réseau structurant.....la raison qu'on nous donne....accumulation d'autobus! il y a pourtant d'autres moyens pour corriger les circuits pour éviter cela et améliorer cette situation avec des autobus électriques, tout en installant des feux de circulations qui reconnaissent l'arrivée des autobus, etc.... Installer et améliorer les stations d'attente pour autobus c'est requis même sans tramway. En ce moment pour plusieurs arrêts d'autobus, les gens sont sur un banc de neige avec aucun trottoir pour attendre, c'est extrêmement dangeureux! Améliorer cela se fait sans avoir besoin d'un tramway! Tout comme cela se fait pour arrimer les circuits d'autobus électriques avec les pistes cyclables sans avoir besoin d'un tramway! Je reprend les mots de M.Bonnette du journal le Soleil le 2021-11-05 dont je suis tellement en accord : "...qu'il nous faut des autobus beaux, confortables, flexibles, écologiques, fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène, et des abribus bien aménagés, chauffés, équipés d'écrans et d'un accès Internet. Et ces autobus doivent être gratuits! Investir dans le confort, l'efficacité et la gratuité plutôt que dans le béton. Il ne me semble pas heureux que nous prenions le risque de mettre toutes nos billes dans un projet qui, en ces temps d'incertitude face aux changements climatiques, nous empêchera de mettre	

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	en chantier d'autres initiatives jugées nécessaires, mais qui deviendront impossibles à réaliser parce que nous n'en aurons plus les moyens." Dans ce contexte, compte tenu des inconvénients majeurs qu'apporte le tramway, il y a moyen d'avoir un transport collectif plus intelligent que le tramway. Il y a d'autres alternatives, continuer vos devoirs, merci.	
Citoyenne/citoyen # 42	Je m'oppose totalement à l'adoption du règlement 1349 qui soustrait péremptoirement la Ville à toutes les dispositions prévues aux règlements d'urbanisme, de zonage, d'aménagement, d'architecture et même, chose inconcevable pour un citoyen corporatif, aux dispositions du Code national du Bâtiment. Bien que l'on précise que ce règlement s'appliquera exclusivement aux zones limitrophes du tracé envisagé, l'envergure du territoire touché (13 arrondissements) dépasse l'entendement. Bien que la Charte de la Ville lui permette de recourir à une telle mesure dans le cas d'un projet d'infrastructure i.e. construction d'une école, Parc-o-Bus, rien n'aura eu autant d'impact sur le territoire urbain de Québec. À quoi servent donc les PPU? La Ville ne semble avoir aucune vision d'ensemble de son territoire ni de l'avenir de celui-ci. Le Bureau de projet dispose d'une marge de manoeuvre outrancière et ne voit que son projet d'insertion de ce transport lourd dans la trame urbaine. Le MTQ prévoit élargir les autoroutes nord-sud , principaux axes problématiques de la circulation à Québec, pour réserver des voies à des autobus express. Sans parler du projet (ou de l'utopie?) du 3e lien dans sa forme actuelle. Personne ne semble se concerter pour parvenir un un résultat harmonieux sur le territoire, satisfaisant pour les citoyens et adapté à un avenir prévisible pour la population. IL NOUS FAUT UNE AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT POUR COORDONNER CES GRANDS TRAVAUX QUI DEMANDENT DES INVESTISSEMENTS FARAMINEUX. Aussi, la Ville devrait mettre son projet	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	de tram sur pause et réfléchir. Ce projet «historique» de tram risque de figer la Ville dans un carcan de béton et de rails d'une autre époque, alors que la société évolue très rapidement i.e. le télétravail adopté par de plus en plus de gens, les cours à distance qui se multiplient, etc. En ingénierie civile, on enseigne actuellement aux futurs ingénieurs à faire preuve d'ingéniosité pour trouver des solutions de transport rapidement adaptables aux changements sociaux. À ce titre, les bus électriques paraissent beaucoup plus adaptés à nos besoins plutôt que cette technologie qui date de la fin du XIXe siècle. Ne jetez pas mon commentaire, sous prétexte que je suis hors d'ordre comme vous le faites systématiquement dans vos «consultations» zoom et dans vos trop rares rencontres avec les citoyens! Je suis géographe, j'ai travaillé en transport et chez Bombardier et je suis atterrée de voir que la Ville se précipite pour entrer ne phase de réalisation, alors que la planification et surtout la communication sont à ce point défaillantes. Indépendamment des incohérences de ce projet, vous ignorez l'importance de l'acceptabilité sociale d'un tel projet. Il ne s'agit pas là d'une quantité non mesurable, d'un concept que l'on peut évaluer au feeling. L'acceptabilité sociale s'enseigne à l'université. Depuis l'origine du projet, la Ville ne répond pas au minimum des conditions qui permettent cette acceptabilité. En voici, deux: communiquer l'information dès la phase de faisabilité et jusqu'à l'après-projet, avoir un porte-parole fiable (ou une petite équipe), qui connaît le territoire et la population touchée et le conserver pour toute la durée du projet. À défaut d'adopter cette approche de communication ouverte et transparente, la méfiance qui gagne la population s'installe durablement, la mobilisation s'organise, des gens vivent de la détresse en voyant leur patrimoine détruit ou bafoué sans qu'ils aient de recours à cause d'un règlement du type 1349. Merci de m'avoir lue jusqu'ici.	

