

Réseau structurant de transport en commun

Rapport des rencontres publiques d'information



Juin 2019

Mise en contexte

Trois rencontres publiques d'information ont eu lieu en juin 2019 pour informer les citoyens et les commerçants sur l'avancée des travaux, mettre en lumière les retombées positives et les enjeux soulevés par le projet, puis écouter et répondre aux interrogations de la population.

Les rencontres traitaient de plusieurs sujets, dont l'origine du projet, les tracés du tramway et du trambus ainsi que les voies réservées, la mise à jour sur le statut du projet (financement et approbation), l'évaluation environnementale et l'état de la planification et de la conception, avec un calendrier des prochaines étapes à venir. La mise en place des comités de bon voisinage, les acquisitions potentielles de terrains ou d'immeubles et les audiences publiques du BAPE ont également été abordées.

Les personnes qui avaient des questions particulières ou qui étaient intéressées à participer aux comités de bon voisinage ont été invitées à laisser leurs noms et coordonnées à la table du Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun située à l'entrée de la salle.

Les participants étaient aussi invités, dès leur arrivée, à s'inscrire à un registre afin de pouvoir poser leurs questions au micro.

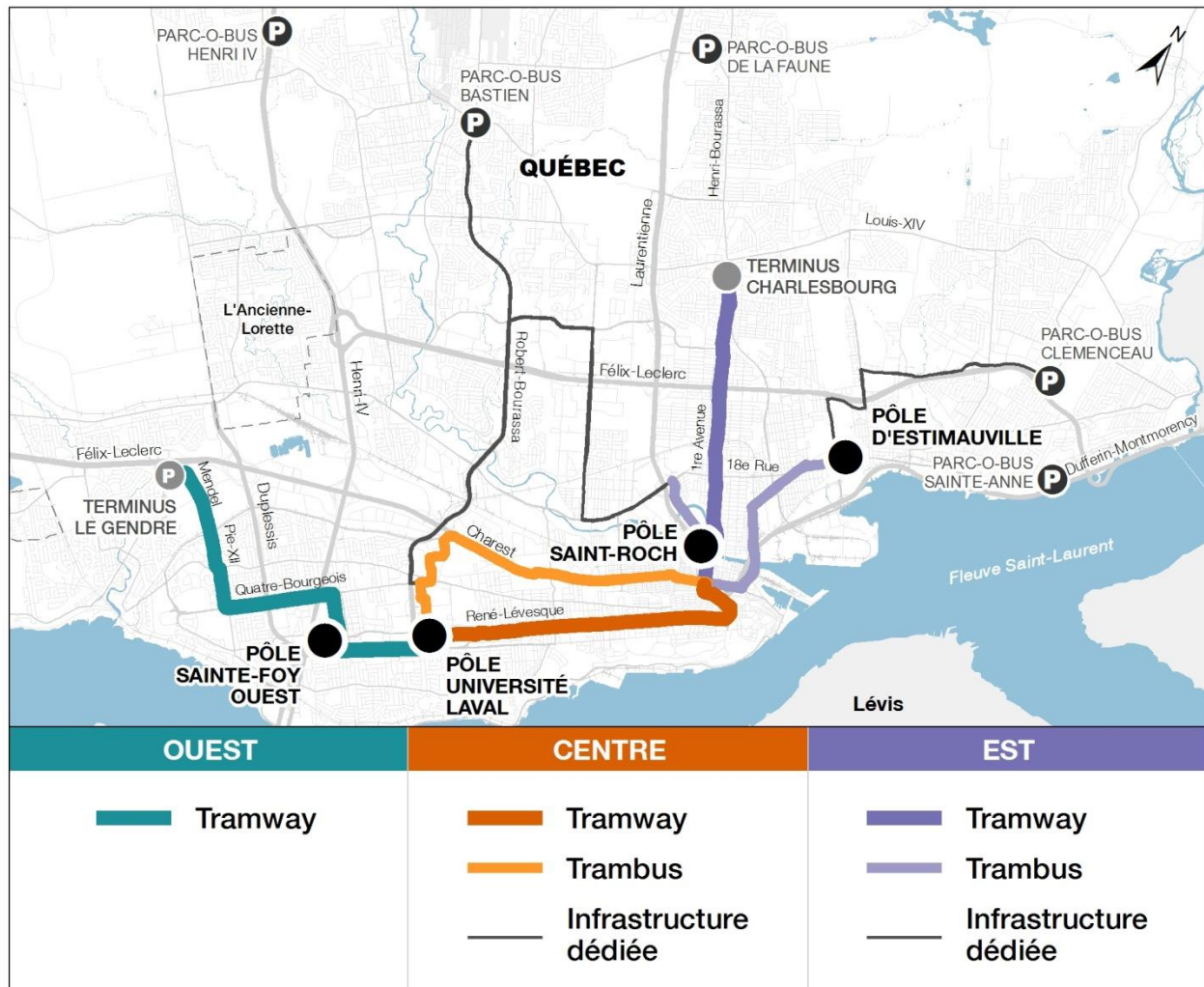
Des kiosques du RTC étaient également sur place où des analystes étaient disponibles pour répondre aux questions des citoyens, ce qui permettait à ces derniers de poser directement leurs questions et de recevoir des réponses plus précises et personnalisées. Les kiosques étaient accessibles pendant toute la période d'échanges avec les citoyens.



