



**Les observations sur les enjeux
que l'étude d'impact devrait aborder**

Réseau structurant de transport en commun
de la Ville de Québec – Volet tramway
par la Ville de Québec

Consultation publique
réalisée par le ministère de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques

3211-08-015

29 mars 2019

LE PROJET

Dans le cadre de son projet de réseau structurant de transport en commun, la Ville de Québec a choisi de construire un tramway électrique adapté aux hivers québécois. Le tracé de ce tramway sera d'une longueur de 23 km. Il traversera les secteurs ayant les plus fortes densités de population. En forme de « U », il débutera sur la 1^{ère} avenue, à la hauteur du boulevard Louis XIV, de là il se rendra au pont Drouin, puis il empruntera successivement la rue de la Couronne, la côte d'Abraham et le boulevard René-Lévesque jusqu'au campus de l'Université Laval. Il poursuivra ensuite sa route sur le boulevard Laurier, l'avenue Lavigerie, l'avenue Rolland-Beaudin et le chemin des Quatre-Bourgeois. Il bifurquera finalement vers le nord dans l'emprise d'Hydro-Québec et se terminera dans le secteur Le Gendre. Deux segments seront souterrains, le premier d'une longueur de 2,6 km passera sous les quartiers Saint-Jean-Baptiste et Montcalm, alors qu'un second, long de 0,9 km, sera situé à Sainte-Foy dans le secteur Lavigerie. Le tramway pourra transporter 260 passagers par véhicule et, aux heures de pointe, plus de 5 000 passagers à l'heure par direction. Il circulera à une vitesse optimale sur une voie exclusive fiabilisée, c'est-à-dire qu'aucune infrastructure : égout, aqueduc ou utilité publique ne passera en dessous, évitant ainsi les coupures de service. Divers points de traverse seront créés pour faciliter le passage sécuritaire sur la voie exclusive des automobilistes, des cyclistes et des piétons. Le projet inclut la construction de deux centres d'exploitation et d'entretien, le plus important sera situé dans le secteur Le Gendre et le secondaire est prévu pour l'instant dans le secteur de la 41^e rue.

LE CONTEXTE LÉGAL

L'article 31.3.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur du projet doit, dans les délais prescrits par règlement du gouvernement, publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet de même que le dépôt au registre des évaluations environnementales constitué en vertu de l'article 118.5.0.1 de l'avis prévu à l'article 31.2 et de la directive du ministre.

L'avis annonçant le début de l'évaluation doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit et dans les délais prévus par le règlement du gouvernement, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder.

À la suite de cette consultation électronique, accessible par le Registre public des évaluations environnementales, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie dans ce même registre les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact. La transmission et la publication du présent document répond à cette obligation.

LA CONSULTATION

La consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, concernant le volet tramway du projet de réseau structurant de transport en commun par la Ville de Québec, a débuté le 9 février 2019 et s'est terminée le 10 mars 2019. Au cours de cette période, 144 commentaires pertinents ont été transmis au ministère.

LES OBSERVATIONS SUR LES ENJEUX SOULEVÉS LORS DE LA CONSULTATION

Pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet, les observations soulevées dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact sont présentées sous une forme synthèse au tableau 1 et classées par enjeu. Ces observations sur les enjeux doivent être traitées tel que prescrit aux sections 2.2 et 2.5 de la directive datée du 31 janvier 2019. Le cas échéant, l'étude d'impact devra décrire les modifications apportées au projet au cours des phases de planification et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations sur les enjeux soulevés.

L'annexe 1 fait mention des commentaires, tels que transmis. Rappelons que le ministre s'est réservé le droit de supprimer un commentaire comportant des données nominatives, des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants; à but commercial ou promotionnel; non pertinents; confus ou imprécis.

Tableau 1 : Synthèse des observations sur les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Enjeux	Observations en lien avec l'enjeu
Étude des alternatives et choix de la solution retenue	<ul style="list-style-type: none"> • Comparer les différentes alternatives envisagées et détailler les raisons soutenant le choix de la solution retenue. Les alternatives comparées devraient inclure le métro et le monorail. • La comparaison devrait inclure l'efficacité, la capacité à attirer une nouvelle clientèle, le climat sonore, la durabilité, la portée des travaux de construction, etc.
Climat	<ul style="list-style-type: none"> • Expliquer la prise en compte des conditions hivernales (dénivellement des voies, dégivrage des fils, etc.) • Démontrer l'efficacité du tramway en conditions hivernales (fonctionnement 365 jours par année).
Circulation et congestion routière	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer le nombre de voitures qui seraient retirées des routes grâce au projet et comparer ce nombre aux autres alternatives. • Mettre en évidence le désengorgement du transport en commun. • Évaluer l'éventuelle congestion accrue due au partage des voies de circulation, aux interruptions/pannes du tramway, etc. • Prendre en compte le possible déplacement du trafic, particulièrement dans le secteur de la 1^{ère} avenue vers la 3^e avenue.
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • Démontrer de façon précise la rapidité du tramway (exemples de temps de parcours). • Évaluer l'achalandage accru aux arrêts. • Justifier l'avantage du tramway par rapport à l'autobus. • Illustrer le confort général du tramway, comme par exemple le maintien d'une température confortable à l'intérieur des wagons en hiver, l'abri aux intempéries aux différents arrêts, etc. • Démontrer l'efficacité du tramway en cas de tempête hivernale. • Évaluer l'accessibilité du tramway en général, pour personnes à mobilité réduite, pour les vélos, etc.
Coûts	<ul style="list-style-type: none"> • Inclure l'entretien du tramway dans les coûts, principalement par rapport au déneigement et au dégivrage. • Assurer le respect des coûts de construction prévus. • Estimer le coût d'utilisation du tramway. • Évaluer l'impact du projet sur les taxes municipales. • Estimer et démontrer les coûts vs les bénéfices du projet.
Tracé	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte la problématique dans le secteur du boulevard Pie-XII. • Évaluer si le choix de prolonger l'avenue Mendel favorisera l'utilisation de la voiture. • Expliquer le choix du tracé et justifier les secteurs non desservis (banlieues, secteurs Marly et Lebourgneuf, l'aéroport, la gare, etc.). • Défendre le fait que le tracé du tramway ne semble pas être modulable et n'ait pas de potentiel d'accroissement. • Étudier d'autres lieux de sortie pour le tunnel. • Question de cohabitation avec les commerces, les piétons et les cyclistes, il est proposé de déplacer le tracé de la 1^{ère} avenue à la 3^e avenue. • Apporter plus d'information sur les changements apportés aux parcours d'autobus.

Enjeux	Observations en lien avec l'enjeu
Consultation et information du public	<ul style="list-style-type: none"> • Apporter une transparence de la Ville par rapport au processus. • Viser une acceptabilité sociale du projet • Prendre en compte le désintérêt marqué de la population par rapport au projet de tramway. • Démontrer la prise en compte des besoins de la population. • Évaluer la possibilité de réaliser un référendum.
Durabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Démontrer les perspectives à long terme du projet de tramway. • Mettre l'accent sur la durabilité du tramway par rapport au métro.
Attractivité	<ul style="list-style-type: none"> • Convaincre la population d'utiliser le tramway. Les gens ne sont pas enclins à utiliser le transport en commun. • La capacité du tramway à attirer une clientèle est questionnée. Cette solution est perçue comme étant inefficace, notamment parce qu'il ne serait pas assez rapide et qu'en hiver, les gens ne sont pas intéressés à attendre dehors. • Démontrer la pertinence d'un tramway. Cette technologie est perçue comme étant dépassée.
Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> • Tenir compte des bruits de roulage et non seulement des bruits occasionnés par les moteurs. • Évaluer les niveaux de bruit accentués dans les courbes et les pentes. • Tenir compte des impacts du bruit sur la santé physique et psychologique. • Évaluer les bruits accrus des autos et des autobus qui devront freiner pour laisser priorité au tramway. • Faire un lien entre le climat sonore, l'horaire du tramway et ses passages fréquents.
Protection de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter la coupe d'arbres. • Éviter les pertes d'habitats floristiques et fauniques. • Prioriser la plantation de végétaux et la préservation des parcs. • Tenir compte des populations d'animaux urbains. • Démontrer un souci du maintien de zones de verdure en lien avec le faible niveau actuel de canopée par endroits.
Travaux de construction	<ul style="list-style-type: none"> • Justifier la durée des travaux, perçue comme étant trop longue. • Évaluer des solutions pour contrer les entraves occasionnées par les travaux. • Tenir compte des impacts sur les commerces pendant les travaux.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les risques d'accident impliquant le tramway. • Démontrer les différents moyens d'assurer la sécurité pour les usagers. • Prendre en compte le risque soulevé par rapport aux lignes à haute tension du secteur Pie-XII.
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter des solutions pour contrer la pollution visuelle tout le long du parcours (présence de fils, caténaires, rails, béton, etc.).
Présence de la structure	<ul style="list-style-type: none"> • Tenir compte des éléments soulevés par rapport à la présence de la structure : encombrant, perte de stationnements, frein au développement urbain, augmentation des surfaces imperméables, entraves lors d'accidents, etc.
Lien avec la rive-sud	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser le déplacement entre les 2 rives. • Convaincre les utilisateurs de la rive-sud de laisser leurs véhicules sur la rive-sud pour un tramway.

Enjeux	Observations en lien avec l'enjeu
Valeur foncière et expropriation	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la diminution de la valeur foncière des propriétés en périphérie du tramway. Apporter des précisions par rapport aux expropriations envisagées.
Conciliation des usages du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une conciliation des usages commerciaux en périphérie du tramway.
Réduction des émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> Faire le calcul des émissions GES de toutes les phases du projet incluant la construction et l'entretien en exploitation. Le calcul des GES doit isoler le volet « tramway » des autres volets du projet de réseau structurant. Comparer l'émission de GES du projet par rapport au statu quo. Évaluer si le retrait de certaines voies routières augmentera la congestion et évaluer les émissions de GES associées. Estimer le nombre de voitures retirées des routes grâce au projet.
Santé publique	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer l'effet cumulatif des champs électromagnétiques dans les secteurs des lignes à haute tension. Évaluer les vibrations occasionnées par le tramway.
Protection des milieux humides et hydriques	<ul style="list-style-type: none"> Viser la préservation des milieux humides. Les milieux humides dans le secteur Chaudière/Le Gendre génèrent des préoccupations.
Création d'îlots de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> Limiter la création d'îlots de chaleur. Favoriser la plantation de végétaux et le maintien de zones de verdure
Qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la dégradation de la qualité de vie en bordure de l'emprise. Prendre en compte la proximité des terrains privés dans le secteur Pie-XII.
Qualité de l'atmosphère	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer l'effet cumulatif dans Limoilou, où la qualité de l'air peut déjà être problématique. Évaluer l'augmentation de la pollution atmosphérique dans le secteur de la rue Mendel puisque le transit automobile sera favorisé. Tenir compte de la perte de qualité atmosphérique occasionnée par la perte de végétation.
Changements climatiques	<ul style="list-style-type: none"> Démontrer la lutte contre les changements climatiques, ainsi que l'adaptation. L'impact positif est perçu comme insuffisant puisque l'axe nord-sud n'est pas suffisamment considéré dans le projet. Tenir compte de l'usure prématurée occasionnée par les changements climatiques.
Contamination	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer les risques de déversement. Prendre en compte la potentielle contamination par l'utilisation accrue de sels de déglçage.
Étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer le fait que le projet risque de favoriser l'étalement urbain, particulièrement dans le secteur de la rue Mendel.
Protection du patrimoine bâti et archéologique	<ul style="list-style-type: none"> Considérer le cachet historique de la ville afin de ne pas lui nuire.
Tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Considérer un effarouchement des touristes dû aux travaux de construction. Favoriser un aspect attrayant pour les touristes une fois la construction complétée.

ANNEXE

RECUEIL DES COMMENTAIRES REÇUS AU COURS DE LA CONSULTATION

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et ont été reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Le nombre de voitures qui seront potentiellement retirées des routes grâce au projet.	Qu'il s'agisse bel et bien de la solution la plus efficace pour améliorer le transport en commun au sein de la Ville de Québec.	
Citoyen	Québec	Comme le tramway va roulé l'hiver, il y auras du de sel de déglacage utilisé. Comme nous utilisons de moins en moins de sel, qu'est ce qu'il vont utiliser pour ne pas augmenter la quantité de sel de déglacage utilisé. Et surtout ne pas utiliser la façon " coupons ailleurs pour pouvoir en utiliser plus à des endroits précis" . Donc augmenter la contamination de certains endroits.	Les coûts qui ne seront pas respectés et surtout les problèmes d'embouteillage l'hiver car les tramways fonctionnent pas très bien dans la neige et sur très rails glacé. Et tous les problèmes d'entretiens qui seront pas compté ou mal compté.	
Citoyen	Québec	Non	Impacts durant les travaux et durée des travaux. Il me semble que nous pourrions nous inspirer de''ailleurs où des travaux d'insrastructure plus importants se sont réalisés dans des délais très courts. Ex périphérique de LA qui a été reconstruit en moins d'un mois	
Citoyen	Québec	L'économie de CO2 au niveau du transport vs le statuquos.		
Citoyen	Québec	- Avec un tramway, aucune possibilité d'aménagement car trop encombrant (moins de végétation, de blocs appartements, expropriation-Manque de capacité de passagers pour un tramway-Manque de rapidité pour un tramway-Cher car remplacement à chaque 20-30 ans- Pas adapté à notre température (froid, verglas, neige... et il est désagréable pour les passagers d'être aux intempéries-Non écologique destruction de bâtiments, etc. - Tramway bruyant -Tramway non écologique car destructions de bâtiments-Population non intéressée par le tramway donc la périphérie se	Prendre le temps d'étudier les avantages du métro souterrain	Voir le projet du métro souterrain du Collectif et en l'étudiant profondément

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		développera. Un métro souterrain remplit tous ces avantages: rapide, écologique, économique, à l'abri des intempéries, plus ajustable en terme de capacité, population intéressée à le prendre donc plus de transfert modal donc moins de GES		
Citoyen	Alma	Conditions hivernales-Quels seront les dispositions exactes mises en place afin d'effectuer le déneigement des rails et ainsi assurer la fiabilité du système?-Le système de tramway a-t-il été testé dans des conditions hivernales semblables à celles du Québec? Quels étaient alors les défis rencontrés? Le système fonctionnait t-il bien? Intermodalité-Quels seront les impacts sur la circulation automobile? -À quels endroits exactement seront construites les voies réservées pour les tramway/trambus? S'agira t'il de remplacer une voie de circulation pour une voie réservée, ou bien d'ajouter une voie réservée adjacente aux voies existantes? Solutions de rechange-Faire part de toutes les solutions envisageables (Option préférée, option «zéro», option A, option B, etc..). Les comparer à l'aide d'une matrice symbolique/descriptive.- Intégrer dans les solutions de rechange celle de la construction d'un métro. Si cette solution n'est pas une solution alternative envisageable, expliquer pourquoi il en est ainsi.Trambus-Dans l'avis de projet, très peu de références sont faites au trambus. Il serait intéressant d'élaborer à ce sujet puisque ce projet est synergique à celui du tramway.		Suggestions-Intégrer au projet de tramway la plantation de végétaux et d'arbres le long du parcours ainsi que sur les abris de bus (En façade ou sur les toits)-Ajouter à l'étude d'impact des supports visuels réalistes du tramway au sein de différentes conditions météorologiques (Ex: Hiver, bordée de neige, etc..)
Citoyen	Québec	Il sera beaucoup plus coûteux a long terme l'entretien des rails du tramway et du tramway en général surtout considérant que nous avons des hivers de plus de 6 mois et des températures	Baisse de la valeur de notre propriété qui aura le chantier dans la cour arrière	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		en dents de scie qui ne ménageront pas le tramway. Un metro sera beaucoup plus rentable à long terme et n'imcommodera pas les citoyens.		
Citoyen	Québec	<p>Nous nous battons ici à Pointe Ste-Foy depuis plus de plus de 8 mois pour que le Tramway ne passe pas dans notre cour arrière sous l'emprise d'Hydro Québec terrain situé entre le boul. des Quatre Bourgeois et le boul. du Versant Nord,ou ils anéantirons un milieu naturel riche avec la coupe de centaines d'arbres matures et créerons encore plus d'îlots de chaleur. Un milieu vert ou il y a des canards au printemps de centaines d'oiseaux toute l'année des fleurs des champs de hautes herbes etc... et ce sans compter un jardin communautaire prospère. Ils vont non seulement détruire l'environnement mais faire baisser la valeur des maisons en bordure et diminuer de façon majeure la qualité de vie de centaines de familles. Quand ils pourraient passer sur 2 boulevards DÉJÀ implantés soit le boul. des Quatre Bourgeois et celui du Versant Nord. ...ou ils pourraient en ce faisant ainsi DESERVIR LE PLUS GROS EMPLOYEUR DE LA VILLE REVENUE QUÉBEC avec ses 5000 employés qui ont du mal à se trouver du stationnement aux environs de Marly.trouver du stationnement.Ils préfèrent passer au beau milieu d'un champs ou ils ne desservirons personne et de nuire considérablement l'environnement et à la qualité de vie de centaines de citoyens .</p>	<p>préoccupations principales sont :- destruction d'un milieu naturel-pollution sonore a proximité de nos maison.(incluant la maintenance,déneigement ect.)-perte de jouissance de notre cour arrière qui est un milieu de vie.-destruction du jardin communautaire -création d'îlots de chaleur-perte majeure de la valeur de nos maisons-aucune études d'impacte sur la qualité de vie des citoyens qui ont des maisons adjacente a l'emprise d'hydro Québec-danger pour la sécurité des usagés et des riverains en rapport avec les lignes à haute tension .</p>	<p>Nous avons fait signé une pétition et environ 95% des citoyens concernés sont contre cette partie du tracé.Pétition déposé à l'hotel de ville de Québec en décembre dernier.</p>
Citoyen	Québec	L'optimisation du tracé pour maximiser l'efficacité du système et éviter des détours qui aurait pour conséquence d'augmenter les coûts	Le trambus (17km) et les infrastructures dédiés (16 km) devrait fonctionner sur un seul et même	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>de construction et d'opération. En effet, Sachant que le corridors choisie aura des répercussion importantes sur les déplacement pour les 50 prochaines années et plus, des expropriations ou réaménagements de terrains doivent être envisagés.L'amélioration de la perméabilité et de la marchabilité dans un rayon de 800m autours des stations du réseau structurant devrait être analysé.</p>	<p>système d'exploitation (métrobus ou trambus) pour minimiser les ruptures de charge et assurer une desserte fréquente.</p>	
<p>Citoyen</p>	<p>Québec</p>	<p>Il faut faire une étude comparative entre projet de réseau structurant de transport en commun tel quel, c.-à-d. avec comme colonne vertébrale un tramway de 23 km, et le même projet bonifié en substituant ladite colonne vertébrale par un métro souterrain de 16 km avec un prolongement des lignes de trambus.</p>	<p>Construire un tramway se fait en tranchées ouvertes. Il y aura des impacts désastreux et pour les commerces de proximité sur le tracé (artères parmi les plus importantes), et pour l'économie globale de la ville, laquelle est basée en grande partie sur le tourisme qui sera effarouché à l'idée de venir en vacances dans un tel chantier. En revanche, un métro se creuse par tunnelier presque sans impact.Un tramway traverserait 130 intersections, autant de points potentiels de ralentissement dû aux imprévus (déneigeuses, accidents, véhicules d'urgence, piétons). Un métro n'est arrêté par rien, et il circule au double de la vitesse.Toute l'infrastructure et les véhicules de tramway seraient à refaire dans 25 ans. Un métro a une durée de vie utile de plus de 100 ans. Cela représente des économies sur amortissement qui pourraient dégager une marge de manœuvre pour un 3e lien en métro, une seconde ligne.La Ville vient de dire</p>	<p>https://jyvaisenmetro.com/https://jyvaisenmetro.com/presentation-du-projet/https://jyvaisenmetro.com/matrice-deplacements/Toute la documentation détaillée téléchargeable ici https://jyvaisenmetro.com/liens/</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			qu'elle prévoit un transfert modal de 37 000 automobilistes vers le RSTC. À ce rythme, le tramway serait parfaitement insuffisant dès son ouverture. Seul un métro peut supporter un tel ajout d'usagers. Un tramway ne peut se rendre directement à l'Université Laval ni au Centre Videotron, un métro si!	
Citoyen	Québec	L'impact sur la santé des personnes vivant directement à côté des rails. Les zones de verdure doivent être maintenues. L'intimité des cours extérieurs des résidents de Québec. Cet endroit étant un havre de paix et non une scène pour les passagers du train. L'impact sur les structures de maison causé par les vibrations du tramway. La sécurité sous les lignes d'Hydro. L'impact sur les piétons. Traverse, longueur de trajet, sécurité	Tout le secteur Pie XII à Ste-Foy sous les lignes à haute tension. La quiétude des citoyens en quartier résidentielle. La perte de l'évaluation de la propriété résidentielle. Le tramway passant dans leur cour. Le service à la population sur le marché du travail. E: se rendre à l'édifice Du Revenu, rue Marly. Un métro serait efficace et caché de notre vue. Le bruit serait inexistant dans la vie quotidienne. Les accidents évités avec le trafic automobile et piétonnier.	
Citoyen	Québec	Les avantages d'un projet de métro à long terme par rapport au projet actuel du tramway.	coûts, vision unilatéral, manque d'études sérieuses, la capacité du tramway en terme de passager, la capacité d'un métro à retirer plus de véhicule sur la route par rapport au tramway, l'augmentation de la congestion routière en retirant des voies de circulation aux voitures.	https://jyvaisenmetro.com/
Citoyen	Québec	Afin de maximiser l'impact positif au niveau des émissions carbone, les axes Nord-Sud devraient être considérés davantage. Je suis d'avis que ces secteurs ne sont pas suffisamment desservis par le transport en commun, ce qui provoque un	Ma préoccupation personnelle est que le réseau n'ait pas un impact suffisant sur la lutte aux changements climatiques puisqu'il considère peu les axes Nord-Sud. À titre d'exemple, j'habite le long de Robert-Bourassa et	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>cercle vicieux et favorise l'utilisation de la voiture.</p>	<p>j'aimerais que cet axe Nord-Sud soit considéré davantage dans le projet, cela bénéficierait d'ailleurs grandement au secteur Lebourgneuf. J'ai également une impression, en tant que citoyen, que le tracé a été décidé de manière très centralisée, sans écouter les besoins de la population, et que cela réduira donc l'impact positif du projet puisqu'il ne répondra pas suffisamment aux attentes.</p>	
<p>Citoyen</p>	<p>Québec</p>	<p>Le tracé du tramway est un enjeu central, car il doit à la fois permettre de désengorger le réseau de transport en commun au centre-ville ,qui est maintenant à saturation à plusieurs endroits, et à la fois s'étendre jusque dans certains secteurs de banlieue afin d'y améliorer la desserte en transport en commun et ainsi encourager davantage de citoyens à délaisser leur voiture. Dans cet optique, le projet de tramway proposé par la Ville de Québec semble emprunter un excellent tracé. Il traverse les principaux pôles d'emploi du centre-ville et de Sainte-Foy, ainsi que l'université Laval et d'importants centres d'achat. Le prolongement du tracé jusqu'au boulevard Le Gendre dans Cap-Rouge est aussi une des caractéristiques qui me plaît le plus du projet, car en ajoutant une nouvelle route, il vient désenclaver ce secteur qui était excessivement difficile à desservir en transport en commun. Ce secteur était d'ailleurs l'un des moins bien desservi en transport en commun de la région. Il est à mon avis primordial de maintenir ce segment du tracé et j'espère que les promoteurs prendront tous les moyens</p>		