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
Citoyenne/citoyen # 43	circulation local et bruit	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 44	Je vous invite à aller de l'avant avec l'adoption du règlement et à mieux le vulgariser la prochaine fois, de même que de souligner les avantages pour les particuliers qui y auront droit.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 45	Combien évaluez la quantité de gaz â effet de serre qui seront émis par les travaux y compris ceux émis par les cimenteries ? Quels seront les bénéfices en GES lors de la mise en service du tramway ? Comment évaluez-vous l'impact en diminution de GES en tenant compte des nouveaux paradigmes soit la venue de plus en plus importante de la voiture zéro émission et le télé travail qui deviendra la norme dans les prochaines années ? Finalement, en quoi le tramway sera -t-il vraiment rentable en épargne de GES en tenant compte des nouveaux paradigmes ???	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec. Nous avons dévoilé hier une nouvelle mise à jour de notre bilan des gaz à effet de serre pendant les phases de travaux et d'exploitation. Nous croyons que ce document répondra à plusieurs de vos interrogations. Nous avons évalué que le projet émettra 127 kilotonnes de gaz à effet de serre durant la période des travaux. Ce calcul considère les émissions produites lors de l'excavation (tunnel, stations, opérations et ouvrages), de l'évacuation des déblais, de la production des matériaux, du transport des matériaux et de leur mise en œuvre sur le site ainsi que du déboisement. En phase d'exploitation, un gain de 216 kilotonnes est anticipé 15 ans après la mise en service du tramway. Il est évalué que le bilan de gaz à effet de serre deviendra positif, c'est-à-dire que les émissions produites pendant les travaux auront été entièrement compensées, à partir de la 11e année d'exploitation. De plus, la Ville a pris l'engagement ambitieux de compenser chaque arbre abattu par 20 nouveaux arbres, et ce, dans le même quartier. Cette stratégie de végétalisation aura aussi un effet bénéfique sur la captation de carbone et pourrait permettre d'atteindre l'équilibre carbone deux ans plus tôt. Il importe aussi d'ajouter que les principaux gains en termes de réduction des émissions de gaz à

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		effet de serre proviennent du report modal des usagers de la voiture vers le transport en commun. Ainsi, si comme vous le suggérez, davantage d'utilisateurs de la route se tournent vers des modes de transport moins polluants ou encore limitent leurs déplacements, notre bilan carbone n'en sera qu'amélioré. Pour plus d'information à ce sujet, nous vous partageons également ce texte synthèse ainsi que le lien vers l'enregistrement de la conférence de presse tenue le 15 juin si vous souhaitez entendre la présentation de notre expert technique. Nous espérons que le tout répond adéquatement à votre demande. Pour suivre l'avancement du projet, nous vous invitons à consulter notre site Internet et à vous abonner à notre page Facebook et à nos envois par courriel.
