



Quartiers de Maizerets et du Vieux-Limoilou

Tracé du tramway de Saint-Roch à D'Estimauville

Consultation en ligne
14 au 28 mai 2021

Compte-rendu



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 <i>Information générale</i>	3
1.2 <i>Objectif de la consultation</i>	4
1.3 <i>Étapes</i>	4
1.4 <i>Parties prenantes</i>	4
1.5 <i>Communication</i>	4
1.6 <i>À propos de la consultation en ligne</i>	4
2. RÉSULTATS	5
2.1 <i>Critères pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations du tramway.</i>	5
3. QUARTIER DU VIEUX-LIMOILOU	6
3.1 <i>Amélioration au regard de la qualité de vie, du travail et des loisirs dans le quartier du Vieux-Limoilou.</i>	6
3.2 <i>Options de tracé pour rejoindre le chemin de la Canardière</i>	6
3.3 <i>Vocation de la Place Limouloise</i>	7
3.4 <i>Enjeux en matière de sécurité pour les déplacements dans le quartier du Vieux-Limoilou.....</i>	9
4. QUARTIER DE MAIZERETS	9
4.1 <i>Opportunités d'aménagement dans le quartier de Maizerets au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.</i>	9
4.2 <i>Offre de places publiques dans le quartier de Maizerets.....</i>	10
4.3 <i>Opportunités d'aménagement dans le quartier de Maizerets au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.</i>	11
5. AUTRES COMMENTAIRES	11
6. PROFIL DES PARTICIPANTS	11
 ANNEXE : Tracé du tramway de Saint-Roch à D'Estimauville Questionnaire - Vieux-Limoilou et Maizerets	 15
ANNEXE 2 : Commentaires des citoyens	20

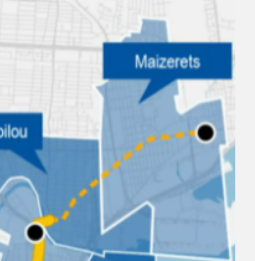
1. MISE EN CONTEXTE

VILLE DE QUÉBEC Ville de Québec Accueil À propos

Recherche Se connecter | S'inscrire

Accueil » Quartiers de Maizerets et Vieux-Limoilou – Tracé du tramway de Saint-Roch à D'Estimauville

Quartiers de Maizerets et Vieux-Limoilou – Tracé du tramway de Saint-Roch à D'Estimauville



L'insertion du tramway dans la portion du tracé qui sera déployée entre le Pôle de Saint-Roch et le Pôle D'Estimauville générera des bénéfices permanents majeurs pour l'ensemble des secteurs concernés.

En empruntant l'axe du chemin de la Canardièrre, ce lien direct offrira le meilleur temps de déplacement pour les usagers provenant de l'est. Cet axe permet également la desserte de grands générateurs de déplacement comme le Cégep Limoilou, l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, l'Écoquartier D'Estimauville.

Dans le secteur du Vieux-Limoilou, deux options de tracé sont envisagées pour que le tramway puisse rejoindre le chemin de la Canardièrre, soit la 3e Avenue ou [Poursuivre la lecture](#)

FIL D'ACTUALITÉ

[Questionnaire](#)

Mardi 11 mai 2021, 19 h

Visionner l'enregistrement de la séance pour les citoyens du Vieux-Limoilou :

SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE EN LIGNE

[Visionner l'enregistrement](#)

Mercredi 12 mai, 14 h

Visionner l'enregistrement de la séance pour les commerçants du Vieux-Limoilou et de Maizerets :

SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE EN LIGNE

[Visionner l'enregistrement](#)

Jedi 13 mai 2021, 19 h

Visionner l'enregistrement de la séance pour les citoyens de Maizerets :

1.1 Information générale

L'insertion du tramway dans la portion du tracé qui sera déployée entre le Pôle de Saint-Roch et le Pôle D'Estimauville générera des bénéfices permanents majeurs pour l'ensemble des secteurs concernés. En empruntant l'axe du chemin de la Canardière, ce lien direct offrira le meilleur temps de déplacement pour les usagers provenant de l'est. Cet axe permet également la desserte de grands générateurs de déplacements comme le Cégep Limoilou, l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, l'Écoquartier D'Estimauville.

Dans le secteur du Vieux-Limoilou, deux options de tracé sont envisagées pour que le tramway puisse rejoindre le chemin de la Canardière, soit la 3^e Avenue ou la 4^e Avenue.

Les citoyens et les commerçants du secteur ont eu l'occasion de faire valoir leurs idées et leurs points de vue, sur ces deux options de tracé et sur la localisation de certaines stations, dans le cadre d'une démarche en deux volets comprenant une série de trois rencontres publiques et un processus de recueil d'informations en ligne. La Ville a tenu une consultation en ligne du 14 mai au 28 mai 2021 sur sa plateforme Web de participation citoyenne.

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/tramway-saint-roch-d-estimauville>

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

1.2 Objectif de la consultation

Le questionnaire en ligne visait à recueillir les commentaires et les suggestions en lien avec les options au tracé du tramway dans le quartier du Vieux-Limoilou et la localisation potentielle de certaines stations dans ce même quartier et dans le quartier de Maizerets.