Dates et lieux des rencontres publiques d'information

Coordonnées des rencontres publiques d'information			
Date	Heure	Secteur	Lieu
Mardi 11 juin 2019	19 h	Est	Hôtel Pur, salle A 395, rue de la Couronne
Jeudi 13 juin 2019	19 h	Centre	École secondaire Québec High School 945, avenue Belvédère
Mardi 18 juin 2019	19 h	Ouest	Bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge 1130, route de l'Église

Carte montrant les 3 secteurs du tramway et du trambus



Déroulement des séances d'information

M. Rémy Normand, vice-président du comité exécutif de la Ville de Québec et président du Réseau de transport de la Capitale, qui présidait chaque rencontre, et M^{me} Marie-Josée Savard, vice-présidente du comité exécutif, responsable des dossiers d'aménagement du territoire, ont participé aux trois rencontres.

Les présentations étaient faites par M. Daniel Genest, directeur du Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun, et par M. Benoît Carrier, directeur de la conception du tramway et du trambus. À chacune des rencontres, un contenu commun a été présenté, suivi de données propres à chaque secteur. La durée des présentations était d'environ 60 minutes.

Plusieurs personnes-ressources ont également participé aux rencontres afin de répondre aux questions relevant de leur champ d'expertise au moment de la période de questions et commentaires.

- M^{me} Marie-France Loiseau, directrice du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- M. Marc des Rivières, directeur du Service du transport et de la mobilité intelligente
- M^{me} Kay Fequet, directrice, Activités et expertise immobilières, Service du développement économique et grands projets (11 juin)
- M. Charles Marceau, directeur du Service du développement économique et grands projets (13 et 18 juin)
- M. Jean-Baptiste Maur, conseiller principal en planification, Réseau de transport de la Capitale

Les séances d'information étaient animées par M^{me} Marie Lagier, chef d'équipe - consultations publiques au Service de l'interaction citoyenne à la Ville de Québec.

Plusieurs élus et employés de la Ville étaient présents dans la salle à titre d'observateurs.

Première partie - Mise en contexte du projet

M. Rémy Normand a d'abord prononcé quelques mots de bienvenue avant de céder la parole aux présentateurs. M. Daniel Genest a pris soin de faire la genèse du projet, avant de parler des tracés du tramway, du trambus et des infrastructures dédiées. Il a ensuite parlé du statut du projet, de son financement et de son approbation. Il a terminé cette partie de la présentation en parlant de l'évaluation environnementale, de l'état de la planification et enfin de la conception du projet.

Deuxième partie – Particularités du projet selon les trois secteurs

M. Benoît Carrier, directeur de la conception du tramway et du trambus, a par la suite présenté le contenu spécifique à chaque secteur.

À la rencontre du mardi 11 juin, concernant le **secteur EST** (de la 76^e Rue et du pôle d'échanges D'Estimauville, au quartier Saint-Roch), M. Carrier a présenté le tracé du tramway pour ce secteur. Les citoyens ont alors pu en apprendre davantage sur le tracé. Il a été question de la 76^e Rue, du boulevard Henri-Bourassa, du centre d'entretien et d'exploitation secondaire, du passage dans la 1^{re} Avenue, de la rivière Saint-Charles, du pôle d'échanges Saint-Roch et du tunnel. M. Carrier a ensuite donné des renseignements sur le trambus dont le tracé s'étend D'Estimauville à Saint-Roch.