Citoyenne/citoyen # 46	aucune questions. Seul commentaire : Continuer votre beau travail.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 47	Je suis préoccupée par la coupe d'arbres	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 48	Déjà, le quartier St-Jean-Baptiste manque cruellement de verdure : il faudrait au moins ne couper AUCUN des arbres qui s'y trouve. Il faudrait veiller aussi à faire le maximum pour réduire la nuisance sonore. D'après les études acoustiques que j'ai lues, les bruits du tramway étaient comparables à ceux des autobus... À ESSENCE. Or, l'arrivée d'autobus hybrides et électriques était une avancée, qui pourrait s'en trouver anéantie.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 49	JE suis en total désacord avec un tel règlement qui permettrait de sauter des étapes et d'aller plus rapidement dans la réalisation du tramway. Il me semble prématuré de penser d'obtenir des permis pour réaliser des	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	travaux d'un projet qui n'a jamais été soumis démocratiquement a l'ensemble de la population. D'autant les derniers sondages démontrent un plus grand pourcentage de la population défavorable au projet de train élrctrique dont les plan ont été fait sur une napkin. Donnez vous des coudées franche et faite un vrai référendum sur la question....une fois fait, vous pourrez penser a faire des plans défénitifs (en cas de vote favorable) ou encore à jeter le projet (en cas de vote défarable). IL n'y a aucune urgence ... faite le projet dans les regles de l'art de cette facon vous ne pourez etre blamé.	
Citoyenne/citoyen # 50	Mes questions portent principalement sur le trajet du tramway et/ou autobus à partir de Le Gendre. Pourquoi ne pas offrir un transport collectif qui ferait le boulevard Charest jusqu'à Saint-Roch-Vieux Port en ligne droite, plutôt que de faire monter le trajet vers Min Revenu (rue Marly)? Ça n'améliorera par le trajet, il sera aussi long que présentement. Je travaille à St-Roch. Ça me prends 25-30 min. en voiture et est de + d'une heure en autobus. Aucun intérêt pour moi dans ces cas.	Merci de votre intérêt pour le projet de tramway. Le temps de déplacement en tramway entre le pôle d'échanges Le Gendre et la station Jean-Paul-L'Allier est estimé à 39 minutes, ce qui est une nette amélioration par rapport aux trajets d'autobus actuels. Sans compter les nombreux avantages en ce qui a trait au confort et à la régularité du tramway étant donné qu'il a priorité aux feux de circulation, qu'il circule sur une plateforme exclusive et qu'il a une fréquence de 4 à 8 minutes en heure de pointe. De plus, le RTC travaille actuellement à concevoir le réseau d'autobus futur lors de la mise en service du tramway. Nous ne pouvons donc confirmer pour l'instant si le sujet que vous proposez sera intégré au futur réseau, mais celui-ci devrait être connu avant la mise en service du tramway. Précisons également que le tracé du tramway ne passe pas par la rue de Marly. L'édifice de Revenu Québec sera desservi par le Métrobus 807 via une interconnexion à la station McCartney du tramway. Une carte interactive du tracé est disponible au https://tramwaydequebec.info/.

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		Pour en savoir plus sur les avantages du tramway en termes de régularité et de vitesse, nous vous invitons à lire cet article sur le sujet.