1.3 Étapes

- Rencontres publiques (11-12-13 mai 2021);
- Questionnaire en ligne (14 au 28 mai 2021);
- Confirmation du tracé et de l'emplacement des stations (juillet 2021).

1.4 Parties prenantes

- Citoyens de la ville de Québec;

1.5 Communication

- Conférence de presse et communiqué de presse confirmant la nouvelle portion du tracé et démarche de participation publique— 29 avril 2021;
- Envoi courriel – parties prenantes, listes de distribution;
- Distribution de plus de 3 500 avis porte-à-porte pour informer des rencontres publiques;
- Médias sociaux.

1.6 À propos de la consultation en ligne

- Questionnaire contenant vingt-trois questions;
- Plusieurs sujets abordés : options du tracé du tramway; localisation des stations; aménagements urbains; places publiques; déplacements;

- Plusieurs questions ouvertes afin de recueillir des commentaires généraux;
- Données sociodémographiques;
- 20 minutes de temps approximatif pour répondre au questionnaire;
- 934 répondants;
- Les réponses demeurent anonymes et sont traitées de façon confidentielle.

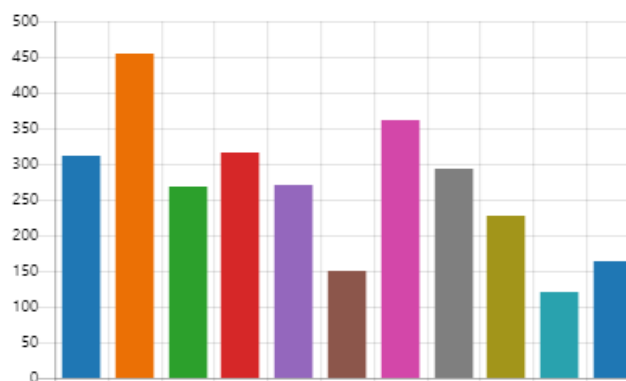
2. RÉSULTATS

2.1 Critères pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations du tramway.

Le critère qui se démarque pour l'ensemble des répondants pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations de tramway, avec 15.5 % des réponses, est la *bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes*. Ce critère est suivi de près par la demande de *correspondances efficaces entre les autobus et le tramway* (12 %). Et, à presque égalité viennent ensuite les critères de *maintien de la possibilité de tenir des événements de la même envergure dans le secteur de la 3^e Avenue* (11 %) et de *préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels*. L'ordre des critères varie légèrement si on analyse les résultats selon la provenance des répondants (Vieux-Limoilou et Maizerets)

Question # 1. Classez en ordre de priorité, les trois (3) critères qui ont pour vous le plus d'importance pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations du tramway.

● Préservation de la tranquillité ...	311
● Bonification de l'espace pour l...	454
● Bonification des places publiq...	268
● Maintien de la possibilité de t...	316
● Stimulation de l'activité écono...	270
● Maintien des places de station...	149
● Correspondances efficaces ent...	361
● Bonification de la végétation (...)	293
● Réduction de la circulation da...	227
● Maintien de la capacité routièr...	121
● Amélioration de la sécurité da...	163



Question # 2. Outre les critères énumérés à la question précédente, y a-t-il d'autres critères pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations?

448 personnes ont répondu à cette question. Plusieurs participants mentionnent l'importance de favoriser l'accès aux commerces et d'améliorer la qualité de vie (bruit, poussière, etc.).

Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

3. QUARTIER DU VIEUX-LIMOILLOU

3.1 Amélioration au regard de la qualité de vie, du travail et des loisirs dans le quartier du Vieux-Limoilou.

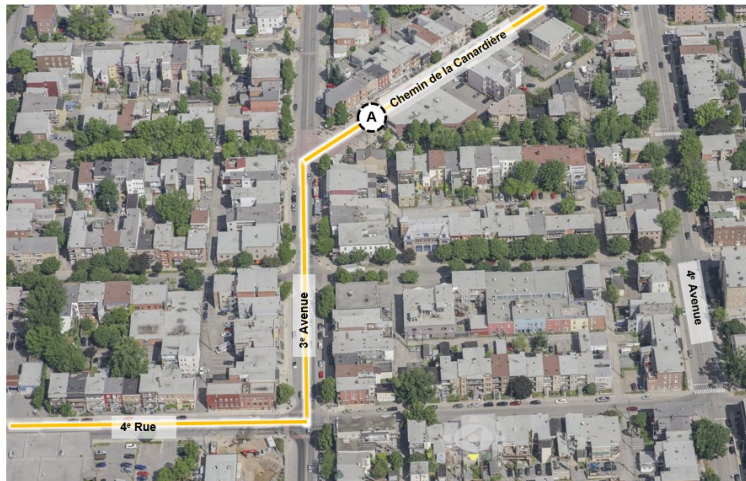
Question # 3. L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le quartier Vieux-Limoilou devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.?

739 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

3.2 Options de tracé pour rejoindre le chemin de la Canardière

Question # 4. À partir du Pôle de Saint-Roch, deux options de tracé pour rejoindre le chemin de la Canardière sont actuellement à l'étude ainsi que trois possibilités de localisation des stations. Laquelle de ces options vous apparaît la plus opportune?