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Lévis	<p>nécessaires pour atténuer les impacts sur les secteurs environnants.</p> <p>- Du coût d'entretien à long terme versus de construction.- Que les lieux achalandés et densifiés soient desservit en premier lieux. Tel que l'aéroport de Québec.- Que le transport structurant soit un lien entre la rive-sud et rive-nord. Tout en desservant les pôles d'affaires préétablis. Tel que Ste-Foy et St-Romuald.</p>	<p>- Que si un tramway est mis de l'avant, les rails et circuits soit électrifiés. Donc, chauffant et permettant un dégivrage et entretien efficace.- Ne pas encourager l'étalement urbain concentrant le lien à l'Est.- La préservation des milieux humides.</p>	<p>- https://www.journaldequebec.com/2019/02/11/le-tramway-va-detruire-des-milieux-humides- https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/un-metro-a-quebec-une-fausse-bonne-idee-4fa8d0d4cbc2640dc8034263153159b0?fbclid=IwAR1ii5wuk6EC24n5vDG30QJUy3NLqbN8Anm9g6uyhvdSTyTihjochYg_9ZY- https://lactualite.com/sante-et-science/2017/12/07/la-folle-idee-du-troisieme-lien-quebec-levis/</p>
Citoyen	Québec	<p>Je pense que l'ajout d'un tramway n'est pas une solution adéquate à long terme pour le développement d'une ville. La ville de Québec n'est pas moulé pour recevoir un tel projet. Le problème reste le même que avec le transport en commun actuelle. Je suis fondamentalement contre l'implantation d'un tel projet.</p>	<p>J'ai peur que ce projet coute les millions en investissement et qu'il doivent être ré-évaluer dans 50 ans parce qu'il n'est plus adapté à la technologie de l'avenir. Je pense que le tramway est une idée du passé qui ne doit pas être implanté de nouveau.</p>	<p>Je pense que l'initiateur pourrait se référé au grande ville tel que Montréal, Toronto ou New York pour l'amélioration des transports en commun. La mise en place d'un métro serait beaucoup plus efficace</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				à court terme autant qu'à long terme.
Citoyen	Québec	Je pense qu'un métro au lieu d'un tramway répondrait mieux aux besoins de la ville de Québec. Je recommande donc un métro qui permettra d'amortir les coûts à long terme, de ne pas subir l'hiver québécois ni le trafic. Le métro est une solution bien commode et Rennes, une ville plus petite que Québec a un métro. Je ne comprend pas l'ostination des gens pour le tramway sachant que la majorité de la population de Québec est plutôt favorable à un métro.	Que le tramway soit comme à Toronto où cela crée du trafic, mais aussi est dangereux pour les utilisateurs quand ils sortent. Le tramway ne va pas plus vite que le bus. Et surtout il n'y a pas de place sur René Levesque notamment pour un tramway. En effet, il y a 2 voies sur René Levesque et avec l'hiver il y a souvent une moitié de voie condamnée. Je trouve le projet de métro plus sain et faisable à long terme, notamment en considération de l'hiver québécois mais aussi de la création de trafic sans de réels bénéfices par rapport à un bus.	Au moins faire des études indépendantes sur le métro et prendre en compte cette option car on a pas l'impression que c'est le cas et que l'option métro a été rejetée arbitrairement.
Citoyen	Saint-Augustin-de-Desmaures	Le tramway est un projet qui a une extériorité positive dans des climats de type tempéré à chauds. Ce qui n'est pas le cas pour la ville de Québec. Le métro est une solution qui répond mieux à notre climat en ne compliquant pas une équation qui l'est déjà assez.	Ce mode de transport est souvent interrompu durant les tempêtes dans les pays scandinaves et européens, et leur climat est moins rigoureux que le notre.	Le métro est une réelle solution. C'est qui ne répète pas les problèmes que nous avons déjà avec le bus.
Citoyen	Québec	Contre le tramway. Pour le métro.	Contre le tramway. Pour le métro. À quand une étude cyclique comparative entre les coûts d'un tramway versus ceux d'un métro	Voir la documentation produite par le collectif J'y vais en métro (https://jyvaisenmetro.com/)
Citoyen	Québec	Tout le dérangement et les pertes financières à prévoir tout le long du parcours projeté pour le tramway seraient éliminés si on choisissait un métro plutôt qu'un tramway, un transport qui remonte au 19e siècle... La durabilité quasi quintuple d'un métro par rapport à celle d'un tramway qui est à refaire aux 30 ans. Le fait que	Qu'on ne tienne pas compte de l'option métro en la balayant tout simplement du revers de la main. La population doit être consultée (RÉFÉRENDUM) pour un si gros projet ! Et ce projet devrait aussi inclure la Rive-Sud qui, comme Longueuil il y a plus de 50 ans, pourrait	Le collectif "J'y vais en métro" https://jyvaisenmetro.com/

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		très peu de gens vont troquer la voiture pour le transport en commun si c'est un tramway alors qu'au moins 30 % des automobilistes avouent qu'ils délaisseraient leur auto pour utiliser le métro. La valeur des bâtiments se retrouvant sur le parcours d'un métro s'en trouverait affectée vers le haut d'une manière bien plus importante qu'avec un tramway. Les nombreux accidents qui surviendront à coup sûr avec les autos et les piétons si c'est un tramway	transporter sous le fleuve plein de travailleurs qui laisseraient leurs autos de l'autre côté du fleuve, diminuant d'autant le trafic sur les ponts et constituant le 3e lien tant rêvé de tous.	
Citoyen	Québec	Il faut prioriser et ne pas perdre de vue le mandat initial, l'objectif principal du projet qui est d'optimiser les déplacements entre les deux rives afin de réduire la congestion aux périodes de pointe à l'échelle régionale.	S'assurer de la viabilité et de la pérennité du projet ainsi que tous les cas de figure possible ont été étudiés. À titre indicatif, l'utilisation du service en cas d'accumulation de neige, les différents types de pannes, le partage de la route avec les voitures, etc.	J'y vais en métro : Le collectif (https://jyvaisenmetro.com)
Citoyen	Québec	Il est à considérer que ce projet engendra inévitablement une pollution visuelle sur tout le long de son tracé, ceci sans compter les désagréments sonores qu'un tramway peut engendrer dans une courbe notamment.	Un tramway ne pourra être efficace durant des périodes de chute de neige extrêmes. De plus, puisqu'il est soumis à la circulation (feux et arrêts), le gain de temps qui pourra être fait par les utilisateurs sera minime, comparé à d'autres solutions comme le métro. N'étant pas efficace ni adapté à la situation climatique et urbanistique de Québec, il ne réduira probablement pas autant que prévu le nombre de voitures sur les routes. Une étude comparative entre le métro et le tramway devrait être faite puis mise publique.	À défaut d'études disponibles sur la situation particulière, une étude d'efficacité devrait être faite.
Citoyen	Québec	1. Circulation automobiles. 2. Accès aux autres parcours de bus. 3. Quartiers en banlieue de la ville non desservis présentement et même	1. Circulation automobile : il faut garder une circulation fluide car ce n'est pas tous les gens qui peuvent	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>après le projet de tramway.4. Changer quatre 30 sous pour 1 \$ (métrobus pour des tramway).5. Pourquoi toujours vous bloquer sur tramway et trambus et non pas regarder pour un métro ?</p>	<p>prendre le bus ou tramway.2. Fils : Hydro-Québec fait tout son possible pour enterrer les fils électriques et vous parlez d'un système de tramway avec des fils... Quelque chose ne fonctionne pas dans ça!3. Métro : Personnellement je suis à 1000000000% pour le métro car c'est souterrain, ça ne bloque pas la circulation, cela amène moins de transfert possible et beaucoup plus rapide (pas de circulation, pas d'accident et les passagers restent au chaud en attendant le métro).4. Circulation sur la 1ère Avenue dans Limoilou et Charlesbourg. Je reste sur des Peupliers Est entre 4e Avenue Est et 8e Avenue Est. Déjà avec la voie réservée pour le Métrobus 801 les commerçants qui sont sur la 1ère Avenue n'ont presque plus de stationnements pour leur clients. Avec un tramway venez me dire comment cela sera amélioré ?5. Hiver : imaginez aujourd'hui (13 février 2019) avec 30 cm de neige comment sera le tramway ? Sera t'il à l'heure et fonctionnel ? Les tramways sont utilisés en Europe dans des villes qui reçoivent presque pas de neige. Lorsqu'il y a de la neige le service est presque paralysé. Venez pas comparer Québec avec des villes en Europe (France et Belgique).6. Parcours de bus de quartier : Allez-vous</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			couper les parcours 28 et 3 qui passent dans Limoilou ?	
Citoyen	L'Ancienne-Lorette	La destruction de plusieurs milieux humides devrait être l'enjeu principal dans ce projet ! Et l'abattage de plusieurs beaux grands arbres matures aussi. Les arbres, c'est ce qui donne du cachet à une ville ! C'est ce qui lui donne de l'air aussi en absorbant de la poussière. On a déjà bloqué de grands projets juste par la présence de quelques grenouilles... mais pour le petit train, allez-vous vraiment fermer les yeux et laisser mourir des espèces animales et détruire des milieux humides ? Et les espèces qui perdront leur "maison" du jour au lendemain, ils iront où ? Il me semblait que l'environnement était super important au Québec...Et la pollution visuelle et sonore, vous y avez pensé ? On en parle très peu, mais un tramway c'est loin d'être silencieux ! Et voir des fils partout alors qu'on essaie autant que possible d'enfouir nos fils sous terre... Où est la logique, je vous prie ?	Nous sommes dans un pays nordique. Nos hivers sont rudes, il neige beaucoup et nous recevons de plus en plus de verglas. À Bordeaux, c'est joli un petit train qui se promène dans les rues, mais ici, ça ne fonctionnera pas. Pourquoi ne pas analyser l'implantation d'un métro ? Ce serait beaucoup plus efficace, il n'y aurait aucune destruction de milieux humides, aucune pollution visuelle et sonore, aucun déplacement de tuyaux et de fils souterrains le long du tracé du train. Voyager en métro est confortable, à l'abri des intempéries et rapide ! Beaucoup plus que le train où la vitesse maximale ne sera que de 23 km/h. Je déteste prendre l'autobus l'hiver. Ce n'est pas déneiger, il faut enjamber d'énormes bancs de neige en montant/descendant de la bus et attendre dehors à -30 n'est pas le fun. Vous pensez vraiment que les gens vont abandonner leur voiture pour un train qui agira pareil comme une bus. Vous allez être déçus et permettre le gaspillage de milliards de dollars d'argent public serait honteux !	Je ne comprends pas l'urgence de la Ville dans ce dossier. Ça presse, il faut faire vite. Il n'y aucune autre option qui a été analysée. La guerre à l'auto semble plus importante que la protection des milieux humides, on entend d'ailleurs aucun environnementaliste décrier ce projet, c'est étrange. Posez des questions ! Et surtout, analysez le projet du métro avant SVP ! https://jyvaisenmetro.com/
Citoyen	Rivière-du-Loup	Le métro	Manque de vision en lien avec les besoins des citoyens et le climat	Métro
Citoyen	Québec	Je crois qu'un système hybride serait l'idéal puisqu'un #monorailSUSPENDU peut circuler dans un tunnel de #métro pour la Haute-Ville.	Un train ou un tramway, ça finit toujours par bloquer le trafic et resté pris dans les banc de neige. Alors qu'un	http://www.trensquebec.qc.ca/monde