Citoyenne/citoyen # 51	Ce règlement donne carte blanche à la ville tout juste avant que les avis d'expropriation soient expédiée. C'est tordre la démocratie d'astreindre à ce règlement les propriétaires qui perdent tous leurs droit de négociation. Est-ce si urgent de démolir sur des terrains privés ??? Il y faut stopper ce texte juridique antidémocratique.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 52	pourquoi vous entetez-vous à maintenir coûte que coûte le tramway, alors que le féd. n'a pas encore confirmé les sommes, que vous n'avez pas l'appui de la population, que d'une version à l'autre la distance et les services sont réduits, qu'il ne reste que l'élément problématique d'un projet qui se voulait structurant? même Bordeaux, la "ville emblématique" dont s'inspirait tant l'ancien maire, parle de retirer son tramway pcq c'est une mauvaise idée au final... regardez le gouffre financier à Gatineau... nous méritons plus de transparence de votre part.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 53	Le projet de tramway est d'or et déjà caduc quant à la promotion d'un transport structurant. La ligne de service emprunté par le tramway est déjà servie a souhait par le transport en commun par autobus, qui est vide en dehors des heures de pointes... Il serait sage et économique de faire plutôt les choses suivante: 1: Inciter les différents paliers institutionnels a élargie les heures d'ouvertures et de fermeture; au lieux que tout ouvre le matin et ferme le soir a la même heure, pourquoi ne pas ventiler les heures d'ouvertures et de fermetures, écoles, commerces et industries pourraient ouvrir a 07h, 08h, 09h par exemple et fermer a 15h, 16h, 17h!! Cela entrainerait automatiquement une diminution de l'intensité de la circulation. 2: Installer des voies de covoiturages	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec et plus largement envers les déplacements dans l'ensemble de l'agglomération. La ville de Québec connait depuis de nombreuses années une croissance soutenue de sa population et du nombre de déplacements sur son territoire. Cette situation a pour effet d'augmenter la congestion automobile et le temps de déplacement des citoyens. Ne rien faire pour améliorer la mobilité sur le territoire n'est donc pas une option. Le tramway sera inséré sur les axes où l'on enregistre une forte utilisation du transport en commun et où l'ajout d'autobus supplémentaires ne permet plus

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	minimum 2 personnes dans le véhicules et ces voies seraient variables pour entrer le matin et sortir le soir. Donc 2 voies le matin dans tout les tronçons entrant en agglomérations (autoroutes et ponts) et 2 voies sortantes le soir. Seul coût étant la signalisations et encouragement au covoiturage, diminution de la circulations et du nombre de véhicules de 50% (juste ca!!) 3: Programmer les feux de circulations afin qu'ils fonctionnent en mode clignotant de 22h00 a 07h. Économie d'électricité majeure pour la Ville, diminution du temps de transit (les feux sur les artères majeures clignotant jaune pour ralentir aux intersections (boulevards et avenues) et clignotant rouges pour le reste, demandant un arrêt obligatoire. 4: Décompresser l'accès a la Ville a la tête des ponts et faciliter le transit vers la rive sud par la construction, SUR L'EMPRISE D'HYDRO-QUEBEC SITUÉ SUR L'ILE D'ORLÉANS, d'une jetée /pont sur la rive nord et d'un tunnel sectionnel déposé sur le lit excavé du fleuve sur a rive sud, le meme principe que celui du tunnel de Montréal (section de tunnel construit a la DAVIE, amené sur place en flottant et coulé et assemblé au fond et recouvert pour la protection) Projet facile et rapide assurant enfin un périphérique a Quebec, Lévis, l'ile d'orléans en prolongeant jusqu'a l'autoroute 20, désengorgeant les ponts actuels, déviant la circulation lourde du centre ville, donnant enfin acces aux insulaires la possibilité d'aller sur la rive sud en moins 60 minutes, donnant acces a un lien d'échanges commerciaux entre l'ile et la rive sud, l'exportations des merveilles agricoles de l'ile etc... On regle donc avec le point 4 le 3ieme liens, le pont de l'ile et on obtient un périphérique en boni Imaginez les sommes économisés, le temp sauvé, la possibilité d'installer par la suite un transport rapide reliant les agglomérations avoisinantes... Si vous avez des questions ne vous gênez surtout pas, il me fera plaisir de vous en parler davantage!	de répondre à la demande. En effet, à l'heure de pointe, les autobus se congestionnent maintenant entre eux sur leurs propres voies réservées, notamment dans la côte d'Abraham, l'avenue Honoré-Mercier ainsi que sur les boulevards René-Lévesque et Laurier. Le déploiement d'un mode plus capacitaire comme le tramway permet ainsi de remplacer ces nombreux véhicules de façon plus efficace tout en les redistribuant ailleurs sur le territoire pour augmenter le service, la fréquence et l'offre en périphérie. L'objectif est ainsi de déployer un nouveau mode de transport en commun complémentaire aux services actuels et futurs. Les citoyens auront ainsi plus de choix dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. La mise en place de pôles d'échanges, de stationnements incitatifs et du service Flexibus (transport à la demande) s'inscrivent notamment dans le panier de solutions visant à offrir des options de transport en périphérie adaptées aux besoins en déplacements et à la densité d'activités présente. À ce titre, nous vous invitons à consulter la dernière mise à jour du rapport d'achalandage réalisé par le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Celui-ci estime que la mise en service du tramway et de son réseau génèrera un accroissement de l'achalandage de l'ordre de 30 % dès l'an 1, soit 10,4 millions de déplacements supplémentaires par année. Le tramway améliorera non seulement l'offre en transport en commun sur le territoire, mais il permettre de réduire la pression sur nos réseaux routiers et de bonifier nos infrastructures pour les déplacements actifs (marche et

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		vélo). Concernant les autres mesures que vous proposez, telles que l'étalement des heures d'ouverture et l'incitation au covoiturage, il s'agit d'éléments complémentaires qui peuvent être déployés. À ce titre, certains établissements d'enseignement postsecondaire testent déjà différentes formules d'horaire dans le cadre de leur offre de cours. Pour les questions liées au développement autoroutier interrégional, ces éléments relèvent du ministère des Transports du Québec.