Les répondants sont partagés sur la question. 46 % choisissent l'option **A** qui est de circuler dans la 4^e Rue/3^e Avenue et desservir les usagers par une station à proximité de la Place Limouloise. Si l'on combine les deux options de station **B1** et **B2**) nous obtenons alors un résultat de 45%.



● Option A : Passage dans la 4e ...	432
● Option B1 : Passage dans la 4...	245
● Option B2 : Passage dans la 4...	173
● Je ne sais pas / Je ne veux pas...	73
● Autre	8



Question # 5. Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence?

798 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

3.3 Vocation de la Place Limouloise

Question # 6. Choisissez la principale vocation qui vous vient en tête lorsque vous pensez à la Place Limouloise? (Veuillez choisir 1 vocation)

La principale vocation de la Place Limouloise est un lieu de rencontres au quotidien selon 36,5 % des répondants pour cette question.

● Un lieu de rencontres au quoti...	338
● Une aire de repos	119
● Un lieu pour la tenue d'événe...	259
● La porte d'entrée du quartier	128
● Un carrefour commercial	82



Question # 7. Comment qualifieriez-vous l'offre de places publiques dans le secteur du Vieux-Limoilou?

● L'offre est adéquate	399
● Il devrait y avoir plus de place...	514
● Il devrait y avoir moins de plac...	8

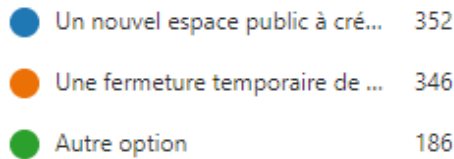


Question # 8. Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le secteur, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Et, quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver?

408 personnes ont répondu à ces deux questions. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

Question # 9. Si le tracé retenu est celui empruntant la 3^e Avenue, la vocation événementielle de la Place Limouloise devra possiblement être revue. Selon vous, quel serait alors l'endroit à privilégier pour la tenue d'événements majeurs dans le quartier?

À presque égalité, 40 % des répondants pour cette question préfèrent un nouvel espace public à créer dans l'îlot composé de la 3^e Rue, de la 4^e Rue et de la 3^e Avenue contre 39 % des répondants qui préféreraient une fermeture temporaire de la 3^e Avenue au nord du chemin de la Canardière.



Question # 10. Si vous avez choisi « Autre option », quel serait alors l'endroit à privilégier pour la tenue d'événements majeurs dans le quartier?

206 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

3.4 Enjeux en matière de sécurité pour les déplacements dans le quartier du Vieux-Limoilou

Question # 11. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le quartier du Vieux-Limoilou?

648 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

4. QUARTIER DE MAIZERETS

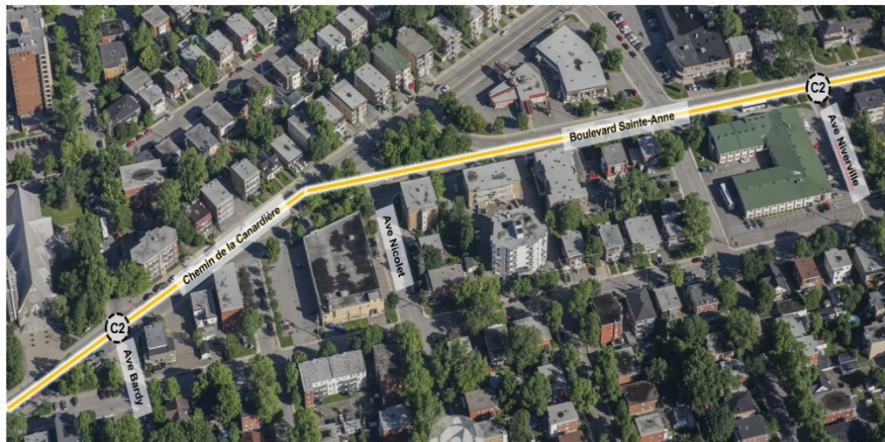
4.1 Opportunités d'aménagement dans le quartier de Maizerets au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.

Question # 12. L'insertion d'un tramway apporte plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le quartier de Maizerets devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.?

583 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

Question # 13. Laquelle de ces deux options vous apparaît la plus opportune?

Les participants qui ont répondu à cette question choisissent à 52 % l'option **B**, soit deux stations localisées à proximité de l'avenue Bardy et de l'avenue Niverville.



- Option A : Une station central... 133
- Option B : Deux stations, à pro... 474
- Je ne sais pas / Je ne veux pas... 299



Question # 14. Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence?

534 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

4.2 Offre de places publiques dans le quartier de Maizerets

Question # 15. Comment qualifieriez-vous l'offre de places publiques dans le quartier de Maizerets?

- L'offre est adéquate 384
- Il devrait y avoir plus de place... 406
- Il devrait y avoir moins de plac... 8



Question # 16. Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le quartier, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Et, quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver?

241 personnes ont répondu à ces deux questions. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

4.3 Opportunités d'aménagement dans le quartier de Maizerets au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.

Question # 17. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le quartier de Maizerets?