À la rencontre du jeudi 13 juin, concernant le **secteur CENTRE** (du quartier Saint-Roch au campus de l'Université Laval), M. Carrier a présenté le tracé du tramway pour ce secteur. Les citoyens ont alors pu en apprendre davantage sur le tracé. Il a été question du tunnel, de la première portion de René-Lévesque Ouest, puis de la seconde portion de René-Lévesque Ouest et du pôle d'échanges de l'Université Laval. M. Carrier a ensuite donné des renseignements sur le tracé du trambus sur Charest.

À la rencontre du mardi 18 juin, concernant le **secteur OUEST** (du campus de l'Université Laval au terminus Le Gendre), M. Carrier a présenté le tracé du tramway pour ce secteur. Les citoyens ont alors pu en apprendre davantage sur le tracé. Il a été question du pôle d'échanges de l'Université Laval, du boulevard Laurier, du pôle d'échanges Sainte-Foy Ouest, du chemin des Quatre-Bourgeois, du boulevard Pie-XII, du boulevard du Versant-Nord / Legendre et du centre d'entretien et d'exploitation principal.

Troisième partie (commune aux 3 rencontres)

M. Genest, directeur du bureau de projet du réseau structurant de transport en commun, a repris la parole et a fait état des retombées positives du projet (du réseau structurant, de l'intermodalité, de la réduction de la congestion, de l'environnement et du développement urbain. Il a ensuite parlé des acquisitions. Il a par la suite parlé des audiences publiques du BAPE, des enjeux à l'étude, puis a terminé en annonçant les prochaines étapes.

M. Normand a conclu la présentation en spécifiant les actions de communication qui ont été réalisées depuis le début de l'année, dont les rencontres mensuelles avec les médias. Il a par la suite parlé de la mise en place des comités de bon voisinage. Il a expliqué sommairement leur fonctionnement et invité les citoyens à manifester leur intérêt s'ils souhaitent être informés de l'appel de candidatures.

Période d'échange pour répondre aux questions et entendre les préoccupations des citoyens

Dès leur arrivée, les citoyens étaient invités à s'inscrire au registre d'interventions au micro. Au moment de la période d'échanges, ils étaient appelés à venir poser leurs questions ou formuler un commentaire. Étant donné le grand nombre de participants, le temps de parole était limité à 2 minutes par intervention.

Bilan des séances d'information et de consultation

Cette section présente une synthèse des interventions exprimées lors des séances d'information et de consultation des 11, 13 et 18 juin 2019.

Secteur et date	Nombre de personnes présentes	Nombre d'interventions au micro
Secteur Est 11 juin 2019	325	40
Secteur Centre 13 juin 2019	300	26
Secteur Ouest 18 juin 2019	400	30

Principaux thèmes abordés

Les thèmes abordés par les participants, que ce soit sous la forme de questions ou de commentaires, ont été regroupés par grand thème pour faciliter leur analyse. Ils sont présentés en ordre d'occurrence. Il est à noter qu'une même personne pouvait couvrir plusieurs thèmes dans son intervention verbale.

Thèmes	Nombre d'occurrences
Aménagement et impact sur le milieu : boulevard René-Lévesque, boulevard Charest, secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'autoroute Laurentienne, 1 ^{re} Avenue, conversion d'autoroutes en boulevards urbains (Laurentienne, Robert-Bourrassa Sud, autoroute Charest), pôles d'échanges, secteur du quartier Saint-Roch, secteur du boulevard Pie-XII et de la rue Pélissier, boulevard Laurier.	39
Choix des tracés et localisation des infrastructures : tracé du tramway, du trambus, des infrastructures dédiées, des Métrobus; localisation des liens mécaniques, des stations, des entrées et sorties des tunnels, des Parc-O-Bus et des pôles d'échanges.	37
Desserte : desserte locale et de la banlieue; desserte des gares interurbaines, de l'aéroport, de la Rive-Sud, des parcs industriels, d'ExpoCité et du secteur de la rue de Marly; connexion avec les autres municipalités.	26
Modalités d'utilisation du futur réseau : nombre de correspondances ; accessibilité universelle; tarification (accessibilité sociale, gratuité, prix du billet); modes de paiement; montées et descentes des passagers; intermodalité (vélo à bord, supports aux stations, etc.); sécurité pour rejoindre la station (traversée des voies); amplitude horaire; temps de parcours.	24