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>Puis, la version monorail suspendu pour la Basse-Ville en passant au-dessus des bancs de neige et du TRAFIC.De plus, ça éviterait les problèmes d'infiltration d'eau comme dans le métro de New York. Dans certaines villes, le #tramway bloque à cause de la montée des eaux (les marées débordent déjà au Vieux Port de Québec).Qui plus est, le coût d'un monorail suspendu est moindre que celui d'un métro. Donc, un plus grand territoire pourrait être couvert pour le même prix.La durée de vie d'un monorail suspendu est presque autant que celui d'un métro. Je vous suggère de regarder la vidéo du monorail de Wuppertal construit en 1900 au lien suivant.http://www.trensquebec.qc.ca/monde</p>	<p>monorail suspendu peut passer au-dessus du trafic et des bancs de neige sans enlever de voix pour la circulation. Idem pour un métro mais sous terre. Toutefois, avec la montée des eaux, j'ai une préférence pour le monorail suspendu ou un métro aérien pour la Basse-Ville.</p>	
Citoyen	Québec	<p>À mon avis, je crois que l'étude d'un métro devrait être examinée de plus près avant de se concentrer sur le tramway. Je trouve beaucoup plus d'avantages à un transport en commun tel le metro qu'un tramway.Personnellement, je sais qu'entre ma voiture et le tramway, je continuerais à utiliser ma voiture sans hésitation. Mais si un projet de métro voyait le jour à Québec, je changerais mes habitudes. C'est un projet à long terme nécessaire dans notre ville croissante. Un tramway ne semble qu'avoir l'avantage du charme qu'il donnerait à la ville, sans aucune efficacité réelle...</p>	<p>Ayant séjourné à Lyon en France, une ville du gabarit de Québec et offrant les services de métro et de tramway, je peux affirmer que le métro était efficace, rapide et était le seul transport en commun fiable pour désengorger le trafic. Le tramway n'était guère plus utile qu'une bus ou même que la marche à pied dans certains cas aux heures de pointe critiques.</p>	
Citoyen	Montréal	<p>Bien sûr! Tout d'abord, l'efficacité d'un tramway qui serait grandement réduite en hiver lors de chutes de neige ou de verglas. En effet, à l'inverse d'un métro souterrain à l'abris des intempéries, le tramway serait vraiment vulnérable étant exposé directement au climat hivernal rude de la ville de Québec.</p>	<p>- Détérioration du service d'un tramway en hiver dû à son exposition aux intempéries (contrairement à un métro souterrain)- Faible capacité. En effet, le tramway ne pourra que suffire aux utilisateurs actuels du transports en commun et N'incitera PAS</p>	<p>Voir le site et la page facebook : J'Y VAIS EN MÉTRO</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	<p>Les impacts de bruit et ceux d'encombrement physique. Ce dernier sera majeur et aura un impact important sur l'économie local lors de la construction. Comment la ville de Québec peut nous assurer du coût d'un projet pour qui le tracé, n'est toujours pas établi??? Je m'inquiète du bien fondé de ce type de projet. Est-ce que le fait d'encombrer les voies publiques par des tramways va faire de Québec une ville où il est plus agréable de vivre??? Sans pollution?? D'un côté le gouvernement, incite les gens à d'acheter des voitures électriques et de l'autre elles n'auront pas de place pour circuler sur les voies publiques. On devrait étudier plus en profondeur la solution souterraine.. il me semble que c'est évident. Les impacts d'un tramway souterrain serait minimes. Je souhaiterais que l'on prolonge le tramway en souterrain sur l'ensemble du projet de tramway présent.</p>	<p>d'automobi à abandonner leur véhicule.</p> <p>Refaire toutes les assises et fondations pour accueillir le tramway m'inquiète au plus haut point. Est-ce que les impacts financiers de la reconstruction ont été correctement établis et calculés. Je crains que ce projet n'aura pas l'aval des citoyens dû au caractère nordique de la ville de Québec. Aujourd'hui, il y a eu une tempête de neige, comment le déneigement de ces structures se feront. Je ne peux pas concevoir que ce type de projet a été étudié sérieusement. Quel est le nombre réel de voitures qui seront retirées de La circulation ??? Pour ma part, je ne changerai pas mon autos pour me faire geler pour prendre un autobus sur rails. Ma plus grande préoccupation est d'échanger nos un système de transport pour un autre pas plus efficace.</p>	
Citoyen	Québec	<p>Le climat de Québec..que va t'on faire dans les tempêtes?Êtes vous en mesure d'assurer un transport de 365 jours par année.Les autobus font le même travail qu'un tramway ,qui est contesté dans le public,..</p>	<p>Je trouve que le tramway dans les hivers comme nous avons au Québec va être déficient.Pourquoi ne pas utiliser l'idée D'un métro qui fonctionne peu importe la température. Qui pourra réellement attiré une nouvelle clientèle..au lieu de déplacer les clients autobus vers le métroMoi je ne prendrai jamais le tramway mais le métro je serais un nouvel usage ..</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Le développement se fait de l'intérieur et non de l'extérieur. Le projet est ciblé que sur du court terme et non sur du long terme. Il faut voir qu'au long terme le métro est peut-être beaucoup plus rentable que le tramway dû à nos conditions hivernales et non se comparer à d'autres villes à travers le monde. Nous demandons une étude beaucoup plus approfondie du sujet ainsi que celle du métro. Le Québec a un hiver qui dure au moins 6 mois par année. Le tramway n'est pas conçue pour des hivers comme les nôtres et donc beaucoup plus simple d'effectuer les trajets par métro que de démolir des routes. J'aimerais voir à s'il est plus avantageux de travailler des banlieues vers la ville que de travailler le centre-ville en premier.	Celui-ci a été fait très rapidement sans aucune réflexion sur l'impact à long terme ainsi que les coûts reliés. Les prédictions sont très optimistes et non pessimiste. Nous avons un amphithéâtre qui est à peine utilisé. Ne faisons pas la même erreur deux fois puisque ce projet est beaucoup plus dispendieux.	Étudier les impacts des banlieues sur le projet, voir les bénéfices du métro. Se baser sur une étude de 50 ans même voir 75 ans. La population augmentera lorsque les conditions de vie sont bonnes. Le modèle ne doit pas être comparé aux autres villes mais plutôt de prédire ce que notre ville sera. Présentement la majorité des gens qui vont travailler à Québec proviennent des banlieues et non du Vieux-Québec.
Citoyen	Québec	Oui, dans la section 2.4 des variantes, l'option de la construction d'un métro au lieu d'un tramway devrait être obligatoirement considérée. En effet, une étude d'impact à cette étape ne devrait pas porter sur un seul projet, mais plutôt sur un choix à long terme de transport en commun.	Le projet de tramway semble avoir été choisi en premier à cause de son coût plus abordable que d'autres options, tel qu'un métro sous-terrain. Pourtant, une vision de développement à long terme qui tient beaucoup plus compte de la non-compétition entre le mode de transport choisi et l'utilisation des rues, le confort des passagers, le développement à long terme, etc serait souhaitable. Ma préoccupation est que ce projet a été retenu sans avoir bien évalué les autres options dans une perspective à long terme.	Je suggère à l'initiateur de projet de se doter d'une vision à plus long terme et de faire état de plusieurs choix de transport en commun, avec un vision à long terme. Le métro sous-terrain devrait être considéré.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Il apparait que la construction d'un tramway qui sera en partie en surface n'est pas une bonne idée pour la Ville de Québec. Avec le climat que nous avons, les risques de congestions qui vont découler du partage des voies de circulations avec les automobiles, les camions de transport, les autobus, les piétons et les bicyclettes vont causer des pertes de temps pour tous et des dépenses en essence inutiles. Dans les secteurs plus "compact", ce sera encore pire. Selon ce que j'en sais, la population de la région métropolitaine de Québec ne veut pas de tramway alors pourquoi aller de l'avant avec ce projet? Est-ce que ce ne serait pas plus sage de faire un référendum sur la question?	Les déplacements en surface sont déjà compliqué à Québec, le fait d'ajouter un tramway qui n'a aucune latitude à part celle de suivre sa voie (ferrée) n'aidera en rien les déplacements. Avec le climat rigoureux que nous connaissons, il serait plus judicieux de faire un métro, les gens auraient tendance à l'utiliser plus car sous terre, il fait toujours beau. Il serait même possible de développer un Québec "souterrain" qui pourrait devenir un pôle d'attraction pour le tourisme.	Le tramway est une technologie du 19ième siècle, c'est dépassé. Voyons un peu plus loin! La Ville de Québec est en pleine expansion, nous nous devons de préparer l'avenir et la seule façon logique pour ce faire, c'est un métro.
Citoyen	Québec	De mon humble avis le projet de tramway est trop peu visionnaire... ne réussira pas à convaincre un nombre suffisant d'automobiliste à changer leurs habitudes et lors de tempête hivernale deviendra archaïque et non invitant. De plus la durée de vie plus limitée ainsi que les travaux en surface requis pour l'entretien du circuit causeront des difficultés aux commerçants tout au long du parcours	Démontre un sérieux manque de vision à long terme pour le développement de la ville de Québec. Un projet qui ne considère que très peu les banlieues dont une grande partie de la population est concentrée. Ainsi qu'un projet qui volontairement ne s'agence que très mal au réseau routier afin de créer des bouchons artificiels pour convaincre l'automobiliste de changer sa voiture pour une passe mensuelle de transport.	À mon humble avis, le métro est la seule et unique option qui me paraît attrayante pour le long terme. Des stations à l'abri des intempéries, une vitesse accrue, moins d'arrêts, un circuit complètement indépendant du réseau routier font selon moi de ce mode de transport une réelle option digne du 21e siècle et capable de convaincre selon moi un maximum de gens de laisser une voiture pour prendre le

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				transport en commun, combiné à un système de stationnement incitatif tout au long du tracé pour donner une place au gens de la banlieue de connecté au réseau.
Citoyen	Québec	L'idée d'un transport structurant est excellente. Mais avec un metro je serais plus enclin à utiliser le transport en commun qu'avec un tram. Pour être allé au Japon et avoir été témoin d'un système de transport développé, je pense que le métro est le système le plus efficace malgré la densité de la population de la ville de Québec. De plus, dans les plus grosses stations, on constate le développement de tout un réseau de commerces sous-terrains. Je crois que ça pourrait donner un petit plus à la rentabilité du projet. Les stations deviennent des pôles économiques.	Mes principales préoccupations sont l'entrave du tram avec le trafic, l'opération lors de jours de tempête et la durée de vie utile vs un métro.	
Citoyen	Québec	La nécessité de déneiger et déglacer les voies utilisées par le tramway nécessitera beaucoup de temps-machinerie et une quantité importante de sel. La pollution sonore ne doit pas être oubliée et doit être évaluée ainsi que son impact direct sur la santé physique et psychologique des résidents. L'abatage de plusieurs arbres matures ne devrait en aucun cas être permis. L'impact environnemental des travaux d'excavation sur une période de 5 ans, leur impact sur la circulation ainsi que la pollution causée par des délais, détours et autres ralentissements sera important et devra être évalué avec précision.	Il est impératif que les études soient complètes, précises et prennent en considération Tout les aspects, y-compris l'impact sur la population d'animaux urbains ainsi que la végétation incluant arbres natures soit préservés. Il est impératif de respecter les étapes et évaluer en profondeur chaque aspect.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Enjeux environnementaux. On modernise c'est tout. Pas de gain sur le temps passé dans les transports.	Je pense que ce sera toujours aussi long pour se rendre d'un point à l'autre de la ville. Pas de gain en temps de déplacement. Pas plus de transport dans les petits quartiers. Certains résidents auront toujours des arrêts de bus loin de chez eux et peu fréquentés. Peu de lignes dans le sens Nord Sud de la ville.	Il faut un système de déplacement rapide, ce qui ne me semble pas le cas avec le tramway.
Citoyen	Québec	La ville a besoin d'un métro. Le tramway est une fausse bonne idée.	Qu'on fasse un tramway plutôt qu'un métro et qu'on le regrette dans 20 ans.	
Citoyen	Québec	Les impacts des conditions météorologiques d'hiver sur l'efficacité du tramway devraient être davantage pris en compte. L'espace routier sera également réduit par les rails de tramway, ce qui occasionnera du trafic supplémentaire sur les grandes rues à proximité comme le Chemin Ste-Foy.	Je suis préoccupée lorsque j'imagine le tramway en contexte hivernal. Le déneigement des rails et le ralentissement occasionnés par les conditions routières difficiles m'inquiètent en ce qui concerne mes déplacements pour me rendre à l'université par le boulevard René-Lévesque. Un transport en commun sous-terrain me semblerait plus adapté et viable à notre climat québécois et à long terme.	Je suggère de procéder à une étude auprès de plusieurs experts pour valider si un tramway est vraiment la meilleure option pour la ville de Québec. La construction d'un métro pourrait-elle être envisagée?
Citoyen	Québec	Premièrement ce projet devrait tout simplement être abandonné car il garde tant la ville que ses citoyens au 20 ^e siècle et n'annonce rien de positif pour le futur alors que la ville et ses résidents ont besoin d'un projet novateur-évolutif qui sera rassembleur pour le futur donc un MÉTRO. Ce projet va obliger des expropriations importantes et c'est malheureusement déjà débuté sans que des investigations environnementales aient été complétées pire ces dizaines de millions de	Projet qui ne tient pas compte des besoins citoyens pour la Ville de Québec, les villes avoisinantes ni ne tient compte du développement socio-économique alors qu'un MÉTRO aidera les migrants intérieurs ou venus d'ailleurs à vouloir s'installer dans la Ville de Québec et y demeurer sans oublier la forte probabilité que l'on mette de côté l'automobile alors que rien dans le projet du maire ne prouve quoi que ce soit sinon des fabulations.	J'Y VAIS EN MÉTRO: https://www.facebook.com/jyvaisenmetro/PI us le développement socio-économique de la Ville de Québec et sa région dont plusieurs écrits existe.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		dollars déjà investis uniquement dans le but que son projet soit de toute façon accepté.		
Citoyen	Lévis	La circulation est déjà pénible et le fait d'ouvrir les rues pour y faire un tramway sera terriblement pénible. Il doit aussi y avoir une entente entre les 2 rives.	Le tramway ne répond pas aux conditions climatiques nordiques de Québec où il neige beaucoup et que les températures sont froudes. Il faudra payer bien cher pour entretenir le circuit, les salaires des conducteurs etc.	Nous voulons un métro sans oublier une connexion avec la rive-Sud ou bon nombre de citoyens abandonneront leur voiture au profit d'un métro mais aucunement avec un tramway.
Citoyen	Québec	J'aimerais qu'il soit établi une véritable étude sur les changements qui devront être opérés, le coût environnemental de ces changements et surtout une étude SÉRIEUSE sur l'achalandage d'un tramway compte tenu que celui-ci ne se déplace pas à grande vitesse, roule sur rail en hiver et oblige la population à attendre dehors aux arrêts à -20 degrés..	Le projet ne répondra pas aux besoins des citoyens de la ville de Québec. À l'heure actuelle les personnes à mobilité réduite ont de la difficulté à obtenir du service en hiver, je crois que ce problème demeurera avec un tramway. Si la population ne veut pas en majorité utiliser le transport en commun c'est parce que ce n'est pas un moyen efficace de déplacement, le tramway n'y changera rien... Il faut pouvoir offrir à la population un moyen de transport efficace, rapide et surtout qui leur évite de se geler les fesses... donc le seul moyen de transport qui n'aura pas à souffrir de l'hiver (rails pleins de neige, gelées, etc), sera rapide, permettra aux personnes à mobilité réduite de se déplacer efficacement, ne détruira pas de milieu humide, ne change rien au système routier, c'est le métro.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Les coûts d'un tramway pour les bénéficiaires prévus me semblent énormes. Quels sont les impacts environnementaux d'un tramway, les impacts économiques pour les commerçants? Quels sont les impacts sur la circulation pour les automobilistes, les cyclistes, les résidents à proximité (la pollution par le bruit, par exemple)?	Accessibilité au tramway en hiver avec la neige, le verglas. Nombre de places disponible dans le tramway. Le temps pour les trajets et le nombre d'arrêts. Impacts sur les routes dû au tramway. Intérêt pour les gens de prendre le tramway en hiver lorsqu'il fait très froid et qu'ils doivent attendre celui-ci. Le tramway ne va pas régler le problème de la demande d'un 3e lien entre Québec et Lévis et il ne va pas régler le problème de la fermeture des ponts lorsqu'il y a une opération de déglacage. Quelle est la durée de vie des équipements du tramway?	Pourquoi ne pas penser à l'option du métro? On libère de l'espace de circulation sur les routes, les gens peuvent attendre au chaud le métro en hiver, et ce, même lors des grands froids. Le nombre de places est plus important et le temps d'attente est court. Avec le métro, l'offre peut être modifiée selon la demande modulée, par des rames modulables ce qui permet de réduire l'intervalle entre les passages. De plus, les rames n'ont pas à être déneigées ou déglacées, car elles sont sous-terre. Un métro pour aussi faire le lien entre Québec et Lévis sans entraver la circulation sur les ponts. Il serait aussi une bonne option lorsque les ponts sont fermés pour cause de déglacage ce qu'un 3e pont ne changerait pas. Un métro serait

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				<p>beaucoup plus rentable économiquement à moyen et long terme, car il y aurait plus d'usager pour l'utiliser, entraînerait une réduction du trafic, économie de main d'oeuvre si métro automatique, durée de vie des équipements du métro est beaucoup plus longue que celle du tramway et ne nécessiterait pas d'entretien de déglacage/déneigement à faire. Il contribuerait beaucoup plus que le tramway à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, ne prendrait pas la place pour l'immobilier, les pistes cyclables, les routes.</p>
Citoyen	Lévis	un projet inutile, avec les températures hivernales, c'est un métro que ca prend pour le transport, congestion assurée avec un tramway qui ne pourra pas circuler en verglas, en tempête, on est pas à Bordeaux	plus aucune circulation automobile, le tramway va congestionner la ville ainsi que le transport par autobus, c'est pas tout le monde qui peut prendre soit l'autobus et encore moins un tramway	j'y vais en métro, devrait être examiner sérieusement avant de déboursé un montant pour le tramway, une bonne étude comparative.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Je pense que le tramway est une très mauvaise idée pour la ville de Québec. Celui-ci devrait être remplacé par un métro. Cela nécessiterait beaucoup moins d'expropriations et perturberait en aucun cas la circulation dans le secteur. Et il n'y aurait aucun impact visuel.	Ma principale préoccupation est le fait que je doute fort que les gens qui prennent le transport en commun se déplacent dans un tramway dans des jours comme aujourd'hui. Le fait aussi que le tramway nécessite beaucoup de frais de déneigements, alors qu'un métro en demande très peu	Le collectif : J'y vais en Métro , ont déjà démontré que le métro est supérieur au tramway sur tous les points de vues
Citoyen	Saguenay	Vous devriez tout simplement faire une croix sur le projet et aller de l'avant avec le projet du métro. Les chiffres du mouvement J'y vais en métro sont clairs, à court, moyen et long terme ne seront gagnants à tous points de vues.	Projet qui va mal vieillir. Un tramway c'est comme un bus avec une voie réservée (pas plus d'utilisateurs).	Ne pas voir les chiffres à court terme. Regarder les chiffres à moyen et long terme (le métro devient moins cher) SURTOUT se soucier de l'aspect attractif du projet: les gens vont embarquer en métro (rapide et confortable), pas en tramway.
Citoyen	Lévis			Je suis d'avis qu'un tramway n'apportera rien de plus que de problèmes étant donné la configuration de la ville. Un métro avec des stationnements incitatifs près des stations, permettrait de désengorger le réseau routier, en plus de couvrir une grande distance en peu de temps. Étant donné

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				l'étalement urbain et la configuration de région, un plus grand territoire serait desservit.
Citoyen	Québec	Mettre en évidence que ce système de transport en surface aura des répercussions sur l'aspect visuel de la ville : rails, caténaires, béton, etc. Par ailleurs, un tramway représente une contrainte majeure au développement de l'aménagement urbain, car il occupe un espace non négligeable qui pourrait être mis à profit pour d'autres usages : pistes cyclables, larges trottoirs, végétations (lutte contre les îlots de chaleur), voies de circulations (autobus, taxis et automobiles) et espaces de stationnement.	Il faut aussi mettre en évidence le coût, la nuisance pour les automobilistes, cycliste et piétons et l'impacte environnemental de la construction du tramway comparativement au gain qu'il aura sur le système d'autobus déjà existant. Le gain de service du Tramway par rapport au service d'autobus existant n'en vaut nettement pas la peine. La durée de vie de ce système comparativement à son coût initiale aussi est illogique. Comparativement au système d'autobus, ce système est restrictif car il ne pourra pas être ajusté au fil des années. Nous serons pris avec ce trajet, qui aura coûté extrêmement cher et qui aura des répercussions environnementale majeur lors de sa construction, je le répète, pour un gain mineur comparé au système d'autobus actuel. Aussi comment ce réseau communiquera t-il avec Lévis? En enlevant des voies de circulation sur les ponts? Le pont de Québec est en fin de vie. Le pont Pierre-Laporte qui est déjà congestionné? C'est un projet complètement irréaliste et surtout coûteux et inutile comme il est présenté.	J'ai 50 ans et j'ai vécu la majeure partie de ma vie ici à Québec, et un petit peu à Montréal. Cela fait bien des années que je me dis qu'un métro devra être construit à Québec. Le collectif J'y vais en Métro m'a redonné un espoir, partageant le même avis que moi sur presque tout les points. Je trouve totalement inconcevable et inacceptable qu'une étude sérieuse n'ait pas été fait sur le sujet du métro. https://jyvaisenmetro.com/ .