434 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

5. AUTRES COMMENTAIRES

Question # 18. Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire.

270 personnes ont répondu à cette question. Les commentaires ont été transmis intégralement pour analyse à l'équipe responsable au Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC).

6. PROFIL DES PARTICIPANTS

La presque totalité des participants a accepté de spécifier leur profil. Parmi eux, 51 % sont des hommes et 46.5% sont des femmes. La moitié des participants (53 %) disent être âgés d'entre 25 et 44 ans.

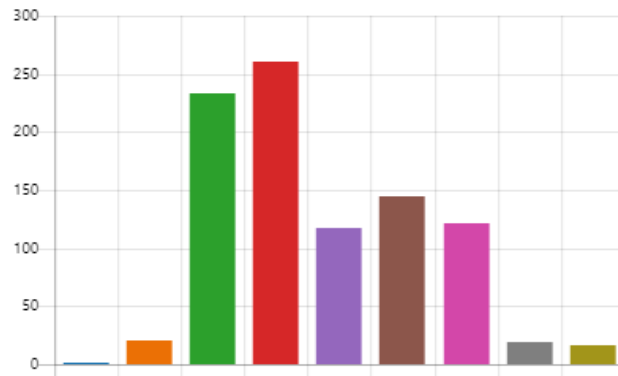
Question # 19. À quel genre vous identifiez-vous?

● Une femme	432
● Un homme	475
● Je préfère ne pas répondre	22



Question # 20. Quel âge avez-vous?

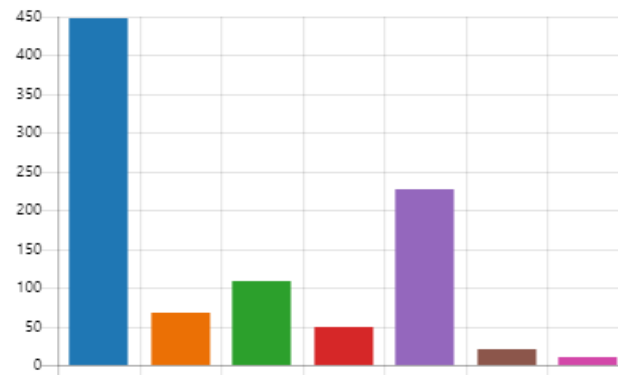
Moins de 18 ans	1
De 18 à 24 ans	20
De 25 à 34 ans	233
De 35 à 44 ans	260
De 45 à 54 ans	117
De 55 à 64 ans	144
De 65 à 74 ans	121
75 ans ou plus	19
Je préfère ne pas répondre	16



Question # 21. Quel est votre lieu de résidence?

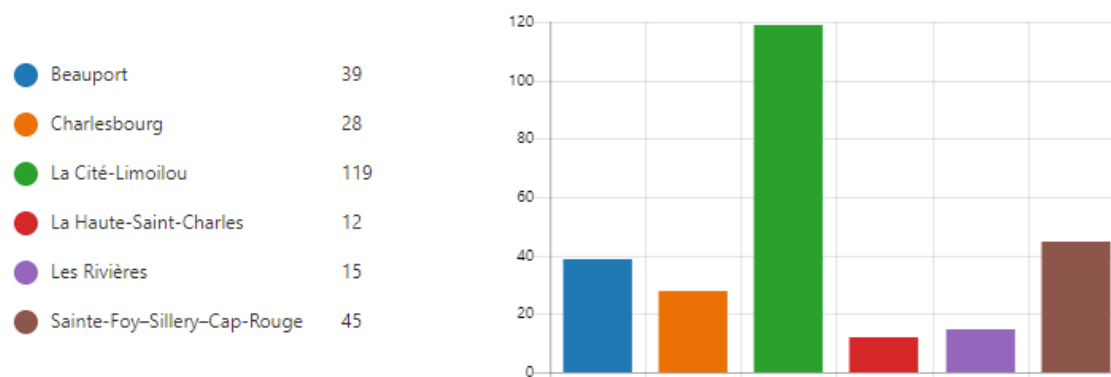
Les répondants résident surtout dans le quartier du Vieux-Limoilou (48 %) et étonnamment ailleurs dans la ville de Québec (24 %). Le quartier de Maizerets revient seulement en troisième place (12 %).

Quartier Vieux-Limoilou	448
Quartier Laitet	68
Quartier Maizerets	108
Quartier Saint-Roch	49
Ailleurs dans la ville de Québec	227
À l'extérieur de la ville de Qué...	20
Je préfère ne pas répondre	10



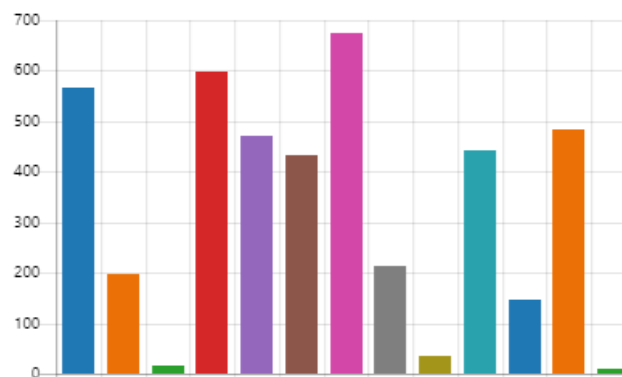
Question # 22. Si vous avez répondu « Ailleurs dans la ville de Québec », veuillez sélectionner votre arrondissement.