Circulation et stationnement : impact sur la circulation (priorité aux feux, virage à droite, etc.), impact sur la chaussée (nombre de voies automobiles, stationnement, etc.), franchissement des plateformes.	24
Choix du véhicule : tramway; trambus; autobus; minibus; taxibus; monorail; véhicules autonomes; métro.	14
Coûts du projet : financement; budget; contingence, etc.	12
Cheminements piétonniers : présence de trottoirs ou d'aménagements piétonniers; entretien des cheminements piétonniers.	11
Travaux : impact sur la circulation (période de travaux); gestion des entraves; mesures d'atténuation; dynamitage; nuisances.	10
Questions techniques liées à l'implantation : excavation et profondeur du tunnel; impact sur les infrastructures d'égout et d'aqueduc, etc.	9
Communication sur le projet et les travaux	6
Bruit généré par le passage du tramway	6
Verdissement / canopée	2
Densification	2
Vitesse de circulation du tramway (inquiétudes)	2
Autres thèmes (moins de 5 occurrences chacun) : embourgeoisement; impacts économiques; utilisation des voies ferrées de la région; enfouissement des fils; bornes de recharge aux stations; expropriation; valeur des propriétés; confort aux stations, autres.	19

Synthèse des commentaires

Aménagement et impact sur le milieu (39 commentaires)

Le sujet ayant reçu le plus de commentaires est celui de l'aménagement et des impacts sur le milieu. Trois secteurs ont fait l'objet de plusieurs mentions soit le secteur du boulevard Pie-XII, la 1^{re} Avenue à Limoilou et le boulevard René-Lévesque Ouest dans le quartier Montcalm. Saint-Roch, le secteur du jardin Jean-Paul-L'Allier et l'Université Laval ont également reçu quelques commentaires.

Les gens cherchaient principalement à savoir comment allait s'insérer le tramway dans les différents secteurs et comment allaient être aménagées les stations. Plusieurs avaient des préoccupations quant aux impacts négatifs que le projet allait avoir sur la circulation et sur la qualité de vie dans les secteurs touchés. Ces citoyens croient que le RSTC apportera des dérangements lors de la phase de construction et durant son exploitation.

Dans le secteur ouest, les gens ont remis en question l'aménagement du trambus dans l'emprise d'Hydro-Québec : est-ce que l'aménagement n'affectera pas les fils, comment seront positionnés le tramway, la voie d'accès et la bande de verdure? Un citoyen mentionne qu'il y a beaucoup d'eau dans l'emprise au printemps. Un autre souhaite que le jardin communautaire soit préservé et que des passages pour piétons permettent de traverser l'emprise. Pour certains citoyens, le secteur du boulevard Pie-XII est un secteur tranquille et ils souhaiteraient que cela reste.

Pour le secteur est, les gens ont voulu savoir comment allaient être aménagés les fils d'alimentation du tramway sur la 1^{re} Avenue, comment ils allaient être positionnés par rapport aux maisons et leurs fenêtres de même que les modifications qui allaient devoir être apportées aux escaliers en façade. Dans Saint-Roch, un citoyen a demandé des explications sur l'impact qu'aura l'ajout d'un pont à côté du pont Drouin et il a mis en doute le réaménagement de l'intersection de la rue de la Croix-Rouge et de la 1^{re} Avenue.

Pour le secteur centre, dans le quartier Montcalm, un citoyen craint que le tramway vienne séparer le quartier en deux. Les sorties du tunnel, particulièrement celle de l'avenue des Érables, soulèvent des questions en lien avec le bruit et les impacts que cela aura sur le quartier. Un citoyen propose de déplacer la station de l'avenue Holland à l'avenue Marguerite-Bourgeois pour équilibrer la distance entre les stations.

Concernant le trambus sur Charest, un citoyen demande si des passerelles pour les piétons seront aménagées pour traverser l'autoroute Charest.

Finalement, un citoyen souhaite qu'il y ait une dimension artistique dans l'aménagement des stations et que la dimension culturelle des quartiers soit prise en compte.