Citoyenne/citoyen # 54	Lors de la réunion du 19 mai, la Ville n'a pas été en mesure de produire la liste des propriétés qui seraient l'objet d'une démolition partielle ou totale. Elle demande, de fait, la possibilité d'agir sans informer les citoyens, ce qui est déplorable. Les citoyens sont ainsi déposséder de leur ville. M. Trudel a indiqué que le permis de démolition ne fait pas l'objet d'une réaction possible du public, mais il n'a pas pris la peine d'ajouter qu'un changement de zonage normal requiert la consultation publique, procédure qui sera contournée par ce règlement. Dans sa proposition, la Ville dit: «La Ville souhaite être plus agile lorsque viendra le temps de construire, le long du tracé du tramway, les infrastructures publiques» du tramway - il me semble que c'est traiter à la légère cette atteinte à l'appropriation de la ville par ses citoyens. C'est tout à l'opposé de la volonté exprimée par le Maire d'engager un dialogue avec les citoyens.	Tout comme pour les acquisitions immobilières, la Ville se réserve le droit de publier des listes des démolitions par souci de respect envers les propriétaires impactés. Chaque démarche de démolition fait l'objet d'une approche personnalisée et d'un processus de négociation. Les citoyens impliqués restent informés tout le long de la démarche. Le Bureau de projet et la Ville veillent à réduire au minimum le nombre d'acquisitions totales et des démolitions. Le projet de règlement rend inapplicables certaines dispositions des règlements d'urbanisme; il facilite la construction des infrastructures propres au tramway et les interventions sur les riverains qui en découlent. Tout processus de modification au règlement de zonage sur le territoire du projet de règlement doit se conformer à ce qui est prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Les lignes directrices en matière de design qui ont été établies sont inscrites aux appels de proposition (infrastructures); le partenaire privé qui sera choisi devra les suivre scrupuleusement. Le contrat prévoira des mécanismes de surveillance et

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		des redditions de comptes très rigoureux. En plus de la démarche personnalisée auprès des propriétaires impactés, la Ville et le Bureau de projet multiplient leurs efforts pour aller à la rencontre des citoyens et pour les tenir informés sur la nature et l'évolution du projet du tramway.