Parmi ceux ayant répondu résider ailleurs dans la ville de Québec, 46 % disent demeurer dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou et 17 % dans l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge.



Question # 23. Pour quel(s) motif(s) fréquentez-vous les secteurs du Vieux-Limoilou et de Maizerets? (plusieurs choix possibles)

Concernant les motifs de fréquentation du secteur, plus de 43 % des répondants disent résider dans le secteur et 21 % en font un lieu de passage. Le secteur est, dans une moindre mesure, fréquenté pour faire du magasinage (9 %), ou pour se rendre dans ses bars et ses restaurants (8 %).



ANNEXE 1 : Tracé du tramway de Saint-Roch à D'Estimauville.

Questionnaire - Vieux-Limoilou et Maizerets

Ce questionnaire en ligne vise à recueillir vos commentaires et vos suggestions en lien avec les options au tracé dans le Vieux-Limoilou et la localisation potentielle de certaines stations dans les quartiers Vieux-Limoilou et de Maizerets. Il vous faudra environ 10 minutes pour répondre au questionnaire. Il est à noter que vous n'êtes pas tenu de répondre à toutes les questions.

Vos réponses demeureront anonymes et seront traitées de façon confidentielle. La date limite pour y répondre est le 28 mai 2021.

1. Classez en ordre de priorité, les trois (3) critères qui ont pour vous le plus d'importance pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations du tramway.

- Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels
- Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
- Bonification des places publiques et des lieux de rassemblement
- Maintien de la possibilité de tenir des événements de la même envergure dans le secteur de la 3^e Avenue
- Stimulation de l'activité économique locale
- Maintien des places de stationnement sur rue
- Correspondances efficaces entre les autobus et le tramway
- Bonification de la végétation (arbres et arbustes)
- Réduction de la circulation dans les rues locales
- Maintien de la capacité routière actuelle (nombre de voies, vitesse, fonctionnalité des intersections, etc.)
- Amélioration de la sécurité dans les déplacements
- Autre(s) critère(s) : _____

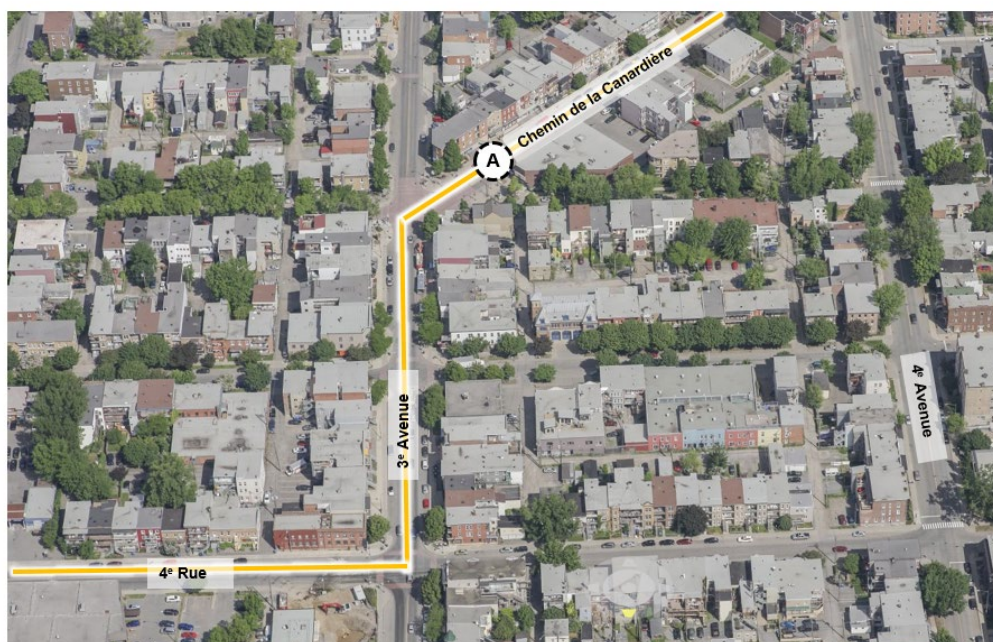
VIEUX-LIMOILLOU

2. L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le quartier Vieux-Limoilou devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.?