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Le projet de Tramway n'a PAS été soumis à l'approbation du public. On demande un référendum sur le sujet.	Mal adapté à la réalité de la capitale. Le cachet HISTORIQUE sera ruiné pas ces kilomètre de câble.	Remplacer le tout par un métro. Carré Youville - colline - Renée Lévesque - Université Laval - centres commerciaux - Le Phare - Ministère du revenu. PAS DE TRAMWAY
Citoyen	Lévis	Il devrait y avoir un moyen d'étendre le projet du réseau structurant à la rive sud considérant que beaucoup de Lévisien(ne)s prennent leur voiture pour se rendre à Québec sur les heures de pointes notamment. De plus, le confort des utilisateurs devrait être une priorité pour encourager les gens à prendre les transports en commun. Que ce soit à l'extérieur, dans les abribus, ou à l'intérieur du tramway ou des autobus.	Aucune étude comparative avec d'autres moyens de transport en commun comme le métro par exemple. Les câbles du tramway sont une pollution visuelle qui pourraient nuire à la qualité du paysage.	Collectif "J'y vais en métro"
Citoyen	Québec	La cohabitation avec le trafic automobile est un enjeu mal considéré actuellement par le projet. D'abord, en faisant circuler le tramway sur la 1ere avenue dans le secteur Limoilou, le trafic automobile sera vraisemblablement déplacé vers la 3e et la 4e avenue qui sont des artères actuellement secondaires où les piétons et cycliste sont présentement priorisé. Ces avenues sont de rares endroit où c'est le cas à Québec. Pour mieux répondre aux objectifs de mobilité durable, le projet de tramway devrait plutôt être déplacé sur la 3e avenue, où il cohabiterait mieux avec les piétons et cyclistes que le trafic automobile chaotique. Cela laisserait ainsi la place aux automobiles sur la 1ere avenue qui y demeurerait. Autrement, le risque est trop grand de gâcher ce qui se développe en matière de	Je me préoccupe de l'effet que la circulation du tramway aura sur la circulation actuelle du trafic automobile, non pas sur l'aspect que cela pourrait ralentir le trafic automobile, mais quant au fait que ce trafic risque d'être déplacé et d'affecter négativement d'autre secteurs de la ville qui en sont pourtant protégé. Il faut s'éloigner du tout à l'auto qui règne depuis trop longtemps à Québec, en s'assurant que ce projet de tramway permettra de remplacer le trafic automobile et non de le déplacer.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		transport actif sur la 3e avenue à Limoilou. D'autre part, en voulant éviter d'affecter la circulation sur le boulevard René Lévesque, le tramway sera relégué absurdement au sous-sol, condamnant les usagers à la noirceur des sous-terrain. L'attrait d'un tramway est justement de redonner la ville à ses citoyens... Envoyer le tramway au sous-sol revient, à l'inverse, à effacer les citoyens de la ville, au profit du trafic automobile. Si le Tramway peut limiter le trafic automobile et faciliter la circulation cycliste et piétonnière dans le secteur, alors ce sera un avantage additionnel au projet! Cela devrait être pris en compte.		
Citoyen	Québec	Fluidité du trafic automobile lors des travaux et après les travaux	Inefficacité et les coups d'opérations	Je regarderais la possibilité de faire un métro sous la haute-ville, de la colline parlementaire jusqu'à la rue de la Reine
Citoyen	Québec	Avant de venir piger des milliers de dollars dans nos poches pour une étude, svp il faut réaliser qu'on ne veut PAS de tramway à Québec. Pas de tramway! Ne perdez pas votre temps avec une étude!	Nous avons d'autres priorités à Québec. Il faut élargir certaines autoroutes, ajouter un 3e lien, entre autre, et ce de manière urgente. Le tramway ne désengorge pas le réseau routier. Un tramway c'est un projet juste pour faire "cute" aux yeux des gens qui habitent au centre-ville et aux yeux des touristes. Peut-on satisfaire d'abord les citoyens en fonction de leurs besoins criants quotidiens, soit une fluidité maximale sur le réseau existant? Bravo et merci pour l'élargissement de Laurentien! J'ai le goût de pleurer de joie à chaque matin!	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	selon un sondage peux de personne vont laisser tomber leurs automobile ,si c'est le cas le tramway va faire augmenter les embouteillage vue qu'il utilise certaine voie au automobile .le bruit dans les courbe.nombreux arbres à abattre.	Cela améliore grandement notre qualité de vie! il me semble que tout les options devrait être étudié pour connaître le moyent de transport qui offrira le moin d impacte possible sur l environnement. l attraction du plus grand nombre d automobiliste possible . ne pas encombrer encor plus les routes .un métro par exemple aurait il moin d impacte sur l environnement ?pollution visuel (fil)pollution auditive.	sondage du fm93exemple de Bruit dans les courbe. j y vais en métro
Citoyen	Québec	Un projet dont l'aveuglement des principaux promoteurs envers la population démontre qu'il n'y a pas eu de consultation publique ni de demande de masse de la population pour ce projet. Un concept retiré des rues de Québec il y a plus de 75 pour des raisons évidentes de mal fonction en raison des conditions météos extrêmes de Québec et des dénivelés importants. Les concepteurs se sont fait influencer par les politiciens en quête d'une ouverture électorale vis à vis les (verts) et sans aucun discernement. Une catastrophe urbaine alors que ce type de véhicules cicatrisera les routes et les voies aériennes pour longtemps. Le retranchement des stationnements représente des kilomètres de places enlevées. les façades d'édifices seront dans l'emprise de 2 rails. Un climat qui aura raison de la mécanique et ces véhicules devront-être constamment en réparation et sortis du réseau. Jamais plus rapide qu'un autobus, quand une personnes se présentera à un arrêt c'est 200 personnes qui	Coûts de fonctionnement exorbitant, bris constant, mal fonction du à la température, fréquent retard du aux accidents et entraves, fonctionnement à vide fréquent, emprise et priorisation des rues au tramway contre les autres usages des routes, éléphant blanc évident.Ce projet malheureusement a été monté de toute pièce pour des raisons politiques et ne répond pas aux conditions de la Ville de Québec si ce n'est de refaire ses infrastructures sur le dos d'un projet de tramway. Heureusement la mise en fonction prévue,relativement dans un temps permettant d'avoir le souvenir des objections des citoyens, permettra de réaliser le post mortem.	Tramway de Grenoble: Grenoble, FranceMoyennes météorologiques pour condition d'un tramway:AperçuGraphiques Mois Max. / Min.(°C)Février 9° / -1°Mars 15° / 3°Avril 20° / 6°Mai 23° / 10°

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		arrêteront non pas 40 comme pour un autobus. Ce système représente une détérioration d'un service efficace actuel pour nos conditions météo.		
Citoyen	Québec	Impact de la longévité du tramway versus celui du metro.		Jy vais en metro sur facebook.
Citoyen	Sainte-Marie	L'étude du metro devrait être étudié également.	Meilleur rapport qualité prix en tenant compte de notre climat au Québec.	
Citoyen	Saint-Jérôme	Comment on va rendre le tramway plus intéressant pour ceux ayant une voiture? Les bus font déjà a peu près le même travail. Alors qu'est-ce qui pousserait les gens à ce dire, oh je vais laisser ma voiture pour prendre le tramway? Lors que je vais à Montréal je me promène uniquement avec le métro, parce que j'aime pas tellement le bus.Puis qu'en est-il lorsque nous avons des tempêtes de neiges comme à chaque année? Les bus ont déjà du mal, les trains de banlieue également, pourquoi ce serais différent pour le tramway?	Que ce ne soit pas un projet adapté pour un pays qui a de si fort hiver. En plus de ne pas être assez attrayant pour ceux ayant des voitures.	Opté pour un métro plutôt que d'un tramway.Paris est capable de doublé leur ligne, on doit bien être capable d'en créer à Québec, malgré l'argument "il faut fait attention pour les lieux historiques" ou encore en vue du budget. Un métro va duré plus longtemps et va être plus efficace peut importe la météo.
Citoyen	Québec	Je ne vois aucun enjeux majeurs.	Le projet doit voir le jour. C'est aberrant que la Ville de Québec n'ait pas de transport structurant en 2019.	
Citoyen	Québec	L'impact durant la construction sur la qualité de vie des citoyen et des commerçants. La facilité de se déplacer sur le territoire touché par les travaux. L'impact sur l'aspect visuel. La sécurité pour accéder au tramway. La perte d'espaces de stationnement et de voies utilisables par les automobilistes.	La durée de vie utile du tramway versus celui d'un métro ainsi que les frais d'entretien. Lequel des 2 projets servirait les mieux les citoyens à long terme. Et lequel pourrait être prolonger pour mieux desservir les banlieues non comprises dans le projet actuel de tramway.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Sainte-Brigitte-de-Laval	Le projet s'adresse a qui, pour qui ? Les autobus sont de plus vide pourquoi les gens delaisse l'autobus ? Faudrait regarder a maximiser le bus au lieu d'aller dans des dépenses folles pour peux de gens ! Les rails qui etait deja installer aurait du servir a un genre de train de banlieue ! Non nous aimons mieux gaspiller dans du tape a l'oeil !	Il va être vide ! Le trajet proposé désert qu'une minorité de gens ! Les banlieues et la rive sud sont oubliés ! Un projet coureux qui ne règlera pas la circulation qui devient de plus en plus lents et confectionné !	La Chine a fait un tramway sans rail ! Toronto a deja dit que le tramways de toronto est pas rentables même s'il est plein ! Un projet simpme et abordable et qui correspond au réalités de Québec et des banlieues qui s'adapte au climats!
Citoyen	Québec	Le transport en commun doit toucher aux grands axes de transport inter-urbains.Le tramway doit absolument desservir l'aéroport ainsi que la gare de train.	Le tramway doit absolument desservir l'aéroport ainsi que la gare de train.	Le tramway doit absolument desservir l'aéroport ainsi que la gare de train.
Citoyen	Québec	Les hivers au Québec. Est-ce vraiment la bonne chose un tramway? Plus d'autobus et de meilleurs parcours seraient beaucoup moins dispendieux et beaucoup plus pratiques. Le tramway pour Québec est à mon sens, seulement un jouet de luxe pour une minorité d'enfants gâtés. Voir tous les commentaires contre le tramway versus pour. La majorité des citoyens en veulent pas.	Tout me préoccupe et surtout les intempéries. Les coûts d'opération, d'entretien.	
Citoyen	Lévis	Pour ma part je ne suis pas contre le transport structurant mais pourquoi adopter la seul idée de tramway, pourquoi ne pas étudier plus en profondeur le projet de monorail, voici quelques avantages (1e La neige ne peut l'affecter ou le retarder 2e: pas en contact direct avec les autos 3e: pas en contact avec les piétons 4e: Le monorail peut circuler à plus grande vitesse 5e: Aucun risque de collision avec les autos 6e: Et beaucoup moin dispendieux que le tramway.)	Il faut évaluer la meilleur solution possible et moins dispendieuse pour le transport structurant.Merci de votre attention	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>Aujourd'hui les structures de monorail peuvent être construites avec le respect de l'environnement et un très bel aspect visuel.</p>		
Citoyen	Québec	<p>POLLUTION SONORE;le tracé du tramway et de son chemin de service commence à 2 mètres de notre terrain privé.La formule est 2,4,2,8 mètres. 2 m pour une haie,4 m d'asphalte (rue), 2 m de gazon, 8 m pour la dalle de béton.Cet ensemble remplace nos jardins sur le 50 pieds que ns louons à H.Q.Sous l' emprise, il y a 4 virages à 90%,Ce genre de virage crée des CRISSEMENTS (squealing), des bruits stridents causés par les roues de fer sur les rails en fer.De nombreuses recherches prouvent l' inefficacité de graisser les roues pour obtenir une solution permanente.De plus , un autre obstacle s' ajoute: le tram devra monter une pente de 7%(la limite est 8%),avec plus de 143 pieds et 70 tonnes,il devra accélérer ds la montée et dépassera les 100 décibels. Qui dit bruits répétitifs(24 passages minimum aux heures de pointe, 12 ds chaque sens) dit STRESS, INSOMNIE, MALADIES CARDIAQUES... La perte de qualité de vie sera invivable et ns serons obligé de fermer nos fenêtres et acheter un appareil de climatisation au lieu d' écouter les oiseaux.L' hiver la souffleuse bruyante(100 décibels et plus) devra dégager la rue prioritairement ainsi que les nombreux camions avant.Sans compter le camion -brosse pour la neige sur les rails.Il faut voir la formation de lames de neige sous l' emprise pour comprendre la tâche incessante. De plus le dégivrage ds fils lors des périodes de pluie verglaçante sera difficile, les centaines de passage du tram par jour rendront cette opération difficile.</p>	<p>Création d' un îlot de chaleur: Au moment où la Ville de Québec s' associe à la fondation des Cowboys Fringants pour favoriser la plantation d' arbres en ville pour contrer les îlots de chaleur, le réseau structurant veut détruire des centaines d' arbres dont plusieurs matures(chênes,hêtres, érables), des arbustes et des haies qui attirent les oiseaux, des jardins et des potagers, un jardin communautaire(50 emplacements), pour les remplacer par une dalle de béton de 8 mètres de large et une route asphaltée de 4 mètres de large sur plus d' un kilomètre de long.Ce remplacement de la beauté de la nature en harmonie avec les citoyens par la laideur du béton et de l' asphalté serait une première mondiale sous une emprise électrique. Au printemps les lacs se forment pour servir de repos aux canards, en mai les grenouilles ns chantent la sérénade, en été la verdure repousse la chaleur, en hiver l' emprise électrique ns offre ses sports hivernaux.Pourquoi vouloir détruire ce que la nature a pris soin de façonner?Ce que la coalition des citoyens de l' emprise de l' H.-Q. suggère est le pur bon sens:desservir les 3500 travailleurs du Ministère du Revenu en continuant le tram sur le</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			boul. des 4 -Bourgeois et par la suite rejoindre la rue Mendel par le boul. du Versant-Nord. Logique, sécuritaire(pente à 4% au lieu de 7 %) et population à haute densité rejointe, économique(pas d' achat des terrains d' H.Q., pas de construction d'un chemin de service,pas d' entretien coûteux).	
Citoyen	Québec			tram squealing noise and its impact on human health-ncbi-nihgoogle:Études sur le bruit des tramwaysgoogle:Tram way emprise hydro-québecyoutube:Bruit du tram: des riverains au bord de la crise de nerfsDes tramways qui font grincer les dents à Torontole devoir:tramway à Québec:une partie du trajet dénoncéele journal de Québec:des citoyens de pie x11 se mobilisentle Soleil:tramway à sainte-Foy:les citoyens de pie x11 inquiets
Citoyen	Québec	1. Dans son avis de projet, l'initiateur tend à sous-estimer les nuisances sonores liées à la mise en service d'un tramway en se limitant au bruit moteur du véhicule. Or plusieurs études	Les nuisances sonores, en particulier dans l'emprise HQ: Même si les tramways possèdent un moteur électrique peu bruyant, la principale	[Référence 1] Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – INRETS,

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>européennes [réf. 1] [réf. 2] démontrent que le bruit de roulage des tramways issu du frottement des roues sur les rails est la source sonore dominante et varie entre 70 et 85 dBA à 7,5 m de distance pour des vitesses supérieures à 20 km/h, soit un niveau sonore similaire à celui du moteur des bus. Une étude détaillée et précise du climat sonore et des nuisances sonores pour les riverains est requise, en particulier pour les secteurs résidentiels de Sainte-Foy/Emprise HQ/Le Gendre (Pôle Urbain Régional et Urbain dans l'avis de projet). Des variantes du tracé ne passant pas par l'emprise HQ devraient également être présentées comme solution aux nuisances sonores. 2. L'initiateur n'a pas démontré que la solution du tramway est la meilleure. Aucune analyse Coûts-Avantages détaillée ne semble avoir été réalisée pour ce projet, ni aucune étude de solutions. La solution du tramway devrait être comparée avec d'autres solutions déjà bien implantées au Québec et au Canada (SRB, métro, etc.) en ne se limitant pas aux coûts de construction mais en incluant également les coûts d'entretien, de déneigement et d'opération annualisés en fonction de la durée de vie respective de chaque solution.</p>	<p>source de bruit vient du roulement et atteint 70 à 85 dBA à 7,5 m de distance (distance prévue entre le tram et les résidences de l'emprise HQ). De plus, le crissement des roues sur le rail accroît le niveau sonore de + de 20 dBA par rapport au bruit de roulage normal (total > 90 dBA)[réf. 3]. Or, ces secteurs sont des zones calmes contrairement aux secteurs plus urbanisés du tracé. L'implantation d'un tramway conduira donc à une dégradation importante du climat sonore et de la qualité de vie dans ce secteur. Avec des passages aux 5-10 minutes de 5h du matin à 1h de la nuit, les riverains seront soumis continuellement à des niveaux de bruit élevés, supérieurs aux seuils recommandés par l'OMS et l'INSPQ, et susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur leur santé et leur bien-être [réf. 4]. Les nuisances visuelles liées aux mesures antibruit dans l'emprise HQ : Les mesures de réduction de bruit annoncées (mur à 9 m des terrains résidentiels) vont considérablement dégrader l'environnement visuel sans réduire de façon significative le bruit (-5 à -12 dBA [réf. 4]). L'impact sur la biodiversité et les milieux humides: Le secteur Le Gendre abrite des milieux humides et les emprises d'HQ sont connues pour former des corridors écologiques, des habitats pour la faune et des îlots de</p>	<p>2009. Bruit et vibrations dus aux tramways : émission et perception. Rapport 279. https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Recherches/Rapport_INRETS_R279.pdf[Référence 2] Bruxelles Environnement, 1998. Le bruit à Bruxelles – Bruit du métro et du tram. Fiche thématique #28. http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Bru_28.PDF?langtype=2060[Référence 3] Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2008. Bibliographie sur l'émission acoustique des tramways - Modélisation des véhicules étendus par des sources sonores ponctuelles. http://lara.inist.fr/bits/tream/handle/2332/1</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			fraicheur. Ces milieux sont menacés par le tracé actuel.	468/CERTU-RE_09-06.pdf?sequence=1[Référence 4] Institut national de santé publique du Québec, 2015. Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf
Citoyen	Québec	Le tracé annoncé du tramway de Québec passe sous l'entreprise électrique entre Quatre-Bourgeois et Versant-Nord. Ceci va mettre fin aux baux que nous les riverains avons depuis plusieurs années avec Hydro Québec. Cette espace est couverte de centaine d'arbres mature et de diverse végétation. Cette écosystème non seulement est bénéfique pour la santé des citoyens mais également pour les animaux qui y habitent tel que les canards aux printemps, aux raton laveurs et moufettes qui s'y réfugient, aux éperviers qui s'en servent comme territoire de chase, aux geais bleus, cardinaux et des centaines d'espèce d'oiseaux qui contre balance les bruit des autobus et automobiles avec leur magnifiques chants. Cette espace héberge également un vaste jardin communautaire qui sera anéanti. Le corridor va devenir un immense	Pour ma part, je risque non seulement la perte de ma haies de cèdres mais également d'avoir une station directement dans ma cour. Avec un feu de circulation à approximativement 30 pieds de cette arrêt, je crains la coordination et la sécurité de la circulation à cette intersection. Je crains non seulement les tramways qui vont passer dans ma cours mais également le bruit des autobus et automobiles qui vont devoir s'immobiliser et redémarrer continuellement pour céder le passage aux tramways qui vont passer dans les deux sens en moyenne 24 fois à l'heure. Je crains le danger des lignes de haute tension et fils électriques du	Deux co-citoyens ont fait signer une pétition aux près de 200 riverains qui seront directement touchés par ce tracé qui passe dans leurs cour. En temps que payeurs de taxes nous avons le droit de parole et méritons un peu de respect. La place d'un tramway n'est pas dans des cours mais dans les RUES.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		îlot de chaleur. Nous serons privés de la quiétude de nos cours pour faire place au bruit répétitif de passages des tramways qui nuirait non seulement à nos santés physiques mais également mentales. Vivres entre quatre murs les fenêtres fermées avec de la climatisation artificielle n'est pas sain. Nous nous sommes investi corps et âmes pour se créer nos havres de paix.	tramway d'avenant un accident ou une tempête de verglas. Je crains également la bonification de champs électromagnétiques sur nos santés.	
Citoyen	Québec	L'accumulation de neige qui empêche un tramway de circulerLe nettoyage des voies très difficilesLes fils électriques de conduction aérienne encombrants et mochesLes frais d'entretiens très chersUn métro coûte cher au démarrage mais est économique immédiatement en entretien	L'accumulation de neige qui empêche un tramway de circulerLe nettoyage des voies très difficilesLes fils électriques de conduction aérienne encombrants et mochesLes frais d'entretiens très chersUn métro coûte cher au démarrage mais est économique immédiatement en entretien	Genève
Organisation	Québec	Le faible niveau de conopée urbaine est un des plus importants enjeux pour le conseil de quartier Saint-Jean Baptiste (CQSJB) et des citoyens qu'il représente. En effet, l'indice de canopée dans le quartier est de 10% ce qui représente le taux le plus faible de tous les quartiers à Québec selon le rapport de la Ville de Québec « Vision de l'arbre 2015-2025 » (voir : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf)Tel que décrit dans le rapport nommé ci-haut, « les recherches de l'organisme de conservation National American Forests (...) suggèrent qu'un couvert d'arbres de 40 % dans une ville va permettre de maximiser les bienfaits de la forêt urbaine sur la qualité de vie de la communauté ». Plusieurs		Le rapport de la Ville de Québec « Vision de l'arbre 2015-2025 » (https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf)