Citoyenne/citoyen # 55	Je ne suis pas contre ce projet, mais il aurait été plus acceptable si une partie était souterraine, plus particulièrement aux endroits où il y a de la contestation. ex: dans le coin de Cartier. Il faut penser à long terme.	Sans objet (la Ville a pris connaissance de ce commentaire ou de cette opinion)
Citoyenne/citoyen # 56	Quand la Ville a voulu savoir lequel du métro léger et du tramway était le mode de transport le plus avantageux pour Québec, pourquoi aurait-elle posé cette question *au directeur de projet du tramway* ? Quand le directeur du projet de tramway, en réponse à cette demande, a demandé une étude sur cette question, pourquoi a-t-il demander pour une comparaison des avantages d'un tramway à ceux d'un métro *lourd* ? Quand le directeur du projet de tramway a demandé cette étude, pourquoi l'a-t-il demandé *à une firme à laquelle un contrat de gestion de projet pour le tramway avait déjà été accordé* ?	Nous vous remercions de votre intérêt envers le tramway de Québec. Les choix actuels reposent sur nombre d'études et de consultations réalisées par la Ville et le RTC depuis plus d'une décennie, dont le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, l'étude de faisabilité tramway-SRB, l'étude d'avant-projet SRB Québec-Lévis et aux conclusions de la consultation sur la mobilité durable. Le choix du tramway comme colonne vertébrale du réseau de transport en commun de Québec a également été confirmé par l'Étude comparative des modes de transport lourd sur rail. Cette étude a été produite par Systra, une firme de calibre international spécialisée en ingénierie et en conseil dans les transports publics et les solutions de mobilité. Cette firme a été impliquée dans de nombreux projets de transport collectif dans le monde, et ce, autant pour des projets de tramway que de métro ou encore de train longue distance. Les résultats de cette analyse comparative ont également été contrevérifiés par une contre-expertise produite par deux experts de HEC Montréal ainsi que par plusieurs experts indépendants consultés à ce sujet dans le cadre de l'audience

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		publique du BAPE. Qu'il soit qualifié de léger ou de lourd, le métro coûte généralement de 4 à 5 fois plus cher à construire qu'un tramway. Ainsi, pour le même budget, un tracé en métro couvrirait une portion nettement moindre du territoire de la ville et ne permettrait pas une réorganisation aussi complète de notre réseau de transport en commun. Le tramway circulera sur un tracé de 19,3 km permettant de relier le secteur Le Gendre à celui de D'Estimauville en passant par le plateau de Sainte-Foy, l'Université Laval, la colline Parlementaire, Saint-Roch et Limoilou. Il sera inséré sur les axes où l'on enregistre une forte utilisation du transport en commun et où l'ajout d'autobus supplémentaires ne permet plus de répondre à la demande. Le déploiement d'un mode plus capacitaire comme le tramway permet ainsi de remplacer ces nombreux véhicules de façon plus efficace tout en les redistribuant ailleurs sur le territoire pour augmenter le service, la fréquence et l'offre en périphérie. L'objectif est ainsi de déployer un nouveau mode de transport en commun complémentaire aux services actuels et futurs. Les citoyens auront ainsi plus de choix dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. La mise en place de pôles d'échanges, de stationnements incitatifs et du service Flexibus (transport à la demande) s'inscrivent notamment dans le panier de solutions visant à offrir des options de transport en périphérie adaptées aux besoins en déplacements et à la densité d'activités présente. La Ville de Québec demeure ainsi convaincue que le tramway est le mode qui répond le mieux à ses besoins puisqu'il offre une

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
		capacité correspondant à l'achalandage anticipé et des coûts de construction en adéquation avec le financement disponible. De plus, le tramway représente une opportunité inouïe de requalification urbaine. En effet, sur le tracé, tout l'espace compris d'une façade à une autre sera revu afin de soutenir les différentes fonctions urbaines qui s'y trouvent. Ce réaménagement entraînera notamment le renouvellement du mobilier urbain, la bonification de la canopée, le remplacement des infrastructures (chaussées, trottoirs, etc.) et l'ajout d'espaces sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. L'intégration du tramway aura pour effet de transformer les quartiers traversés et d'y améliorer la qualité de vie. Cette transformation est possible parce que le tramway est inséré à même l'emprise municipale sur la grande majorité du tracé. À l'inverse, l'exploitation d'un métro léger requiert un site exclusif infranchissable et complètement séparé de tout autre mode de transport. Ainsi, le métro léger est généralement intégré sous terre, ce qui est très coûteux, ou encore sur une infrastructure surélevée, ce qui est difficilement compatible dans des milieux denses ou patrimoniaux. Il est possible à cet effet de voir l'insertion du projet du REM dans la région de Montréal pour comprendre la différence entre les infrastructures requises.