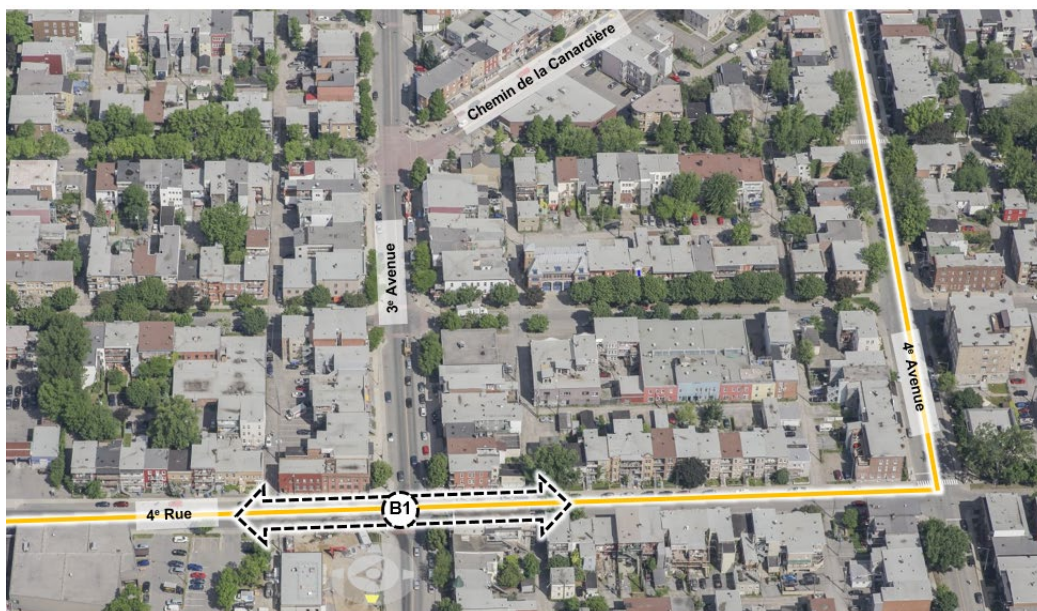
- _____
- _____
- _____

3. À partir du Pôle de Saint-Roch, deux options de tracé pour rejoindre le chemin de la Canardière sont actuellement à l'étude ainsi que trois possibilités de localisation des stations. Le tramway pourrait soit :

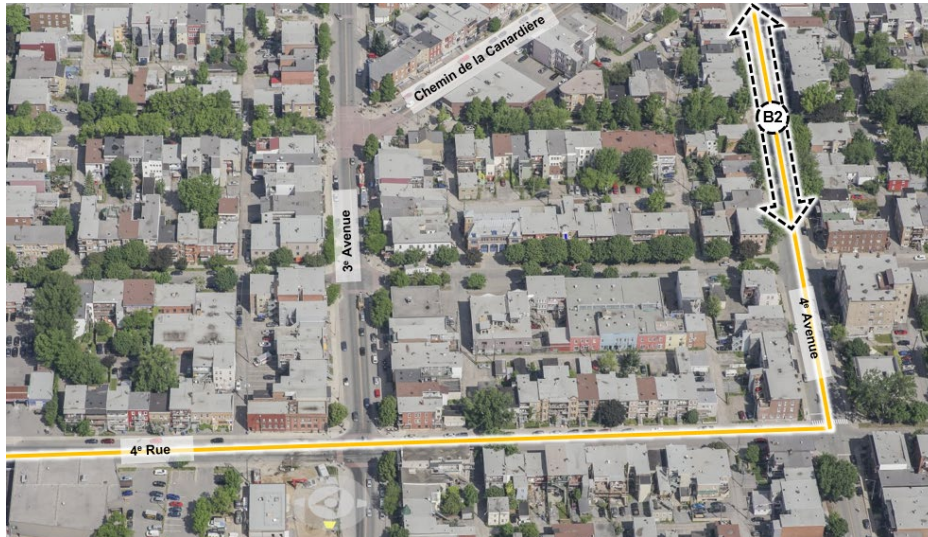
Option A : Circuler dans la 4^e Rue/3^e Avenue et desservir les usagers par une station **A** à proximité de la Place Limouloise



Option B1 : Circuler dans la 4^e Rue/4^e Avenue et desservir les usagers par une station **B1** dans la 4^e Rue



Option B2 : Circuler dans la 4^e Rue/4^e Avenue et desservir les usagers par une station **B2** dans la 4^e Avenue



Laquelle de ces options vous apparait la plus opportune?

- ☐ Option A
- ☐ Option B1
- ☐ Option B2

Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence ?

4. Classez en ordre d'importance les vocations qui vous viennent en tête lorsque vous pensez à la Place Limouloise. 1 étant la plus importante et 5 étant la moins importante.

- ☐ Un lieu de rencontres au quotidien
- ☐ Une aire de repos
- ☐ Un lieu pour la tenue d'événements
- ☐ La porte d'entrée du quartier
- ☐ Un carrefour commercial

5. Comment qualifieriez-vous l'offre de places publiques dans le secteur du Vieux-Limoilou?

- ☐ L'offre est adéquate.
- ☐ Il devrait y avoir plus de places publiques.
- ☐ Il devrait y avoir moins de places publiques.

Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le secteur, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver?

6. Si le tracé retenu est celui empruntant la 3^e Avenue, la vocation événementielle de la Place Limouloise devra possiblement être revue. Selon-vous, quel serait alors l'endroit à privilégier pour la tenue d'événements dans le secteur?

- Un nouvel espace public à créer dans l'îlot composé de la 3^e Rue, de la 4^e Rue et de la 3^e Avenue
- Une fermeture temporaire de la 3^e Avenue au nord du chemin de la Canardière
- Un des parcs du secteur, précisez : _____
- a. Autres : _____



7. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le secteur du Vieux-Limoilou?