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>problématiques sont reliées au faible niveau de canopée : ilots de chaleur, gestion de l'eau de ruissèlement, qualité de l'air, biodiversité, érosion (coteau Ste-Geneviève), coupure d'arbres malades, etc. Pour remédier à ce problème, le CQSJB propose plusieurs moyens qui seraient compatibles avec l'arrivée du réseau structurant : plantation d'arbres, verdissement (surfaces au sol, murs, toitures), création d'ilots de fraîcheur, jardins communautaires, etc. En somme, le CQSJB croit que l'arrivée du tramway et du réseau structurant dans le quartier est une grande opportunité pour augmenter considérablement le niveau de canopée existant dans le quartier dans l'objectif de tendre vers le niveau de 40%</p>		
Citoyen	Québec	<p>Il faut une solide stratégie de communication proactive aux citoyens et aux commerçants. Le tracé risque de croiser l'ancienne rivière Lairet ce qui peut poser problème. Le ministère doit regarder l'impact environnementale des travaux de construction car le tracé traverse Limoilou qui a déjà de gros problèmes de qualité de l'air.</p>	<p>Les travaux requis sur la 1^e avenue. Le tracé passe par des voies pas très large. Il faut aussi regarder l'impact sur la qualité de l'air durant les travaux.</p>	
Citoyen	Québec	<p>Le tramway en tunnel devra passer sous la conduite d'adduction d'eau sur la rue Turnbull, ce qui le forcera à être en profondeur. La station projetée Cartier deviendra alors plus difficile à accéder – comment se feront les accès et est-ce que ça affectera les bâtiments adjacents? Comment pourra-t-on y avoir accès en cas d'urgence? Le tunnel sortira de terre à l'est de l'avenue des Érables et la voie comportera une tranchée entre cette avenue et l'avenue Casot. Cela créera une barrière à la circulation et à la vie sociale importante. Comment est-ce possible de</p>	<p>Comment se fera le percage du tunnel – dynamitage ou creusement ou ? Comment éliminer les risques aux bâtiments à proximité? Quelle partie du profil en travers sera fermé durant les travaux? Pendant combien de temps? La circulation sera détournée où? Quel niveau de congestion sera créé sur ses déviations? A-t-on estimé la détérioration localisée de la qualité de l'air qui en découlera? Comment assurera-t-on un service de transport</p>	<p>La chaussée n'est pas suffisamment large pour le gabarit planifié du tramway sur le boulevard René-Lévesque entre les rues Painchaud et Myrand. Quelle solution y sera apportée? Ce type de solution pourrait-il s'appliquer dans le</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>mitiger ou d'éliminer l'effet de barrière. A-t-on évalué à fond d'autres options pour le lieu de sortie du tunnel, ex. à proximité du Grand Théâtre ou du Collège Saint-Charles-Garnier? Sur quels critères s'est-on fondé pour choisir entre les éventuelles options? La Ville a annoncé la perte de 512 cases de stationnement, sur le boulevard René-Lévesque. Elle indique qu'elle va compenser. Il faudrait analyser ceci pour voir sa faisabilité, mais aussi l'impact de cette éventuelle solution de rechange sur l'aménagement du quartier. Le projet annoncé élimine l'arrêt de transport en commun à l'avenue des Érables et déplace l'arrêt de Gérard-Morissette à Maguire. Il n'y aura pas de service par bus sur René-Lévesque Ouest. Quel impact sur l'accessibilité du transport en commun dans ce quartier avec beaucoup d'aînés?</p>	<p>en commun efficace, malgré le détournement des parcours? Lors de la construction, y compris des déplacements des réseaux et utilités publics, compte tenu des besoins des équipements de construction, comment maintiendra-t-on l'accès aux propriétés le long du boulevard René-Lévesque, surtout de l'avenue Bourlamaque vers l'ouest? La Ville parle d'une plateforme pour le tramway sur René-Lévesque et ailleurs – ce serait une barrière importante pour les personnes handicapées et à mobilité réduite qui voudraient la traverser. Peut-on penser à aménager des voies au niveau de la chaussée pour certains tronçons?</p>	<p>quartier Montcalm, en tout ou en partie? La sortie du tunnel recueillera une quantité d'eau des pluies. Comment se fera le drainage? La sortie du tunnel va créer un espace de réverbération et projeter du bruit – or, il y a un immeuble en hauteur à proximité (HLM Bourlamaque). Quelle analyse a été faite? Avec une voie de circulation en chaque sens sur le boulevard René-Lévesque, comment se feront la cueillette des déchets sans nuire indûment à la fluidité de la circulation? Comment se fera le déneigement de René-Lévesque Ouest – y a-t-il un risque que les trottoirs et les intersections soient obstrués? Y créera-t-on une congestion additionnelle? Selon la CCIQ, « le déploiement prochain du Réseau</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				structurant de transport en commun aura un impact majeur sur l'habitation et l'aménagement du territoire ». Ces impacts devraient être étudiés dans le cadre de cette évaluation. Pour calculer d'éventuelles réductions de GES, il faut prendre en compte seulement la différence que peut produire le tramway, pas la contribution de l'ensemble du réseau de transport en commun.
Citoyen	Québec	Peut-être la durée parce que c'est toujours plus long que prévu. ET surtout prévoir que nos conditions hivernales seront sans doute difficiles à gérer comparativement à Grenoble.	Obtenir une acceptabilité sociale forte	Respecter les critères du BAPE.
Citoyen	Québec	Enjeux sociaux et environnementaux!!	La rentabilité de cet investissement versus la rentabilité d'un projet de métro (à long terme). La vision à long terme de notre ville. Est-ce le meilleur choix?	
Citoyen	Québec		Analyser la possibilité de relier le tramway à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec dans la phase 1 du projetEffectuer une analyse exhaustive des bâtiments patrimoniaux et des arbres matures,	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			rares ou remarquables et identifier différentes solutions possibles lorsque ceux-ci se trouvent dans l'emprise projetée du tramway Analyser et présenter les différentes formes d'alimentation du tramway (fils électriques suspendus, autres technologies, etc.). Impliquer la population dans le choix du design et des couleurs des véhicules de tramway	
Citoyen	Québec	Que le tramway va passer en arrière de ma cour sous les pylônes à haute tension. Il y a un ruisseau ou tramway va passer donc un milieu humide. On s' inquiète pour le bruit et les impacts si un jour le tramway heurte un de ces pylônes		
Citoyen	Québec	Les aspects positifs d'un tramway électrifié sur la pollution atmosphérique et sonore, la santé de la population et les coûts évités en santé et la fluidité routière devraient être mis en évidence. Le prolongement de la rue Mendel favoriserait transit automobile, étalement urbain, émissions de GES et changements climatiques tout en diminuant l'incitatif à utiliser tramway et transports actifs. Des impacts négatifs sur la santé de la population sont à craindre: risque accru d'accidents avec piétons/cyclistes et maladies cardiopulmonaires, neurologiques, cancers, décès prématurés, problèmes d'apprentissage/sommeil liés à augmentation de pollution atmosphérique et sonore. 1-5 L'élargissement de Charest favoriserait transit automobile, émissions de GES, pollution atmosphérique, et sonore et changements climatiques tout en augmentant les surfaces imperméables, îlots de chaleur,	Il est incohérent qu'un prolongement de la rue Mendel pour les voitures soit incorporé dans un projet de transport en commun tout comme il est incohérent que le boulevard Charest soit élargi pour favoriser la voiture. Le tracé du tramway dans l'emprise d'Hydro-Québec augmenterait l'imperméabilisation des surfaces, les îlots de chaleur et le ruissellement des eaux de pluie et la perte d'un corridor faunique et floristique. L'étude de tracés alternatifs sur des segments de rue déjà asphaltés est à considérer: Boulevard Pie-XII - Tracé desservant une plus forte densité de population, moins d'impacts négatifs sur riverains et atténuation des impacts négatifs d'un prolongement de la rue Mendel. Boulevard Quatre-Bourgeois	1. Landrigan et al. The Lancet Commission on pollution and health. The Lancet Commissions, 2018, vol. 391, 10119 :462-512. 2. Bouchard et al. Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du AQBAT, INSPQ, 2007, No 817. 3. Cheng et al. Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population-based

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>temps de traverse pour piétons. Il y aura aussi perte de l'effet bénéfique sur la santé apporté par les arbres en banquette qui devront être coupés: captation des polluants atmosphériques, climatisation, interception des UV, protection contre maladies cardiaques, pulmonaires, mentales, etc..6-7 Le tracé du tramway pourrait causer la perte totale ou partielle du boisé situé au nord de l'école Rochebelle, le seul boisé urbain de ce secteur. Le tracé du tramway pourrait causer la perte partielle des boisés au sud du campus de l'Université Laval et la perte de milieux humides dans le secteur Chaudière.</p>	<p>jusqu'à Marly – Tracé desservant une plus forte densité de population et un grand employeur, diminution du bruit par substitution au Métrobus, diminution des coûts par rapport au secteur Chaudière.</p>	<p>cohort study, The Lancet, 2017, vol. 389, 10070:718-726. 4. Smith et al. Costs of pollution in Canada: Measuring the impacts on families, businesses and governments. IISD, 2017, 127 pages.5. Martin et al. Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. INSPQ, 2015, No 2048. 6. Vida, Les espaces verts urbains et la santé, INSPQ, 2011, No 1274. 7. Beaudoin et al. Verdir les villes pour la santé de la population, INSPQ, 2017, No 2265.8. INSPQ. Îlots de chaleur. Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur urbain? En ligne 6 mars 2019.</p>
Citoyen	Québec		Que le tramway se fasse au plus vite!!!	
Citoyen	Québec	Non	Que le territoire de soit pas complètement bien déservit par le tracé	
Citoyen	Québec	Je réclame qu'un référendum soit organisé auprès des citoyens avant l'acceptation de ce	Je ne comprends pas pourquoi une ville moderne comme Québec ne se dote	https://jyvaisenmetro.com/