Citoyenne/citoyen # 57	Cette réglementation d'urbanisme applicable au tramway est pour le moins plutôt inquiétante. Il semble que ce règlement aura préséance sur tous les autres. Est-ce là donner un chèque en blanc à la Ville et à l'équipe de projet? Plus de 150 permis et près de 60 modifications au zonage seraient concernés et le projet serait autorisé par	Il s'agit d'un règlement en vertu des pouvoirs de la Charte de la Ville de Québec pour des projets majeurs d'infrastructures. Ce n'est pas une question de préséance. En effet, le volume de travail que le règlement permet d'alléger est important. Le nombre de permis et le décompte des modifications

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	un seul règlement. Beaucoup d'interventions sur les propriétés riveraines? On souhaite une adoption et entrée en vigueur durant l'été! Durant les vacances? Pourquoi une telle urgence? N'y a-t-il pas lieu de reporter le tout à l'automne? Entretemps, établir un inventaire des interventions, les qualifier, préciser davantage les avantages et/ou les inconvénients pour les propriétaires et poursuivre les consultations au retour des vacances? AUTRES SUJETS «Rapide et confortable, il reliera Cap-Rouge à D'Estimauville». C'est ainsi que l'on décrit le tramway en frontispice de la page des «Composantes». (https://tramwaydequebec.info/composantes/) RAPIDE La Ville a souvent indiqué que la vitesse moyenne du tramway était d'environ 20 km/h. Dans l'Analyse comparative des modes de transport (page 8), on précise que la vitesse commerciale moyenne observée est de l'ordre de 18 à 20 km/h en milieu urbain (400 m entre stations). Dans Précisions et rectifications quant à certains énoncés présentés dans les mémoires et compléments d'informations (page 15), on estime que la vitesse commerciale est entre 21 et 22 km/h. C'est la même réponse qui a été servie à la question 181 lors de la séance d'information du 3 mars 2022 et en de multiples occasions au cours des 2 dernières années. Dès lors, on ne comprend pas pourquoi cette vitesse n'est pas affichée dans le dossier «Composantes»! Il s'agit pourtant d'une information essentielle! C'est aussi une vitesse sensible qui peut être gâtée par des situations de congestion aux intersections, des déplacements actifs ou motorisés sur la plateforme, des travaux de déneigement, etc. Sans oublier que la fréquence de passage pourrait être éventuellement établi à 3 min (???), tel qu'évoqué en réponse (étonnante!) à la question 190	de zonage requises permet seulement d'illustrer la charge de travail que le projet de règlement permet d'épargner. Ceci étant dit, il s'agit de travaux essentiels à l'implantation du tramway. Ceci n'a pas pour effet d'alléger toute demande de permis ou de modification de zonage pour le projet d'un tiers. La Ville de Québec a déclenché le processus d'approvisionnement pour la réalisation du tramway. L'échéancier d'adoption du règlement est conséquent avec la série d'échanges avec les soumissionnaires privilégiés. L'objet du règlement fait partie de la charge de travail à évaluer et de l'éventuelle gestion de risques de ces soumissionnaires. Au sujet de la vitesse commerciale, nous vous partageons ce texte qui, nous croyons, répondra bien à vos différentes interrogations. Il importe également de préciser que la vitesse commerciale du tramway est estimée en considérant plusieurs facteurs dont le temps d'accélération et de freinage, la traction et le poids du véhicule, le nombre de passagers à bord, l'emplacement et la distance entre les stations, les limites de vitesse par zone, le temps d'arrêt en station ou encore la priorité aux intersections. Ainsi, la vitesse commerciale sera légèrement supérieure en dehors de la période de pointe. De plus, grâce à sa plateforme dédiée et à sa priorité aux intersections, le tramway offrira une grande fiabilité de service, c'est-à-dire qu'il sera toujours à l'heure puisque non soumis aux aléas de la circulation. Il offrira aussi une fréquence élevée, soit de 4 à 8 minutes en période de pointe et de 8 à 12 minutes hors des périodes de pointe. Selon un sondage récent effectué par le