Choix des tracés et des infrastructures (37 commentaires)

Deux portions du tracé ont soulevé plusieurs commentaires. Dans le secteur ouest, le tracé devrait aller jusqu'à la rue de Marly parce qu'il y a un plus grand bassin de clientèle potentielle et parce que cela permet d'éviter de passer par l'emprise des lignes à haute-tension d'Hydro-Québec. Il s'agit du commentaire qui est revenu le plus souvent. Le passage du tramway dans la 1^{re} Avenue a également fait l'objet de plusieurs commentaires parce que l'espace est restreint dans la portion de l'avenue située à Limoilou, ce qui n'est pas le cas dans la partie à Charlesbourg. Un citoyen

propose ainsi d'utiliser Henri-Bourassa ou Pierre-Bertrand comme axe principal nord-sud. Des précisions sur le terminus de Charlesbourg sur la 76e Rue ont aussi été demandées.

Deux commentaires ont porté sur le choix du boulevard Charest. Une personne a demandé pourquoi le choix d'un tunnel est privilégié entre le jardin Jean-Paul-L'Allier et l'avenue des Érables et l'installation d'une remontée mécanique a été proposée dans l'axe de l'avenue Cartier pour relier le quartier Saint-Sauveur.

Finalement, des commentaires suggèrent d'utiliser les anciennes bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et le tunnel qu'il y a déjà pour faire passer le RSTC. On propose également de modifier le tracé dans le secteur de l'Université Laval en continuant le tramway vers le boulevard Hochelaga afin de préserver l'entrée de l'Université Laval, ce qui permettrait aussi de structurer le secteur à l'intersection d'Hochelaga et de l'autoroute Robert-Bourassa. En lien avec ce secteur, une personne demande si l'ouverture entre Hochelaga et l'Université Laval pourra être utilisée par les automobilistes ou s'il s'agit uniquement d'un accès pour le transport en commun.

Desserte (26 commentaires)

La majorité des personnes qui se sont exprimées lors de la rencontre pour le secteur ouest ont mentionné que les bureaux de Revenu Québec dans la rue de Marly devraient être desservis par le tramway puisqu'il s'agit d'un lieu d'emploi important et que cela permet de rejoindre une majorité de citoyens. Cela permet également d'éviter de passer dans l'emprise d'Hydro-Québec.

Des citoyens ont souhaité une meilleure desserte dans le secteur de Beauport, notamment parce que le secteur est mal desservi présentement. L'interconnexion avec les autres villes de la couronne et de la Rive-Sud a été soulevée, ainsi que l'importance d'avoir une bonne desserte à l'aéroport et dans les parcs technologiques. Des gens ont également demandé pourquoi le site d'ExpoCité n'était pas desservi par le tramway et une personne a indiqué qu'il n'y avait toujours rien de prévu pour le secteur nord de la ville.

Modalités d'utilisation du futur réseau (24 commentaires)

Plusieurs commentaires sur les modalités d'utilisation soulignaient l'importance d'avoir une tarification sociale pour le futur réseau. Les idées soulevées sont en lien avec la mise en place d'une tarification modulée selon le revenu et il est souhaité que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées aient droit à un tarif adapté. Les commentaires portent également sur la sécurité autour des stations lorsque les gens entrent et sortent du tramway. La sécurité des piétons en général, notamment les personnes vivant avec un handicap, a fait l'objet de quelques commentaires. L'augmentation du nombre de transferts a été soulevée comme étant un point négatif et les gens ont questionné comment les transferts dans les pôles à Sainte-Foy et à Saint-Roch allaient se dérouler. Finalement, un commentaire a porté sur la possibilité d'embarquer avec un vélo dans le réseau et la présence aux stations d'endroits sécuritaires et protégés des intempéries pour le rangement des vélos.

Circulation et stationnement (24 commentaires)

Concernant la circulation et le stationnement, plusieurs citoyens ont voulu connaître l'impact qu'aura le RSTC sur le réseau routier en termes de réduction du nombre de voies pour les automobilistes et en termes de diminution du nombre de stationnements, principalement pour les

secteurs de la 1^{re} Avenue à Limoilou, du boulevard René-Lévesque dans Montcalm, mais aussi dans les quartiers Saint-Sauveur et Sillery.

Des citoyens ont demandé sur combien d'intersections il allait être possible de traverser le boulevard René-Lévesque, malgré la présence d'une plateforme du tramway et si le virage à gauche allait toujours être permis et à quelles intersections.