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		projet. Nous sommes en démocratie et les citoyens devraient avoir un mot à dire dans un si grand projet qui me semble boiteux.	pas d'un métro au lieu d'un tramway qui occupera une grande partie des routes et qui ne règlera en rien les problèmes de circulation automobile car au contraire, les automobilistes se retrouveront plus souvent qu'à leur tour coincés dans le trafic. Je ne crois pas qu'un tramway soit suffisant pour que les citoyens laissent leur auto à la maison pour utiliser le tramway. En tout cas, moi c'est non, je garde ma voiture. Si au contraire, un projet de métro se réalisait, je serais la première à en profiter et avec joie. Au chaud et prendre le métro, comme à Paris, comme à Montréal c'est ça l'avenir de la ville.	
Citoyen	Stoneham-et-Tewkesbury	Le manque de place pour un Tramway dans les rues de Québec .	Il est inconcevable de construire un Tramway à Québec avec les hivers que l'on Connais. Faire un Métro (plus petit au début) et plusieurs gens laisserons leur auto au profit du Métro.....	Vous allez dépenser des milliards pour rien....
Citoyen	Québec	L'impact sur la circulation dans Charlesbourg et sur l'arrondissement historique du Trait-Carre.L'hiver, la neige.Les stationnements incitatifs et les îlots de chaleur.	La descente inexistante du quartier Lebourgneuf près de Pierre-Bertrand.	Je préférerais de beaucoup un métro.J'aimerais que les billets soient gratuits pour tous.
Citoyen	Saint-Augustin-de-Desmaures	L'impact de la congestion automobile supplémentaire causée par la réduction des voies de circulation automobile. Le risque accru de déversement de liquides contaminants lors d'accidents tramway/voiture comme il se produit ailleurs dans le monde ainsi que les arrêts de service que cela occasionne et l'impact	Que l'on passe à côté d'un meilleur projet sur le long terme, autant au niveau environnemental que du coût, comme un métro juste pour une question de coût initial.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		environnemental du remplacement des voitures détruites.		
Citoyen	Québec	Les conditions hivernale sur le bon fonctionnement du moyen de transport choisi. Tenir compte de la croissance Démographique de quebec pour les 50-75 ans. Le risque d'accident (pour avoir vu le réseau d'autobus a gatineau, il est pas rare de voir des accidents meme si les autobus roulent sur les anciennes rail de train)	On a écarté le métro et on ne considère pas le long terme. On ne cherche pas un projet qui pourrait relier la rive sud et diminuer le nombre de voiture qui traversent à chaque jour.	J'y Vais en metro
Citoyen	Québec	Compte tenu de la réalité climatique de la ville de Québec, un réseau de transport intérieur serait bien plus adapté à notre hiver. Un tramway est à risque d'être incommodé par la neige et le fait qu'il circule a l'extérieur ne le rends pas attrayant pour les travailleurs et encore moins pour les familles.	6 ans de travaux et de perturbation de la circulation auront des impacts négatifs majeurs pour les secteurs touchés. De plus, comme le tramway circulera à travers les automobiles, il n'y a pas vraiment de gain de temps pour compenser la perte de confort et d'intimité lié à l'abandon d'une voiture. Je ne crois donc pas qu'un tramway soit une solution adapté à la ville de québec. Surtout en raison du climat.	
Citoyen	Québec	Changer le tramway pour un métro totalement souterrain, qui reviens au même coût et est beaucoup plus durable	Le tramway va forcer l'expropriation de plein de gens et sera très peu utilisé en hiver. En plus ca prend de la place en surface pour rien tandis qu'un métro en prend très peu	Le collectif J'y vais en métro
Citoyen	Montréal	Efficacité du système en hiver, occupation du territoire urbain, rapidité des temps de trajets	La lenteur, l'occupation de la voirie par le tramway, les pannes potentielles lors d'épisodes de neige	Revoir le mode de transport
Citoyen	Québec	Le coût par kmL'environnement et pollution visuelle	Le prix et le réel besoin d'un tel infrastructure	
Citoyen	Québec	On ne semble pas avoir considéré toutes options et nous impose un tramway sans consultation. On risque les dépassements de coûts, pourquoi, densifier une ville au profit des promoteurs et	La diminution de l'achalandage des autobus en dit long sur les intentions des citoyens quand au transport en commun. On est tous pour la vertue	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>pour taxes qui ne compenseront jamais pour l'argent dépenser sur l'entretien d'un réseau de tramway qui avec nos hivers ne résistera pas très longtemps.</p>	<p>mais peu de nous l'appliquent. Les axes priorités par le tramway sont déjà très bien déservi par le métrobus donc ceci n'apportera pas d'amélioration à moyen terme. S'il n'y a pas de bénéfice pour le citoyen comment justifier un tel projet. Dans mon cas personnel avec deux enfants à des écoles différentes et un travail qui n'est pas dans un axe bien déservi le tramway ni changera même à long terme. Tel qu'un ami m'a mentionné et avec qui je suis en accord; « Le métro est une option qui devrait être considéré plus sérieusement. Elle semble plus appropriée pour Québec, une ville où il tombe près plus de 300 cm de neige par année. Ottawa est une ville où il tombe significativement moins de neige, et leur train léger, similaire au tramway prévu pour Québec, est souvent arrêté par les conditions météorologiques hivernales. Je n'ai pas confiance que ce mode de transport est approprié pour Québec. Les interruptions de services compliqueront la circulation et n'inciteront pas les automobilistes à modifier leurs habitudes de déplacement, rendant l'investissement inutile. »Une citoyenne de Beauport Nord</p>	
Citoyen	Québec	<p>Le métro est une option qui devrait être considéré plus sérieusement. Elle semble plus approprié pour Québec, une ville où il tombe</p>		<p>Le collectif j'y vais en métro présente cette alternative de manière</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>près de 400cm de neige par année. Ottawa est une ville où il tombe significativement moins de neige, et leur train léger, similaires au tramway prévu pour Québec, est souvent arrêté par les conditions météorologiques hivernales. Je n'ai pas confiance que ce mode de transport est approprié pour Québec. Les interruptions de services compliqueront la circulation et n'inciteront pas les automobilistes à modifier leurs habitudes de déplacement, rendant l'investissement inutile.</p>		<p>concise en présentant des références et des exemples similaires à Québec. Leur argumentaire m'as convaincu que ce mode de transport est plus viable que le tramway. Un système de transport structurant est définitivement nécessaire pour Québec, mais ce dernier doit être à la hauteur des attentes et des problèmes auxquels la ville fait face.</p>
Citoyen	Québec	<p>Mes commentaires concernent le tracé du tramway dans l'emprise d'Hydro-Québec entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord. Je demeure en bordure de l'emprise, rue Senneterre. Comme le tracé exact de ce tronçon n'a pas encore été rendu public, il est possible que le corridor du tramway passe près de la limite de ma cour arrière. L'emprise a environ 80 m de largeur et les pylônes font environ 55 m. Suivant l'hypothèse où l'on souhaite éviter de passer directement sous les lignes, il ne reste que 12,5 m à partir des cours pour faire passer le tramway. Je crains les impacts du bruit environnemental sur ma santé et celle de ma famille. L'emprise est un environnement à faible niveau sonore, à l'heure</p>	<p>Depuis le lancement du projet, je constate un manque de de transparence dans le processus d'information et de consultation des résidents concernés par le passage du tramway dans l'emprise d'Hydro-Québec. L'annonce de ce tracé a été une surprise, puisqu'il n'était pas envisagé lors de la consultation sur la mobilité durable (2017). Les séances d'information d'avril 2018 ont seulement permis de formuler des commentaires « à chaud » et aucune démarche additionnelle n'a été faite depuis, malgré que les résidents aient demandé à maintes reprises pourquoi</p>	<p>Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Projet d'agrandissement de la mine aurifère Canadian Malartic et de déviation de la route 117 à Malartic. Rapport d'enquête et d'audience publique 327, octobre 2016. Institut national de santé publique (INSPQ). Avis sur une politique québécoise</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>actuelle. Comme l'horaire prévu de mise en service du tramway est de 5h à 1h, je crains que la ville ne soit pas en mesure de respecter les seuils de bruits sécuritaires pour la santé, tels que recommandé par le BAPE dans son rapport 327 concernant Malartic, en raison du passage régulier du tramway, mais également en raison du bruit associé à l'entretien des infrastructures. Je crains aussi les crissements du virage sur Quatre-Bourgeois, ainsi que ceux associés à la prise de vitesse (montée) en provenance du secteur Chaudière et inversement, le freinage (descente). La pente, l'absence d'arrêt près de ma maison (en descente) et le tracé possiblement situé près de ma cour arrière me font aussi craindre pour ma sécurité en cas de déraillement.</p>	<p>le tracé vers Marly (poursuite de Quatre-Bourgeois et connexion à Versant-Nord) n'a pas été considéré. Je m'attends de la Ville que l'on me présente une analyse sérieuse et détaillée du tracé actuellement prévu et de la boucle de Marly, y inclus les avantages et inconvénients de chacun, et que l'on me donne l'occasion de faire valoir mon point de vue a titre de citoyenne concernée directement par les impacts du projet. Par ailleurs, la Ville de Québec a semblé au cours des dernières semaines vouloir court-circuiter la bonne marche de la PÉEIE : elle a dénoncé le « deux poids, deux mesures » du MELCC par rapport au « précédent » du REM et à moussé l'inutilité de l'exercice en vertu du caractère « vertueux » du projet d'un point de vue environnemental. Je suis préoccupée que cet argumentaire fasse pression sur le MELCC et le BAPE pour « raccourcir », « bien circonscrire » et « alléger » la PÉEIE du tramway.</p>	<p>de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. Avis scientifique, Direction des risques biologiques et de la santé au travail, septembre 2015. Organisation mondiale de la santé (OMS). Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement. Sans date http://www.nantes-erdre.fr/non-categorise/resume-orientation-des-directives-de-loms-relatives-au-bruit-dans-lenvironnement</p>
Citoyen	Lévis	<p>Mais quelle erreur de construire en surface . la construction d un tramway de surface va etre un enfer pendant 10 ans contrairement a un metro qui se ferait par un tunellier d un bout a l autre . excavation seulement pour les points d acces . de cette facon nous evitons de tout refaire l infrastructure actuelle. Electricité ,egouts , eau potable, conduites de gaz, cablodistribution , trottoirs ,routes , et j en oublie probablement et ne connait pas tout en ce domaine ...Un metro</p>	<p>Ce qui me preoccupe beaucoup sur ce projet c est l accessibilité du tramway qui sera en plein centre de la route , imaginez y acceder l hiver , les bancs de neige , la circulation . le risque de chutes pour autant les jeunes que les personnes plus âgées , handicapés , tout le monde ... Qui devront traverser les voies de circulation pour rejoindre le centre de la route pour monter a</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		serait a l abri des intemperies donc serait plus durable et plus efficace et surtout ne nuirait pas au trafic des voitures et surtout au cammionage qui est necessaire pour une ville. De plus ce metro ne serait jamais affecté par une tempete de neige ou verglas sans compter la rapidité d un tel systeme qui attirerait BIEN PLUS D UTILISATEURS.	bord. De plus on voit en europe la difficulté de ces tramways a circuler dans la ville a cause de l impossibilité de devier de leur route. L hiver risque fort probablement de rendre inutilisable le tramway par certains jours . de plus ce systeme va enlever selon les dires de la ville plus de 1500 espaces de stationnement pour les residents et les consommateurs qui visitent ces commerces.	
Citoyen	Québec	La hausse des taxes qui découlera de ce projet sera de ?La hausse de la congestion autoService en arrêt lors de tempête de neigeLa perte de stationnementChangerait le décor de la ville pas de la bonne façon	Perte de voies pour les autos, perte de stationnement, cout du projet, cout entretien de ce tramway, défigurer la ville, hausse des taxes	Le choix du tramway n'est pas la solution durable.Un métro sous-terrain serait - plus sécuritaire-affronterait les hivers rigoureux- garderait la structure intacte de la ville- laisserait plus de places aux autos-laisserait plus de stationnement disponibles- éviterait les accidents avec les autos- pas de congestion auto-pourrait traverser sous le fleuve et desservir Lévis (et la colline parlementaire)
Citoyen	Disraeli	la pollution causer par ce chantier titanesque et inutile ,le dérangement gigantesque du trafique	le gaspillage de fond publique.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Drummondville	le projet doit être annulé	les coûts du projet vs son utilité/sa capacité d'acroitre le mouvement des gens/biens/services	mettre toute l'énergie a construire un 3 eme lien a l'est pour avoir un bouclage complet de la ville remplacement du pont de Quebec par une infrastructure moderne et neuve
Citoyen	Québec	L'enjeu sur le climat qui affecte drastiquement nos déplacements(choisir la meilleure solution adaptée à notre climat.) L'enjeu de la longévité du projet dans le temps. L'enjeu de l'intégration avec les moyens et les infrastructures de transport existants.L'enjeu d'assurer la pérennité de ce moyen de transport avec celle de la région de la ville de Québec.L'enjeu d'unir le projet de transport au troisième lien. Et même que le troisième lien soit en fait uniquement un lien de transport en commun.	J'ai la préoccupation que le projet mis de l'avant ne prend pas connaissance de l'avis et des inquiétudes du public. J'ai des inquiétudes sur l'efficacité du projet actuel ainsi que les raisons obscures faisant en sorte qu'un projet d'importance pour les 25 à 50 voir même 100 prochaine années ne prennent pas en compte la rive sud de Québec ainsi que la couronne nord de Québec. J'ai la préoccupation que seulement un moyen de transport sera étudié. Il serait bien d'en avoir plusieurs.	Référez vous au collectif j'y vais en métro afin d'avoir une autre option de transport en commun qui semble beaucoup plus prometteuses que le projet actuel avec le tramway.
Citoyen	Drummondville	Le climat de la ville de Québec est très hostile pour un système de transport en commun à ciel ouvert. Les précipitations de neiges sont parmi les plus grandes au monde et les changements de températures brusques risquent de limiter la duré de vie du tramway. Je suggère d'évaluer la possibilité de bâtir un métro à la place puisqu'il sera beaucoup plus efficace à long terme.	Le rendement à long terme de cet investissement ainsi que sa capacité à fonctionner en tout temps.	
Citoyen	Québec	On devrait minimalement valider l'effet du désengorgement des voies NORD-SUD (Laurenne, Robert-Bourassa et Henri IV) d'un tramway passant à l'extrémité SUD des voies	L'absence de stations de tramway pour les banlieues Nord, Ouest et EST, ainsi qu'un lien vers la Rive-SUD, sans oublier le coût. Le tramway ne passe	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		NORD-SUD.Par ailleurs, hormis de 7h30 à 8h30 et de 16h à 17h, le tramway risque d'être vide.Où sont les études concernant l'achalandage, coûts, trafic, etc.?	qu'au Centre-Ville de Québec, hormis le fait qu'il vise à occuper que des parcours fonctionnant bien (800 et 801)	
Citoyen	Québec	Pour ma part il n'y a aucun avantage à avoir un tramway quand on regarde à Ottawa il n'est pas capable de fonctionné quand il neigeVous devriez vraiment regardé du coté des autobus et améliorer le service qui est la car il y a de moins en moins d'usagé	Se sont des coûts faramineux qui ne donnera rien de plus pour les usagé des transport en commun et qui nuira davantage pour les usagé de la routePerte de voie routière expropriation etcSe n'est aucunement adapté pour l'hiver problème de toute sorte	https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/les-lecons-dun-dur-hiver-a-ottawa-32598707bdd346bb587879e4c8effa09?fbclid=IwAR2FPXvjJNU4HFz1kAR3dgUHQI-a9-xfYnyOE9qVtjDsHzvEAnYLY9RpWhQ
Citoyen	Québec	Il faut évaluer le projet en comparant tramway vs métro. Un tramway sera plus nuisible qu'utile surtout l'hiver selon moi et je voudrais que l'on prenne en considération la volonté des citoyens de la ville de Québec qui sont beaucoup plus en faveur d'un métro que d'un tramway. Il faut absolument prendre en considération l'impact de l'hiver sur le projet de tramway du maire Labeaume.	Le tramway n'apporte rien d'utile à la vile et je n'ai aucunement l'intention de l'utiliser. Par contre, j'utiliserais volontiers le métro. Le métro semble aussi beaucoup plus facile à agrandir car moins invasif pour la population.	
Citoyen	Québec	Je crois que le projet doit être revu - tel qu'il est maintenant je crose que ca risque de nuire a la circulation et de ne pas favoriser l'utilisation	Personnellement je crois qu'il serait souhaitable de revoir lenprojet pour au lieu de construire un tramway construire un metro. Nous vivons dans une des villes que recoit le plus de précipitations en mm par année - il serait beaucoup mieux poe les uisatwurs de pouvoir compter avecun réseau à l'abri de la météo. Nous nous devons de mettre en p'ace une soution qui va duree pendant long	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			temps, et je considerenque le metro es un me'lieur investissement a long terme!!! Faut que ça soit considéré	
Citoyen	Québec	Le respect des horaires	L'impact sur la circulation, comment va se comporter le tramway en cas de neige l'hiver?En cas d'accident (et cela arrivera régulièrement, ayant travaillé sur Bruxelles où il y a un tramway, je l'ai vu régulièrement) tout le réseau sera paralysé puisqu'un tramway ne pourra pas dépasser celui accidenté.	Allez-y pour un métro, la météo ni la circulation des voitures n'a d'influence dessus, ce qui entraîne un meilleur respect des horaires
Citoyen	Québec	Je prefere et utiliserais davantage un métroVoir la page Facebook "J'y vais en métro" pour tout les details	Le tramway pas fiable l'hiver pas assez frequent pas assez de monde bloque la circulation/prends de la placeON VEUT UN MÉTRO	Page Facebook "j'y vais en metro"
Citoyen	Lévis	La comparaison avec le Metro devrait prendr en compte tout les argument apporter par jyvaisenmetro.comet Comparaison des taux d'accident mortel ou grave touchant des jeunes, Damage sur autre véhicule et infrastructure, reduction des voie praticable ou espace utilisable en surface,cout d'entretien relia au cout de l'entretien des route et probématique relia, entretien et manoeuvrabilité hivernal, confort des usagé...	Le metro ouvre eventuellement dans l'avenir une merveilleuse porte au transport en commun pour relia la rive sud SANS auto. Avec un tramway... je vais prendre mon auto pareil comme tout le monde, avec un métro qui me permettrait de laisser mon auto pres de la route l'allemand ... beaucoup de l'Est du quebec va préféré laisser leur auto la et prendre le metro.	Jyvaisametro.com
Citoyen	Lévis	L'efficacité du tramway dans nos hivers. Avoir le matériel adéquat pour ne pas faire comme à Ottawa.	Les autres types de transport ont été écartés du revers de la main rapidement. Il aurait du avoir une étude exhaustive sur chaque mode de transport(métro, bus, tramway)Un tel projet devrait desservir la rive-sud. Le transport collectif devrait être géré par une seul entité rive-sud et rive-nord.	
Citoyen	Montréal	Au lieu de mettre toute l'emphase sur le coût initial de construction, le projet devrait donner	Le public doit avoir accès à toute l'information reliée à ce projet (e.g.	https://jyvaisenmetro.com

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		plus d'importance aux coûts d'entretien et de déneigement que la mise en place d'un tramway nécessiterait.	études, rapports d'experts, etc.) afin de pouvoir comprendre la décision qui sera prise. Ceci doit nécessairement inclure le dévoilement de toute connexion entre les gens qui sont impliqués dans cette décision et les organismes qui profiteraient de l'obtention de contrats (e.g. entrepreneurs).L'impact de la construction du tramway sur les commerces qui se trouvent sur son trajet ne semble pas avoir été suffisamment étudié.La question de l'impact du climat de Québec en hiver a-t-il été vraiment étudié?	
Citoyen	Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	Je crois que de ramener un moyen de transport des années 30 comme épine dorsale du réseau structurant est une très mauvaise idée considérant tout les problèmes que causerait l'implémentation de ce système archaïque sur la circulation déjà difficile, ce serait un vrai cauchemar, il existe une solution certe plus dispendieuse mais o combien plus efficace, durable et attrayante, tel que proposé par « J'y vais en métro »		J'y vais en métro
Citoyen	Québec	Le projet n'a aucune vision long terme.un tramway aura des conséquences environnementales et sur la qualité de vie moindre pour ceux qui vivent près des trajets. Le coût au kilomètre versus la durée de vie des équipements est supérieur à d'autres moyens alternatifs	Les coûts qui n'ont pas fait l'objet d'une analyse réelle versus d'autres moyens de transport comme un métro. La qualité de vie de ceux qui seront près des trajets .Un projet nullement innovateur et qui ne prend pas en compte l'expansion de la ville pour les 100 prochaines années	Coûts du km d'un métro amortie sur 100 ans et tenant compte du nb. D'utilisateurs
Organisation	Québec	Le prolongement de Mendel favoriserait transit automobile, étalement urbain, émissions de GES	Il n'y a pas eu de véritable consultation depuis l'annonce du projet. Les	(1)Landrigan et al. The Lancet Commission on

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>et changements climatiques tout en diminuant l'incitatif à utiliser tramway et transports actifs. Des impacts négatifs sur santé de la population sont à craindre: risque accru d'accidents avec piétons/cyclistes et maladies cardiopulmonaires, neurologiques, cancers, décès prématurés, problèmes d'apprentissage/sommeil liés à l'augmentation de pollution atmosphérique et sonore(1-5).L'emprise d'HQ secteur Pie-XII est un milieu à faible niveau sonore. Les préoccupations liées au tracé du tramway sur la santé des résidents riverains à l'est (Pie-XII) et l'ouest (Senneterre, Pélissier et Gingras) sont:1- Capacité de la Ville à respecter les seuils maximaux de bruit recommandés par INSPQ.2- Pour les résidents de Pie-XII, bruits du tramway s'ajouteraient à ceux du transit automobile occasionné par le prolongement de Mendel.3- Un rayon de virage du tramway inférieur à 50 m à l'angle Quatre-Bourgeois peut être associé à des crisements nocifs(6).4-Un tracé en bordure de l'emprise engendrerait du bruit à proximité des cours arrière.5-Le dénivelé de l'emprise pourrait occasionner un niveau de bruit élevé en prise de vitesse(montée) et au freinage(descente). Ce dénivelé jusqu'au secteur Chaudière suscite des craintes liées à un risque de déraillement. S'appuyant sur l'INSPQ(5) le BAPE rappelle les recommandations de l'OMS(7) et recommande une limite de 40 dBA la nuit et 45 dBA le jour(8).</p>	<p>séances d'information d'avril 2018 n'ont pas été suivies de consultations avec dépôt de mémoires ce qui est incohérent avec le projet de politique de consultation publique de la Ville(9) et confirme les lacunes relevées dans l'évaluation de la politique actuelle(10).Le CQPSF demande à la Ville depuis mai 2018 de rencontrer les gestionnaires du projet afin de partager les préoccupations des citoyens et obtenir des réponses. Une demande d'évaluation des impacts sur la santé est restée sans réponse à ce jour.Les citoyens du quartier ont exprimé des préoccupations sur le bruit, la sécurité, la perte de qualité de vie et de valeur des propriétés par la création d'un groupe Facebook, dépôt à la Ville d'une pétition de 200 résidents (2018-11-05), lettres d'opinion et entrevues dans les médias.Le tracé du tramway dans l'emprise d'HQ augmenterait l'imperméabilisation des surfaces, les îlots de chaleur et le ruissellement des eaux de pluie(11) et la perte d'un corridor faunique et floristique. CQPSF et citoyens souhaitent l'étude de tracés alternatifs :Pie-XII- Tracé desservant une plus forte densité de population, moins d'impacts négatifs sur riverains et atténuation des impacts négatifs d'un prolongement de la rue Mendel. Marly–Tracé desservant</p>	<p>pollution and health. The Lancet Commissions, 2018, vol. 391, 10119 :p462-512.(2)Bouchard et al. Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du AQBAT, INSPQ, 2007, No 817.(3)Cheng et al. Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population-based cohort study, The Lancet, 2017, vol. 389, 10070:718-726.(4)Smith et al. Costs of pollution in Canada: Measuring the impacts on families, businesses and governments. IISD, 2017, 127 pages.(5)Martin et al. Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>une plus forte densité de population et un grand employeur, diminution du bruit par substitution au Métrobus, diminution des coûts par rapport au secteur Chaudière.</p>	<p>sonores sains. INSPQ, 2015, No 2048.(6)Panulinova et al. Tram squealing noise and its impact on human health, Noise Health, 2016, 18(85):329-337.(7)BAPE. Projet d'agrandissement de la mine aurifère Canadian Malartic et de déviation de la route 117 à Malartic. Rapport d'enquête et d'audience publique 327, 2016.(8)OMS. Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement. En ligne 26 février 2019.(9)Ville de Québec. Nouvelle politique de participation publique. Démarche d'élaboration et de consultation. Service de l'interaction citoyenne, 2018.(10)Institut du Nouveau Monde. Diagnostic des</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				pratiques de participation publique dans la Ville de Québec. Rapport, 2017.(11)INSPQ. Îlots de chaleur. Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur urbain? En ligne.
Citoyen	Québec	La quantité de neige que reçoit Québec l'hiver est un élément important à considérer dans le processus de l'évaluation de ce projet. De plus, est ce que les gens de Québec veulent vraiment un tramway? Et s'ils avaient le choix entre un métro plus court qu'un tramway que préféreraient-ils? À plus long terme je crois que le métro est ce que la ville à besoin et aura plus de chance d'intéresser plusieurs automobilistes à changer de moyen de transports et désengorgera à moyen terme les routes actuelles.	Le fait que le tramway n'aura pas de valeur ajoutée par rapport au service d'autobus présent actuellement quant à son utilisation par les gens qui habitent la ville. Une des raisons pourquoi l'autobus est si impopulaire à Québec est la météo! Pourquoi les gens prendraient plus le tramway lorsque les conditions hivernales ne vont pas en s'améliorant dans les prochaines années! Touristiquement c'est beau, mais côté efficacité et saisonnier je n'y crois pas.	
Citoyen	Lévis	Davantage d'accent mis sur l'aspect durable du tramway par rapport à un métro. Faire une étude plus poussée des avantages et des inconvénients de ces deux options à long terme et à court terme (pendant les travaux). Un tramway va demander énormément de travaux en surface et nous en avons pour des mois voire des années en encombrements de toutes sortes. Un métro, quoique plus dispendieux à court terme, serait plus durable, moins invasif car moins d'aménagement en surface et attirerait plus d'usagers qu'un tramway.	Je suis une utilisatrice des transports en commun à 100 %. J'appréhende l'efficacité du tramway en hiver et je ne suis pas convaincue qu'il accélérera mon déplacement au bureau, de St-Nicolas à d'Estimauville. Actuellement, je le fais en moyenne en 50 minutes le matin en prenant 2 bus. Le soir, c'est plutôt 1 h 15.	Il serait intelligent de s'asseoir avec les gens du collectif J'y vais en métro pour au moins écouter ce qu'ils ont à dire. Comme citoyenne de la région et utilisatrice du transport en commun, j'ai l'impression de me faire imposer quelque chose dont je ne veux pas. N'oublions pas que ce projet est un