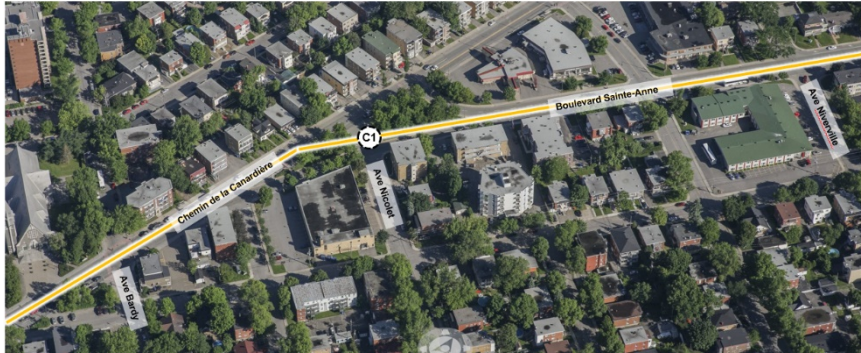
MAIZERETS

8. L'insertion d'un tramway apporte plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le secteur de Maizerets devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.?

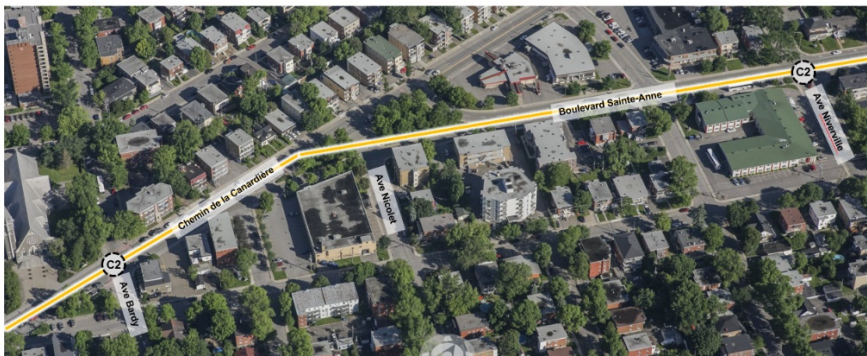
- _____
- _____
- _____

9. Dans le quartier de Maizerets, deux options de desserte par les stations sont actuellement à l'étude. Le tramway pourrait soit desservir les usagers :

Option A : Par une station unique **C1** située à l'intersection du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue Nicolet



Option B : Ou par deux stations **C2** localisées à proximité de l'avenue Bardy et de l'avenue Niverville.



Laquelle de ces deux options vous apparait la plus opportune?

- ☐ Option A : Une station centrale, avenue Nicolet
- ☐ Option B : Deux stations, à proximité des avenues Bardy et Niverville

Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence?

10. **Comment qualifieriez-vous l'offre de places publiques dans le secteur de Maizerets?**

- ☐ L'offre est adéquate.
- ☐ Il devrait y avoir plus de places publiques.
- ☐ Il devrait y avoir moins de places publiques.

Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le secteur, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver?

- 11. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le secteur de Maizerets?**

CONCLUSION

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

Votre profil

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

À quel genre vous identifiez-vous?

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

Quel âge avez-vous?

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

Quel est votre lieu de résidence?

- ☐ Quartier Vieux-Limoilou
- ☐ Quartier Laitet
- ☐ Quartier Maizerets
- ☐ Quartier Saint-Roch
- ☐ Ailleurs dans la ville de Québec
- ☐ À l'extérieur de la ville de Québec
- ☐ Je préfère ne pas répondre

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

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

Pour quel(s) motif(s) fréquentez-vous les secteurs du Vieux-Limoilou et de Maizerets?

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

Merci de votre participation!

ANNEXE 2 : Commentaires des citoyens

Question # 2. Outre les critères énumérés à la question précédente, y a-t-il d'autres critères pour guider le choix d'une option de tracé et de localisation des stations?

449 Réponses

Réponses

Assurer le trajet le plus direct vers le centre-ville de Québec, notamment la haute-ville et atteindre le plus grand bassin de population avec l'offre.

Répondre aux besoins des employés qui se retrouvent en grand nombre dans des endroits circonscrits; exemple : les édifices des gouvernements fédéral et provincial (boul Montmorency et D'Estimauville).

Proposer une interface innovante entre bâtiment et espace public, design urbain innovant

Atténuer les pertes financières pour les commerçants de la 3e avenue. Faciliter les livraisons (commerçants), les déménagements (résidents). Conserver la vie de quartier et événementiel.

La réduction des nuisances déjà en place (bruit, vibration, poussière, vitesse élevée des véhicules et nombre de véhicules (camions, autobus, voitures)). La sécurité dans les ruelles adjacentes au tracé du tramway, afin d'éviter la circulation de transit. Rappelons que les ruelles font partie intégrante de la personnalité du quartier. La bonification des aménagements urbains en bordure du tracé du tramway.

L'accès au tramway à un maximum de résidents, sans devoir marcher trop longtemps (donc, avoir un tracé à des endroits densément peuplés)

Réponses

Favoriser la création d'une artère commerciale vivante sur l'avenue de la Canardière dans Maizeret autour de la nouvelle station de tramway.