Le déneigement de la plateforme du tramway et des voies de circulation automobile qui longeront le tramway ont fait l'objet de commentaires, tout comme le passage des véhicules d'urgences. Deux commentaires ont soulevé qu'avec une seule voie sur le boulevard René-Lévesque Ouest, les camions de déménagement et les camions pour la collecte des ordures allaient bloquer la circulation. Les citoyens voulaient savoir comment la Ville allait faire pour maintenir une circulation fluide dans le secteur.

Un citoyen demande quel sera l'impact dans les rues avoisinantes dans des secteurs comme le quartier Montcalm, il y aura selon lui une augmentation de la circulation de transit et une pression accrue sur le stationnement dans les rues locales.

Une personne mentionne aussi que le RSTC ne réglera pas tous les problèmes de circulation dans la ville, une autre que toute la haute-ville sera bloquée et paralysée.

Dans le secteur ouest, une citoyenne s'inquiète du retrait d'une voie sur le chemin des Quatre-Bourgeois, un autre soulève des inquiétudes par rapport à l'impact qu'aura la liaison de la Pointe-de-Sainte-Foy avec Cap-Rouge lorsqu'il y aura un prolongement de la rue Mendel et du boulevard Pie-XII.

Véhicule (14 commentaires)

Plusieurs citoyens ont voulu savoir pourquoi les autres options, comme le métro souterrain et le monorail aérien, n'ont pas été retenues. À leurs yeux, ces dernières sont plus adéquates pour le climat nordique de la ville de Québec et auraient moins d'impact sur la circulation. Un citoyen propose un métro sur pneus, car c'est plus silencieux qu'un tramway sur rail.

Quelques personnes mentionnent que le réseau de transport en commun actuel pourrait simplement être bonifié avec l'ajout de Métrobus et d'eXpress puisque c'est principalement aux heures de pointe que le réseau ne fournit pas. Cela occasionnerait moins de dérangements pour les citoyens.

Concernant le tramway, des précisions sont demandées sur la décision d'opter pour une portion souterraine entre Saint-Roch et le centre-ville, sur la climatisation des voitures, la durée de vie du tramway ainsi que sur les scénarios en cas de panne ou d'accident du tramway.

Coût (12 commentaires)

Deux citoyens ont mentionné vouloir avoir accès au montage financier, une question a porté sur la responsabilité des coûts d'exploitation et sur la responsabilité advenant que le projet s'avère déficitaire.

Deux commentaires ont été en lien avec la mise en place de mesures de mitigations financières, notamment pour la perte de revenu des commerces ou pour la perte de stationnement par exemple.

Une personne mentionne que le projet est important et trop cher. Une autre demande des précisions sur les méthodes d'évaluations des coûts des différentes options envisagées.

Finalement, une personne propose de demander plus d'argent pour le projet afin d'allonger la portion souterraine et réduire l'impact sur la circulation.

Cheminevements piétonniers (11 commentaires)

De manière générale, les citoyens souhaitent que le RSTC ait le moins d'impacts possible sur les cheminevements piétonniers.

On souhaite préserver les trottoirs dans Saint-Roch et voir disparaître la barrière formée par l'autoroute Laurentienne. Dans Montcalm, un citoyen demande qu'on preserve les dix possibilités de traverser le boulevard René-Lévesque entre les avenues Belvédères et des Érables. Un citoyen demande s'il y aura des rues qui ne pourront plus être traversées à pied à cause du tramway. Dans le secteur de la Pointe-de-Sainte-Foy, une personne souhaite que les liens piétonniers qui traversent l'emprise électrique d'Hydro-Québec dans le secteur de la Pointe-de-Sainte-Foy soient préservés.

De façon plus générale, il est mentionné qu'une harmonie entre tous les usagers de la route est souhaitée et on souligne l'importance de s'assurer que les personnes vivant avec un handicap physique puissent se déplacer de manière sécuritaire durant les travaux et une fois que le RSTC sera en place.

Deux commentaires mentionnent que les piétons ne veulent pas voir leur temps de déplacement prolongé parce qu'ils devront attendre le passage du tramway et on demande s'il serait possible, du moins autour du tracé du tramway, de ne plus avoir la phase piétonne unique afin d'améliorer la rapidité des déplacements à pied.