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	de la séance du 3 mars 2022. Bien sur qu'une fréquence de passage élevée, un respect des horaires et une grande amplitude de service sont des facteurs d'attractivité à ne pas négliger. Mais la vitesse des déplacements importe aussi grandement, surtout lorsqu'on se déplace debout! Donc, afficher la vitesse moyenne c'est être transparent. Il faut aussi éviter que les citoyens confondent vitesse moyenne et vitesse maximale obtenue entre les stations. On comprend très bien que le tramway puisse exceptionnellement rouler à 70 km/h dans un secteur ACTUELLEMENT non bâti. CONFORTABLE Dans cette même page Composantes, on affiche qu'une rame de tramway peut accueillir 260 passagers. Très intéressant! Mais qu'en est-il du confort? Assis ou debout? Le rapport du BAPE (page 183) rappelle qu'un autobus articulé (métrobus) comporte 48 places assises et 34 places debout, ce qui correspond à un taux de 59 % pour les places assises. Le tramway proposé offrira 64 places assises et 196 places debout, pour un taux de 25 %. Dans Précisions et rectifications quant à certains énoncés présentés dans les mémoires et compléments d'informations (page 22), la Ville confirme : « La proportion de places assises par rapport à celles debout est effectivement moindre dans le tramway, et c'est ce qui permet justement de transporter un grand nombre de voyageurs». Les places assises sont hautement appréciées parce qu'elles facilitent la lecture et la consultation des aides électroniques. Surtout par les ainé(e)s! Il convient donc d'ajouter le nombre ou le ratio de places assises à l'item 260 passagers, sous l'onglet Composantes, transparence oblige! La ville est actuellement engagée, pour une période de 18 mois, dans une campagne d'information intense sur le projet de tramway. Il est donc primordial	Réseau de transport de la Capitale (RTC), le respect des horaires et la fréquence de passages représentent les critères les plus importants pour les usagers, et ce, loin devant la vitesse du véhicule. Advenant qu'il soit souhaité d'augmenter la fréquence de passage aux trois minutes, cette augmentation de service sera réalisée par l'ajout de véhicules (rames) supplémentaires. Pour chaque véhicule, il est prévu d'offrir environ 85 places assises, soit 64 places fixes et 21 strapontins (dont le siège se relève). Sur la capacité prévue de 260 personnes, cela représente un taux de places assises de l'ordre de 33 %. Ces ratios ont été établis notamment en se comparant avec les normes européennes qui tournent généralement autour de 25 %. Différentes configurations sont aussi prévues à l'intérieur des véhicules pour accueillir des personnes à mobilité réduite, des familles avec poussettes ainsi que des vélos. De même, le confort du véhicule ne peut se résumer qu'au nombre de places assises. Le roulement sur fer du tramway assure un confort nettement plus élevé que les autobus, notamment pas l'absence de nid-de-poule qu'on retrouve sur la chaussée. Les véhicules seront également chauffés et climatisés en plus d'être plus silencieux grâce à une propulsion 100 % électrique. Finalement, la Ville poursuit en ce moment ces analyses techniques concernant le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier. Ce travail considère également les résultats de la consultation tenue au cours du printemps. Des annonces seront faites ultérieurement pour ce secteur lorsqu'une insertion aura été retenue. De même, des

	Question ou commentaire	Réponse de la Ville
	de donner l'heure juste aux futurs usagers en ce qui a trait à la vitesse moyenne et aux ratios de places assises et debout dans les rames de 260 passagers. Ainsi, on évitera les surprises à l'inauguration du réseau, surprises qui pourraient donner lieu à une impression de rouler dans un tramway nommé déception. EN FINALE Le 17 mars dernier, la Ville a rendu publique, en mode urgence, une étude d'impact sur les déplacements de l'arrivée du tramway dans le secteur de l'avenue Cartier. Cette étude montre un accroissement significatif des débits de circulation et des temps de déplacements sur Grande-Allée. À cette occasion, il a été précisé «qu'une rue partagée dans le secteur de Garnier pourrait d'ailleurs empirer les temps de déplacement». Est-ce que cette étude d'impact sera mise à jour pour ajouter les effets de l'insertion dans le secteur Garnier? Quand? (Merci de transmettre, s'il y a lieu, aux autorités compétentes)	études de circulation seront réalisées afin de documenter les effets de l'insertion retenue et de prévoir avec les citoyens les mesures d'atténuation à déployer lorsque requises. Nous espérons que le tout répond adéquatement à votre demande. Pour suivre l'avancement du projet, nous vous invitons à consulter notre site Internet et à vous abonner à notre page Facebook et à nos envois par courriel.