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				investissement pour les futures générations à venir et qu'il doit aussi prendre en compte une croissance exponentielle de la région à tous les niveaux.
Citoyen	Québec	Émissions de GES: Dans l'avis, la Ville mentionne que le tramway est 100% électrique et donc sans émission de GES. Cela est un peu trompeur, il faut bien sur tenir en compte les émissions lors de la construction des lignes et de voitures! Il ne faudrait pas répété l'"erreur" (ou plutôt l'omission) du REM. Il faut prendre en compte ces émissions.	Le transfert modal (anciens automobilistes qui passeront au tramway) me semble mal analysé et trop bas. Toutes les complications et les dépenses ne me semblent pas justifier le projet. Il faudrait évaluer d'autres types de projets : Métro, train léger. La Ville de Québec peut se doter d'un métro. Le parcours sera moins long, mais le projet serait beaucoup plus durable et efficace sur le plan environnemental!	jyvaisenmetro.com
Citoyen	Québec	Tout indique qu'un projet de métro comporterait plus d'avantages qu'un tramway en termes de capacité, coûts d'entretien, sécurité, rapidité et confort. Le seul inconvénient majeur, à première vue, serait le coût de construction. Or, en sachant qu'un réseau de métro a une durée de vie beaucoup plus grande et qu'il pourrait répondre à la croissance de la ville pour les prochaines décennies, le coût de construction initial devient mineur. Aussi, en construisant un réseau de métro plus court, il serait possible de réduire l'augmentation des coûts.	C'est particulièrement inquiétant de voir un projet être lancé sans que d'autres options soient véritablement considérées. Un projet coûteux et ayant des conséquences à long terme ne devrait pas être réalisé si la majorité de la population juge que davantage d'études comparatives doivent être faites.	
Citoyen	Québec	Le ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrifications des transports	Dans sa mouture actuelle, le projet ne me préoccupe pas.	Parmis plusieurs villes ayant optées pour

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>aurait tout avantage à appuyer le projet du réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec dans sa mouture actuelle. Ce projet est en élaboration depuis bientôt 20 ans. De nombreuses études ont déjà été réalisées. Ce projet permettra un transfert modale entre véhicules et autobus carburant à l'énergie fossile vers un moyen de transport électrique à grande capacité, permettant de lutter contre l'étalement urbain en revalorisant les quartiers centraux.</p>		<p>l'implantation d'un tramway, la ville de Montpellier en France brille par le succès de ses quatre lignes. Son réseau ne cesse d'évoluer depuis sa mise en service au début des années 2000.</p>
Citoyen	Québec	<p>Le projet de metro est beaucoup mieux étoffé par la rapidité des trajets, la possibilité d'expansion future et les impact sur l'environnement minimes et les impacts nuls lors de la construction (expropriation etc...)</p>	<p>Ce projet nous ramene en arriere de 100 ans, alors que Quebec avait son tramway. L'incompatibilité de la morphologie de la Ville ainsi que les chutes de neiges importante dans la Capitale, sont deja un point majeur pour dire non au projet. Le fait également que le trajet projeté est deja servie par des metrobus, cela scindera les arteres de circulations principales lors d'accidents, ou d'operations d'urgence sur ces arteres, comme lors d'incendie ou d'accidents de la route. Le tramway ne pouvant pas se dérailler, changer de rue, il devra attendre que les operations se terminent...</p>	<p>le site "j'y vais en métro" Pour le meme prix, la Ville aurait un metro qui prendrait 22 minutes d'un bout a l'autre, automatisé, 24h/24... Vous voulez faire fructifier le transport en commun? Il doit etre 24h!!!</p>
Citoyen	Québec	<p>La durée de vie d'un tramway, l'analyse de d'autres moyens de transport! Le coût d'argent PUBLIC et les bénéfices, comparer avec d'autres Moyens</p>	<p>La rapidité a laquelle le tramway a été choisi comme transport, me fait douter que ce soit le plus approprié. Le fait que, on retire des voies de circulations pour l'implantation du tramway, éveillé en moi le doute d'un effets bénéfiques sur la circulation et par le</p>	<p>Ville de New York, ville de Boston, ville d'Ottawa etc...</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			fait même l'environnement. Le service de dessert pas les secteurs en périphérie de la ville(banlieues) ; comment alors optimiser l'utilisation du réseau de transport?(toujours dans une optique d'environnement) et la durée de vie d'un tramway l'es impact de la construction des rails (il faut se rappeler que quebec a déjà eu un tramway et qu'a Certain endroits il reste encore des rails sous la chaussée) la pollution dû à la mise au rebut des rames désuètes...	
Citoyen	Lévis	À un tel coût le projet choisit devra être d'une longévité exemplaire et digne de son investissement. Cependant je trouve qu'un tramway ne peut être la colonne vertébrale d'un système de transport en commun, mais plutôt une option de plus, par exemple saisonnier qui serait surtout utilisé pour les activités estivales et utile pour les touristes, car ils ne sont pas pressés. D'autant plus, que selon le tracé prévu sa ressemblance plus à un mode de transport qui dessert une partie ciblée de la population au détriment de l'ensemble des autres en agglomération. Tandis qu'un métro aurait moins d'impacts sur l'environnement visuel, et aussi durant les travaux. Comme avec celui de Montréal il pourra se développer en étape.	Il y a aussi toutes les contraintes des travaux également de changements majeurs de l'urbanisation. Il est primordial d'avoir un système de transport adapté aux besoins réels d'ici, principalement avec les saisons et notre climat plutôt rigoureux. Évidemment à cette époque il devra être confortable, efficace et agréable à utiliser. De mon avis, nous en aurons plus pour notre argent qu'avec un tramway. Ma préoccupation, est qu'un tramway ne rassemblera suffisamment de gens [utilisateurs] et que sa n'est pas d'impact significative sur la circulation en agglomération et c'est un des problèmes qui ne cesse d'empirer. S'il ne se règle pas, ce sont les villes autour de Québec qui vont se développer.	Regarder de plus près avec des villes qui ont le plus de points en commun avec la ville de Québec, un détail non négligeable concernant le climat. (Toronto, Ottawa, Boston, Chicago, Montréal) Un métro à de nombreuses avantages et représente un meilleur investissement sur le long terme. Il aurait un impact positif sur les déplacements des gens ce qui serait un avantage pour éviter l'augmentation du nombre d'automobiles sur le réseau routier de

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				la ville. Un métro servirait l'ensemble des villes et habitants de tout la grande région de la ville de Québec et la capitale vibre grâce à tous ses gens...
Citoyen	Québec	La perte de voies pour les automobilistes;Les problèmes à prévoir avec nos hivers rigoureux et les rails du tramway.	Coûts astronomiques et manque d'études appropriées et mauvaise écoute de la ville par rapport à ses citoyens ;Aucune volonté de la ville d'étudier d'autres projets comme le métro.	
Citoyen	Québec	Pollution visuelle des câbles suspendus (particulièrement dans un contexte de ville historique comme Québec).Minimisation des impacts sur l'acceptabilité sociale des perturbations sur le réseau routier lors de la construction du réseau.	-Lors des études préalables pour le projet, la question du métro a-t-elle réellement été considérée?-En raison de la lenteur d'un service tel que le tramway, je suspecte que le taux de conversion vers le transport en commun sera beaucoup moindre que si un métro était plutôt construit. Les automobilistes refuseront d'utiliser un service qui sera beaucoup plus lent et moins confortable que leur véhicule.-À l'heure où l'impact des changements climatiques se fait de plus en plus sentir, particulièrement en hiver, il m'apparaît peu prévoyant de construire un réseau qui sera en grande partie vulnérable aux aléas de la température. Concrètement, cela signifie des voies de circulation obstruées par la glace et la neige, des clients qui subissent le froid et la neige	https://jyvaisenmetro.com/wp-content/uploads/2018/12/Un_metro_a-Quebec_Version_6dec_18.pdf

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>en attendant le service, des locomotives qui usent bien plus rapidement (haussant les coûts d'entretien/remplacement). -Je suspecte que le dérangement important sur le réseau routier causé par la construction du tramway nuira particulièrement à l'acceptabilité sociale du projet, chose qui n'est pas à considéré dans un réseau sous-terrain.</p>	
Citoyen	Québec	L'étude de la possibilité d'un métro majoritairement sous terrain pour remplacer l'idée du tramway devra être étudié en profondeur.	Une étude sérieuse de l'option d'un métro au sein de projet de réseau de transport de la ville de Québec ne semble pas avoir eu lieu proprement.	La page Facebook du collectif «J'y vais en métro». Une quantité importante de réfutations légitimes sont présentées sur la page, par l'entremise d'articles, par le partage d'études renforçant les arguments et par la présentation d'autres sources montrant les avantages qu'aurait un métro, tout en étant un projet réalisable à partir du budget initialement suggéré.
Citoyen	Québec	L'effet sur la santé publique du niveau de bruit en zone résidentielle, particulièrement lorsque le tramway passe en arrière court des résidences constituent pour moi un enjeu de premier ordre. Le bruit la nuit, le niveau de décibels acceptables selon les normes internationales et toutes questions touchant à la santé de la population	J'habite sur la rue Senneterre. Ma cour arrière donne présentement sur l'emprise d'hydro Québec jusqu'à la rue pie XII . Le tramway peut-être passera à quelques mètres de mon fond de court pendant toute la nuit tous les jours de la semaine. Nous	Il y a une politique de santé Publique au Québec à l'égard du bruit environnemental qui devra être tenu en compte.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		limitrophe au réseau de tramway devrait être étudié en détails.	craignons pour notre qualité de sommeil, mes enfants, ma conjointe et moi. Par ailleurs, les consultations publiques initiales en 2017 faisaient terminer le tracé sur Marly. Le fait que le tramway passe dans mon arrière court n'a jamais fait l'objet d'une consultation. Je ne suis pas contre ce projet en principe mais je crains fortement de me faire imposer un projet complètement ficelé sans aucune chance que je puisse rien y changer ou sans même avoir été entendu. La Ville a été moins que transparente jusqu'à maintenant. Nous ne savons toujours pas où va passer le tramway.	
Citoyen	Québec	L'hiver québécois, une évaluation sur l'impact qu'aura les constructions du tramway sur les commerçants, les problèmes liés au gel/dégel, l'achalandage sur les routes. UN MÉTRO!	Trop cher pour l'efficacité, ne résistera pas au hiver québécois. UN MÉTRO!	UN MÉTRO
Citoyen	Québec	L'utilisation d'un tramway vs voiture en terme d'efficacité Entre Sté foy et limoilou	Que le public ne soit pas considéré Que le tramway n'aurait pas d'impact sur l'efficacité Du déplacement de la haute ville vers la basse ville Que la construction d'un métro ne soit pas considéré par le maire Qu'il n'y aient pas de piste cyclable efficace ds la ville de Québec, de la haute ville à la basse ville	
Citoyen	Québec		L'efficacité du transport dans notre climat extrême. L'utilisation du tramway par les utilisateurs, je doute que les gens l'utilise davantage que le transport RTC déjà bien desservi dans	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>la Ville de Québec. De plus les gens qui se rendent au IKEA prendront leur voiture pour ramener les meubles qu'ils ont achetés, ce me semble aussi superflu que de dire qu'on ferait une ligne qui passerait par un Costco. La réduction des voies pour les automobiles augmentera encore plus le trafic et par le fait même l'émission d'effet de serre. À savoir est-ce qu'il serait plus pertinent de faire passer le tramway sur une autre artère que la 1ere avenue par exemple (Henri-Bourrassa où le futur méga complexe hopital serait déjà plus pertinent à mon avis)D'après moi il serait plus logique de développer le transport autour de la Ville que de travailler celui du centre-ville qui fonctionne assez bien.</p>	
Citoyen	Québec	<p>Je crois qu'un système hybride serait l'idéal puisqu'un #monorailSUSPENDU peut circuler dans un tunnel de #métro pour la Haute-Ville. Puis, la version monorail suspendu pour la Basse-Ville en passant au-dessus des bancs de neige et du TRAFIC.De plus, ça éviterait les problèmes d'infiltration d'eau comme dans le métro de New York. Dans certaines villes, le #tramway bloque à cause de la montée des eaux (les marées débordent déjà au Vieux Port de Québec).Qui plus est, le coût d'un monorail suspendu est moindre que celui d'un métro. Donc, un plus grand territoire pourrait être couvert pour le même prix.La durée de vie d'un monorail suspendu est presque autant que celui d'un métro. Je vous suggère de regarder la vidéo du</p>	<p>Je crois qu'un système hybride serait l'idéal puisqu'un #monorailSUSPENDU peut circuler dans un tunnel de #métro pour la Haute-Ville. Puis, la version monorail suspendu pour la Basse-Ville en passant au-dessus des bancs de neige et du TRAFIC.De plus, ça éviterait les problèmes d'infiltration d'eau comme dans le métro de New York. Dans certaines villes, le #tramway bloque à cause de la montée des eaux (les marées débordent déjà au Vieux Port de Québec).Qui plus est, le coût d'un monorail suspendu est moindre que celui d'un métro. Donc, un plus grand territoire pourrait être couvert</p>	<p>Je crois qu'un système hybride serait l'idéal puisqu'un #monorailSUSPENDU peut circuler dans un tunnel de #métro pour la Haute-Ville. Puis, la version monorail suspendu pour la Basse-Ville en passant au-dessus des bancs de neige et du TRAFIC.De plus, ça éviterait les problèmes d'infiltration d'eau comme dans le métro</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		monorail de Wuppertal construit en 1900 au lien suivant. http://www.trensquebec.qc.ca/monde	pour le même prix.La durée de vie d'un monorail suspendu est presque autant que celui d'un métro. Je vous suggère de regarder la vidéo du monorail de Wuppertal construit en 1900 au lien suivant. http://www.trensquebec.qc.ca/monde	de New York. Dans certaines villes, le #tramway bloque à cause de la montée des eaux (les marées débordent déjà au Vieux Port de Québec).Qui plus est, le coût d'un monorail suspendu est moindre que celui d'un métro. Donc, un plus grand territoire pourrait être couvert pour le même prix.La durée de vie d'un monorail suspendu est presque autant que celui d'un métro. Je vous suggère de regarder la vidéo du monorail de Wuppertal construit en 1900 au lien suivant. http://www.trensquebec.qc.ca/monde
Citoyen	Québec	Choisir de faire un métro plutôt qu'un tramway	Je ne veux rien savoir d'un tramway qui va n'apporter que des inconvénients et que je n'utiliserai jamais...	
Citoyen	Québec	Un métro serait une meilleure option selon moi.	Un métro serait une meilleure option selon moi.	Un métro serait une meilleure option selon moi.
Citoyen	Québec	Étudier la possibilité d'un projet de métro	Je suis content qu'un projet soit mis en place pour l'amélioration du transport en commun à Québec (qui est	https://jyvaisenmetro.com/