Travaux (10 commentaires)

Ces commentaires portent sur la durée des travaux de même que sur les inquiétudes en lien avec la perte de revenu découlant d'un accès difficile durant les travaux, de la disparition des stationnements, de la sécurité des déplacements piétons durant les travaux, de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et des impacts que les travaux vont avoir en termes de bruit et de vibration, notamment dans le secteur de la 1^{re} Avenue. Dans le secteur de l'avenue Lavigerie, une personne souligne qu'avec les travaux du projet Le Phare et ceux du tramway, la circulation sera difficile et que cela pourrait avoir des impacts importants sur le secteur.

Un citoyen souhaite que les travaux soient bien planifiés et fait de la bonne manière, en s'assurant qu'il y ait une bonne cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Un autre citoyen mentionne qu'à Ottawa, le projet de transport structurant a connu des ratés et des retards, demandant ce que la Ville de Québec compte faire pour que cela n'arrive pas.

Ingénierie, questions techniques (9 commentaires)

Une partie des questions techniques concernent la portion souterraine du tramway entre le jardin Jean-Paul-L'Allier et l'avenue des Érables. Les commentaires sont en lien avec la construction du tunnel et l'aménagement des accès, la nature des sols et les impacts que cela pourrait avoir sur la construction. Une personne demande combien il y aura d'accès par station et où ils vont être

situés. Une autre personne demande s'il sera possible de sortir sur la rue Saint-Jean à partir de la station du Grand-Théâtre.

Un citoyen demande des détails sur les fils d'alimentation du tramway et si une alimentation souterraine ne serait pas préférable pour le tramway. Quelques personnes ont voulu s'assurer que les fils d'alimentation du tramway pouvaient cohabiter avec les lignes à haute-tension. Le positionnement du tramway et de ses composantes dans l'emprise d'Hydro-Québec a également fait l'objet de quelques commentaires.

Communication sur le projet et les travaux (6 commentaires)

Deux citoyens veulent être mis en contact avec le bureau de projet pour présenter leur proposition et un autre propose de faire des croquis montrant le projet en hiver pour bien juger de l'impact du projet.

Une citoyenne mentionne qu'elle n'a pas été capable de parler à personne du projet. D'autres mentionnent que les gens de la 1^{re} Avenue, notamment les commerçants, ne sont pas au courant que le tramway passera devant chez eux. Une autre personne souhaite que la Ville et les deux paliers de gouvernement consultent la population.

Bruit (6 commentaires)

Quelques commentaires soulèvent une inquiétude par rapport aux bruits et aux vibrations, notamment en ce qui concerne l'ouverture et la trémie (sortie de tunnel) sur le boulevard René-Lévesque. Un citoyen demande comment la Ville a fait pour évaluer le bruit si elle n'a pas encore d'étude sur le sujet.

Verdissement/Canopée (2 commentaires)

Une personne du quartier Saint-Roch et une autre du quartier Saint-Sauveur mentionnent qu'ils souhaitent préserver le plus d'arbres possible parce qu'il n'y en a déjà pas beaucoup dans leur quartier.

Densification (2 commentaires)

Un commentaire mentionne qu'avec l'étalement urbain et la question du climat, le tramway répond à un besoin. Un autre commentaire souligne qu'il faudra être vigilant avec la congestion que le projet de RSTC va créer, car cela pourrait pousser les gens à s'éloigner et créer de l'étalement urbain.

Vitesse (2 commentaires)

On demande quels seront la vitesse du tramway et le temps de déplacement. Quelle sera la limite de vitesse des voies de circulation le long du tracé, considérant que les gens roulent souvent plus vite que la vitesse permise?

Autres (19 commentaires)

Plusieurs commentaires (huit) abordent la question de l'impact foncier qu'aura le projet de RSTC. Une personne s'inquiète de voir une baisse de la valeur de sa résidence, d'autres craignent un embourgeoisement et une hausse du prix des maisons et des loyers. Une personne souligne que le secteur de Sainte-Foy connaît déjà une réalité similaire d'embourgeoisement, situation qui sera amplifiée avec l'arrivée du RSTC.

On souhaite également savoir s'il y a des démolitions d'immeubles prévues dans Montcalm ou au centre-ville pour le projet.

Enfin, une citoyenne souligne que peu de femmes se sont exprimées durant la consultation et qu'il y a peu de femmes dans les représentants du RSTC. Elle souhaiterait qu'une analyse différenciée selon les sexes soit réalisée afin de bien prendre en compte les besoins spécifiques aux femmes et les intégrer dans le projet du RSTC.