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			extrêmement déficient) mais je me questionne quant à l'efficacité d'un tramway lorsqu'il y a des chutes importantes de neige l'hiver. Je crois que le projet de métro devrait être étudié de près ...	
Citoyen	Québec	Avec tous les problèmes connus des tramways avec nos conditions climatiques, il faut être complètement déconnecté essayer de remettre un système contre productif qui occasionne plus de problèmes que de solutions.	C'est du gros gaspillage d'argent qui servira qu'à des citoyens à proximités des circuits. Le pont de Québec est en fin de vie et rien n'est prévu pour le remplacer. Le pont Laporte commence lui aussi à rouiller en plus d'avoir une chaussée très endommagée. La tête des ponts n'est toujours pas reconfigurée dans le sens du monde. Il faudrait commencer par régler les problèmes existant avant d'en générer d'autres.	J'ai pas de références particulières, je suis l'actualité comme tout le monde. Par contre, au niveau de l'état des 2 ponts, il suffit de passer par là pour voir que les entretiens sont négligés. Surmont encore directement lié aux prochaines élections qui s'en viennent...
Citoyen	Québec		Je m'explique mal que l'option du Métro n'a été que très peu étudiée et envisagée, elle a été repoussée sur le revers de la main dû à son coût plus élevé. Pourtant, à l'heure actuelle, il s'agit de la meilleure option de transport en commun. Mieux adaptée à nos hivers, plus efficace, et plus durable. Un jour ou un autre, il faudra en construire un Métro.	
Citoyen	Québec	Bruit, sécurité des voies (plus grande fréquence vs piétons sur voie), adéquation à la neige et verglas	fiabilité en dénivelé	
Citoyen	Québec	Plutôt un désavantage en hiver et un autre pour le dérangement pendant la construction.	Pas le choix optimal pour la ville de Québec. Un métro serait plus pratique, plus durable et moins dérangerant en	Voir les études réalisées par le collectif j'y vais en métro.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>plus de réduire la circulation automobile, donc la pollution, car un métro est plus attrayant, plus rapide, plus pratique qu'un tramway. Plus de gens opteraient pour le transport en commun avec un métro.</p>	
Citoyen	Québec	<p>Études insuffisantes pour un choix entre plusieurs modes de transport public ds ville de froid+neige 5 mois par an.Choix sans consultation de localisation d'un pôle d'échanges dans ss-sol du projet Dallaire n'ayant pas d'acceptabilité sociale. Le trajet Laurier-Q-B est lié à ces choix qui, dans leurs interrelations, multiplieraient les impacts négatifs sur le milieu humain et naturel du secteur.Dix ans de nuisances pour le réaménagement de rues qui augmenteraient trafic+bruit en milieu résidentiel et à l'approche des ponts,insoutenables pour résidents+disparition d'un parc+coupe de nombreux arbres de+de 70 ans.Les 800 passent sur de l'Église.Logiquement le tramway devrait y passer. Le trajet choisi entraîne une sous-estimation des coûts réels du tramway.Ouverture du centre d'un quadrilatère ceinturé par Henri IV, Q-B,de l'Église, Hochelaga sur les terrains d'une école, seul endroit doté d'un boisé naturel et exempt de bruit ambiant.Augmentation du trafic et perte de milieux naturels remettent en cause l'enjeu de baisse des gaz à effet de serre. Sécurité:ds des villes avec tram = accidents avec décès+blessures impliquant autos+vélos+piétons.</p>	<p>Deux milieux de vie et de nature sont à protéger:l'intégralité du boisé De Rochebelle entre de l'Église et Henri IV (photos 1948), une zone tampon autour+l'ajout d'un lieu de détente vert au nord-ouest.les nombreux arbres matures entre Lavigerie et Henri IV dont plusieurs ont été conservés après les constructions des années 60. Ce secteur était entièrement boisé en 1948.Ces deux milieux de vie sont en danger par choix de localisation du trajet du tramway et pôle d'échanges ds le sous-sol du projet Dallaire qui n'a pas d'acceptabilité sociale.Le passage du tramway sur les terrains d'une école ds la partie est du boisé et les travaux dans le secteur du pôle d'échanges auront des impacts majeurs sur la qualité de vie et le milieu naturel pendant et après les travaux et ne régleront pas le trafic à l'approche des ponts.Avec les changements climatiques, il faut protéger ce qui nous reste de nature urbaine, notamment dans le secteur.Je connais ce secteur depuis des dizaines d'années. Je l'ai vu évoluer ds le temps. À la consultation sur le PPU du Plateau centre de Ste-foy</p>	<p>1. Mémoire sur le PPU du Plateau centre de Sainte-Foy, Secteur de l'Église-De Rochebelle, 15 novembre 2012.2. Mémoire sur le PPU du Plateau centre de Sainte-Foy, Secteur multifonctionnel régional laurier: Station Lavigerie, 15 novembre 2012 3. Pétition pour la conservation du boisé De Rochebelle: 113 signatures à la main + 1, déposée au conseil municipal du 6 juillet 2015 avec un texte d'explication attaché.4. Projet de tramway de la ville de Québec 2018, commentaires, 10 avril 2018 envoyé à M. André Caron, directeur de la coordination des travaux de conception du projet...5. Projet de</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>en 2012, j'ai déposé un mémoire sur chacun des milieux de vie à protéger. J'ai mis la ville en garde. Et j'ai continué après 2012 à travailler dans le même sens (conseil d'arrondissement, de quartier, textes à des responsables de la ville dont M. Labeaume, etc). J'ai consacré plusieurs heures pour empêcher la détérioration du secteur qui se produirait si le pôle d'échanges et le tracé n'étaient pas modifiés</p>	<p>tramway de la ville de Québec 2018, texte sur le sujet, 6 avril 2018, remis à M. Labeaume. 6. Site web du journal Le Soleil, Point de vue: Mon havre envahi par des tours, 21 novembre 2018.</p>
Citoyen	Québec	<p>Les niveaux de bruit attendus et leurs impacts, lors des travaux de construction et lors du passage du tramway. Étant situés sur la rue Senneterre, le tramway circulera derrière notre cour arrière. Vous comprendrez que nous avons actuellement un environnement tranquille et paisible. Je suis audiologiste de profession et je peux vous confirmer que les impacts du bruit sur la santé sont bien réels et prouvés dans diverses études, notamment sur le système cardiovasculaire et sur la cognition. Le bruit étant une source de stress pour le corps, il peut occasionner des problèmes de santé à court et à long terme.</p>	<p>Moi et mon conjoint nous questionnons sur les niveaux de bruit auxquels on peut s'attendre durant la construction, dont on ne connaît pas la durée d'ailleurs. Nous nous préoccupons également du bruit qui sera occasionné par le tramway lors de son passage, lorsqu'il est en phase d'accélération et de décélération, et lors des virages (il tournera sur la rue Quatre-Bourgeois, donc sera probablement en décélération et en virage tout près de notre domicile). Le bruit à long terme devrait également être considéré, avec les conditions météorologiques au Québec, le tramway fera-t-il plus de bruit avec le temps?. Il faut également considérer les véhicules qui circuleront et feront l'entretien des rails (nous supposons que cela s'effectuera sur les heures de fermeture du tramway la nuit, ce qui peut être dérangement). Autre élément, je m'inquiète car le projet n'est pas</p>	<p>Je vous suggère les lectures suivantes, qui traitent les impacts du bruit sur la santé:- Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains (INSPQ)- Experimental studies on annoyance caused by noises from trams and buses (Journal of Sound and Vibration 313 (2008) 908–919) JOURNAL OF SOUND AND VIBRATION: www.elsevier.com/locate/jsvi- Input Data for Tram Noise Analysis (Procedia Engineering 190 (2017)</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>encore clairement expliqué et détaillé, ce qui peut faire peur aux acheteurs potentiels si nous vendons la maison au cours des prochaines années. Nous adorons notre coin, mais nous habitons un jumelé et il est possible qu'éventuellement nous ayons à déménager pour avoir plus grand. Je n'ai pas de doute qu'une fois le tramway en fonction, au contraire la valeur d'évaluation de notre maison augmentera et que nous n'aurons pas de difficulté à vendre, mais tant que le projet n'est pas terminé (y compris les travaux de construction), la vente sera plus difficile.</p>	<p>371 – 376)- Noise annoyance is related to the presence of urban public transport (Science of the Total Environment 481 (2014) 479–487)- WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review of Transport Noise Interventions and Their Impacts on Health (Int. J. Environ. Res. Public Health 2017, 14, 873; doi:10.3390/ijerph14080873 www.mdpi.com/journal/ijerph)- WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Cardiovascular and Metabolic Effects: A Summary (Int. J. Environ. Res. Public Health 2018, 15, 379; doi:10.3390/ijerph15020379)- WHO Environmental Noise Guidelines for the</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
				European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Cognition (Int. J. Environ. Res. Public Health 2018, 15, 285; doi:10.3390/ijerph15020285)
Citoyen	Québec		<p>À mon avis, il serait beaucoup plus sage d'opter pour un metro plutot qu'un tram. Étant une étudiante universitaire ayant vécu un an en Europe, je ne viis que des désavantages à l'implantation d'un tramway plutôt qu'un metro à Québec. Nous avons de plus longues distances à parcourir ainsi que des conditions de la route beaucoup plus hasardeuses. Le metro, étant plus rapide et efficace, me convainquerait certainement de mettre de côté mon vehicule. Pourquoi commencer par un tram, puisqu'il me semble que j'implantation d'un metro serait au fil du temps inévitable, vu notre disposition géographique. Les tramways sont bruyants, sont de la pollution visuelle et demandent un si haut niveau d'entretien en raison de nos routes que je crois qu'il décourageront certaines personnes de le prendre. Il serait vraiment bien de reconsiderer un projet de metro à Québec, pour le bien de tous!</p>	

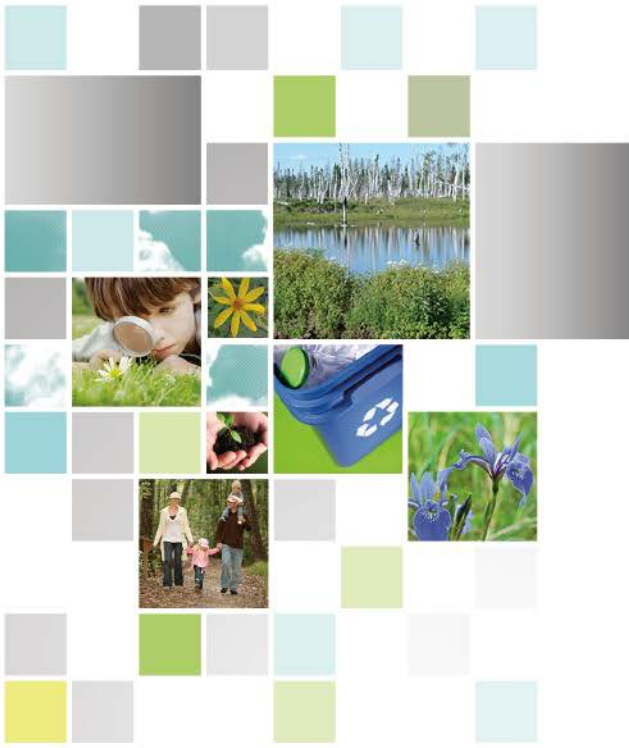
Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Citoyen	Québec	Non , je ne pense pas que le tramway est une bonne idée. C'est un projets partie tout croche et je ne pense pas que c'a set a bénéfice pour la génération à venir. Selon moi ce qui fonctionnerait c'a serait d'avoir un peu plus de service et avoir des transports spéciale pour la population veullissant et pour les jeunes également.	Il faut que cela soit un projet qu'on soit fier de laisser à la génération futur et non un projet politique. Il faut savoir écouter la population qui ne demande que d'avoir un bon service avec des horaires qui pour desservir toute la population.	Pourquoi ne pas offrir des petits transport pour par exemple amener des gens à des centres de services (magasins, Hopital, école, cinéma), comme c'a se fait dans certaines villes dans le monde.
Citoyen	Sherbrooke	De l'information sur l'état d'avancement des travaux.	De réaliser le tramway le plus vite possible.	
Citoyen	Québec	- Est-il réaliste de considérer que « les différentes phases de réalisation du projet » n'émettront « aucun gaz à effet de serre » (section 6) ? Y a-t-il des études prévues en vue de calculer le réel impact environnemental de l'aménagement, de la construction et de l'entretien de ce projet ?	- Considérant que le passage du tramway se fera sur un trajet semblable à une partie de ceux de la 801 et de la 807, comment le tramway favorisera-t-il la diminution des automobilistes sur la voie publique et l'impact environnemental qu'ils ont sur la qualité de l'air ? L'augmentation de la fréquence des passages sera-t-elle réellement efficace pour dissuader la population d'emprunter son véhicule ? - Quelles stratégies seront mises en place pour stimuler davantage la communauté à emprunter les transports en commun et ainsi favoriser les impacts environnementaux positifs qui motivent le projet ? - Les tarifs en vigueur actuellement pour le transport en commun (cotisation des automobilistes, passages uniques, abonnements) seront-ils augmentés pour subventionner ce projet (excluant	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			<p>l'inflation actuelle qui, disons-le, n'est pas persuasive pour la population nécessitant un abonnement général) ? Les retombées économiques mentionnées (section 5.2) sous-tendent-elles uniquement les retombées de ces tarifs ?- Considérant que des tronçons de route sont régulièrement fermés à la circulation pour une durée temporaire (accidents, travaux routiers, etc.), l'impossibilité de modifier spontanément le parcours du tramway pourra-t-elle avoir pour conséquence de paralyser le système ?</p> <p>- Quels sont les risques de collisions entre les tramways et les automobilistes ?- Les autobus effectuant des trajets semblables seront-ils conservés totalement, en partie ou entièrement supprimés ?</p>	
Organisation	Québec	Nous sommes d'avis qu'il est important de s'assurer que ce projet propose une densification respectueuse du bâti actuel des quartiers qu'il traversera, et de leur couvert végétal parfois fortement planté.	Voici des extraits d'une pétition déposée au Conseil municipal le 3 décembre 2018:- Risque d'augmentation des demandes de modification de zonage de la part de promoteurs désireux de construire des édifices en hauteur dans le quartier St-Yves;- risque d'élimination du Petit boulevard Laurier et de son terre-plein, avec un effet d'intensification de la circulation de transit et de fragilisation de la zone résidentielle;- risque d'atteinte au couvert boisé du quartier.Nous avons entre autres demandé au Conseil municipal :- un	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
			engagement relativement au maintien du zonage résidentiel actuel du quartier ;- le maintien de l'aménagement actuel du Petit boulevard entre Robert-Bourassa et des Gouverneurs, en préservant et en restaurant le terre-plein qui le sépare du boulevard, en ne prévoyant l'ouverture d'aucune des rues du quartier directement sur le boulevard et en modifiant, si nécessaire, le tracé du tramway, afin que l'accès à la Cité universitaire s'effectue via Robert-Bourassa plutôt que dans l'axe de l'avenue de la Médecine ;- la mise en place de mesures pour limiter la circulation de transit et assurer que la densification respecte le bâti actuel du quartier.	
Citoyen	Victoriaville	Infrastructures de transport actif; permettre aux usagers d'apporter vélos à l'intérieur	Bien desservir les banlieues avec le système de transport en commun rapide	Considérer un métro à la place
Citoyen	Québec	Les coûts d'entretiens pour les tramways, les rails, et les routes empruntées par les rails (incluant déneigement, contournement lors de réparation de routes non-tramway. Les coûts d'opérations incluant la climatisation des tramways en été et, surtout, le chauffage en hiver. Le fait que le chauffage des tramways doit se faire électriquement (non pas via un moteur diesel qui fournit "gratuitement" sa chaleur) et où la température interne sera constamment et dramatiquement abaissée à chaque station si l'on considère le courant d'air froid avec toutes les grandes portes qui s'ouvriront	Voir ci-haut. Le tramway n'est pas adapté aux conditions climatiques externe de quebec. Le tramway avec ses câbles en-hauteur va briser le charme de la ville de quebec. Le Tramway vient utiliser et ajouter du trafic à des parcours déjà existants. Aillant visité Prague l'été dernier, le tramway est très/trop bruyant. Pour le prix, le tramway n'apporte pas des gains significatifs lorsque comparé aux autres mode de transport en commun comme autobus articulés.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		(potentiellement plus d'énergie sera nécessaire pour tenter de conserver une température confortable que pour mouvoir le train.		
Citoyen	Québec	À mon avis, des enjeux qui devraient être *considérés* dans les impacts positifs du projet seraient les suivants (et bien d'autres):- Diminution de la quantité de Gaz à Effet de Serre (GES) émis par le secteur du transport à Québec;- Transition énergétique;-Électrification des transports;-Transfert modal;-Amorce d'une ère de meilleur développement du milieu bâti, permettant de redévelopper les villes à l'échelle humaine (et non automobile);-Diminution de la dépendance automobile de beaucoup de citoyens;-Réaménagement [forcé] bénéfique des rues empruntées par le tracé;-Retrait de certaines voies automobiles ou stationnements en bordure, au profit des piétons ou encore d'autres mode de transport actifs qui n'étaient pas favorisés/possibles auparavant.	Mes préoccupations particulières principales vis à vis ce projet seraient au niveau du cycle de vie du produit (durabilité des infrastructures extérieures), ainsi qu'à propos de son potentiel d'accroissement de la capacité de transport en cas de hausse significative de la demande dans les années futures (limites associées à l'augmentation de la fréquence du service, en fonction l'achalandage, dans un contexte de circulation très complexe. Ce qui n'est pas le cas avec un mode de transport indépendant, comme un métro, par exemple)	Le projet de construction du métro de Montréal, qui avait à l'époque suscité beaucoup de controverse, mais qui, de nos jours, nous apparaît clairement comme étant indispensable tout en se présentant comme étant une solution de mobilité durable très efficace! (elle dépend d'énergie propre et non de combustibles fossiles polluants et émetteurs de GES).
Citoyen	Québec	- La capacité du tramway tel que proposé est déjà au maximum en taille et en fréquence : un métro souterrain serait préférable.- Avec les changements climatiques, il faut prévoir l'usure prématurée de la structure et du matériel roulant. De plus, le déneigement sera un réel casse-tête qui pourrait être évité avec un métro souterrain.- Le calcul de achalandage basé sur les chiffres actuels des usagers serait à revoir, car le réseau est plus que saturé, ce qui est non représentatif des usagers potentiels réels.- La construction du tramway détruira certains milieux humides. - Le tramway causera des expropriations qui pourraient être évitées avec	La ville de Québec a grand besoin d'un réseau structurant digne de ce nom. Le réseau actuel de transport collectif est plus que saturé aux heures de pointes, ce qui empêche un grand nombre de gens à opérer un transfert modal. Je me déplace quotidiennement en bus. Il m'est arrivé plusieurs fois de ne pas embarquer dans le Métrobus ou dans un bus régulier, faute de place : ils étaient en mode débarquement seulement. Jour après jour, quand on embarque, c'est en mode « sardines » qu'on fait le trajet.À la lumière de ce	https://jyvaisenmetro.com/ - https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/pla_nification-orientations/transport/docs/memoires/071_CIUSSS%20de%20la%20Capitale-Nationale%20-%20Direction%20de%20sant%C3%A9%20publique%20.pdf MÉMOIRE SUR LA MOBILITÉ

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
		<p>un métro souterrain.- Plusieurs complications/contraintes liées à l'aménagement du transport dans les quartiers anciens ou historiques sont à prévoir avec le tramway. Notre ville est magnifique, le métro permettrait d'en préserver le cachet.- L'acceptabilité sociale du projet est importante. Selon un sondage SOM/Cogeco, à coût équivalent, 76 % des personnes sondées préféreraient un métro, contre 15% de partisans pour un tramway.- Le transfert modal des métros est vraiment supérieur aux tramways dans le monde. Plus d'usagers de transport en commun = plus de transport actif dans la population. L'espace en surface peut être réaménagé en rues conviviales à l'échelle de la ville, permettant des déplacements actifs plus sécuritaires et le verdissement des artères.- Les tramways sont la cause de plusieurs accidents de la route.</p>	<p>constat, je pense qu'il est logique de conclure que l'achalandage actuel du RTC n'est pas un reflet réel de la population désirant se déplacer en transport collectif. Se baser sur ces chiffres pour développer le futur réseau va selon moi nous jouer un très mauvais tour.Le tramway tel que proposé est déjà au maximum de ce qu'il pourra offrir en taille et en fréquence, donc aucune possibilité d'en augmenter la capacité une fois l'achalandage devenu trop important.La possibilité de relier Lévis et Québec avec un métro sous-fluvial devrait être considérée comme 3e lien: un métro souterrain pour Québec serait préférable pour absorber tous les usagers de Lévis sur son réseau.Le réseau structurant tel que proposé est bien, mais pourrait être grandement amélioré si son mode de transport principal était un métro souterrain au lieu d'un tramway, et ce, même si la ligne de métro s'avère un peu plus courte vus les coûts supérieurs du kilomètre liés à la construction.</p>	<p>DURABLE ET LA SANTÉdans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable- https://www.inspq.qc.ca/Politique de mobilité durable : perspectives de santé publiqueMÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUEEN VUE DE L'ADOPTION D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE</p>



**Ministère
de l'Environnement
et de la Lutte contre
les changements
climatiques**

Québec 