Le bruit? Étant proches de l'autoroute et de la ventilation du toit de l'hôpital, nous avons déjà beaucoup de bruit en écho. J'espère que le tramway ne viendra pas augmenter le nombre de décibels.

Rénovation des façades sur Canardière

Importance que ce soit accessible facilement à pied: passages piétons sécuritaires Interopérabilité avec les pistes cyclables et les trajets d'autobus

Je voudrais que vous gardiez l'espace Limoilou si c'est possible

Préserver la vie sociale du secteur, la 3e Avenue étant un lieu d'échange et de rencontre entre les familles, des personnes seules, des personnes marginalisées, etc.

Il m'apparaît très important de réduire le plus possible la distance à parcourir à pied pour rejoindre une station de tramway pour les personnes âgées et à mobilité réduite. Dans Maizerets, je pense aux résidences Chartwell sur le chemin Royal.

Avoir une distance raisonnable entre 2 arrêts. Par exemple, le trajet des 800 Métrobus permet de descendre à de Vitree, Brady et Mailloux avant l'arrivée au terminus. Ce qui est parfait considérant le nombre de familles avec enfants et personnes âgées dans le quartier. (Deux écoles primaires, plusieurs résidences pour personnes âgées, etc.)

Prioriser l'intégration harmonieuse du tramway dans le milieu commercial et les secteurs de rassemblements sociaux et culturels.

Construire un tramway directement sur rue et non le surélevé. La plupart des trams de ce monde sont directement sur la rue, ce qui permet une cohabitation avec les voitures. Quand il n'y a pas de tram, les auto et vélo peuvent circuler sans entrave. C'est la meilleure solution à mon avis. SVP reconsidérez d'installer le tram sur une emprise surélevée!

Les résidents de la 4e Rue et la 4e Avenue vivent actuellement de nombreux inconvénients en lien avec l'intense circulation du secteur. Effectivement, ce corridor est utilisé par de nombreux modes de transport motorisés, soient les voitures (dans les deux directions), de nombreux camions (marchandises, déneigement, etc.), les autobus du RTC (parcours 28) et les véhicules d'urgence (qui circulent d'ailleurs à une vitesse trop élevée dans un secteur résidentiel). Cette circulation entraîne déjà des nuisances pour les résidents, qu'il s'agisse du bruit, des vibrations et de la poussière. À cela s'ajoute un sentiment réel d'insécurité pour les usagers vulnérables, tels les piétons et les cyclistes (certains sont des enfants). Ainsi, il nous paraît essentiel que la venue du tramway ne représente pas une nuisance supplémentaire pour les résidents. À cet effet, nous suggérons que la Ville revoit entièrement la circulation du secteur afin de réduire le nombre d'utilisateurs motorisés dans la 4e Rue et la 4e Avenue. Avec l'arrivée du tramway, la vocation de ces voies devrait être modifiée afin de devenir un corridor majeur de transport collectif et actif. Ainsi, elles pourraient devenir à sens unique, accueillir le tramway et des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. En outre, cela permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à la piste cyclable de la 8e Avenue, alors que les liens cyclables est-ouest manquent dans le secteur. Nécessairement, pour que ce soit possible, certains modes de transport devraient emprunter d'autres voies de circulation, comme les camions et les véhicules d'urgence, par exemple. Au sud de la 5e Rue, le secteur présente un déficit de végétation. Sur la 4e Rue, nous chérissons les quelques arbres qui s'y trouvent et nous tentons depuis plusieurs années de verdir notre milieu de vie. Cela est absolument nécessaire afin de lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et contrer la poussière qui s'abat sur le quartier

Réponses

(en raison de la circulation locale, de la présence d'autoroutes et du port à proximité, etc.). Nos efforts vont de concert avec ceux de la Ville en matière de verdissement; en effet, notre ruelle est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de Limoilou et nous prévoyons investir plusieurs milliers de dollars dans le verdissement de notre ruelle. Ainsi, nous souhaitons que la Ville s'engage à maintenir en place les arbres que nous avons sur la 4e Rue en prenant des dispositions pour éviter d'empiéter sur les terrains des riverains nous souhaitons rappeler que les résidents de la 4e Rue et de la 4e Avenue sont déjà très impactés par l'importante circulation routière et le déficit de verdure et que l'arrivée du tramway devrait représenter une opportunité afin d'améliorer notre milieu de vie et non d'y ajouter des nuisances et des contraintes supplémentaires.

Sécurité piétonnière

Conserver événements dans la 3e avenue

La 3e avenue est déjà belle et vivante, elle a été revitalisée en 2018, il ne faut pas détruire ce qui a déjà été commencé. La 4e avenue va aussi avoir besoin de cette revitalisation. Faites passer cet éléphant blanc par la 4e. laissez les commerces tranquilles. Seul les restaurants et les vendeurs de petites babioles pourront "survivre" à ce carnage. Et même eux auront de la misère à survivre à force de voir leur compte de taxe augmenté et augmenté encore. C'est déjà étouffant pour eux.

Solution pour les débarcadères (Juno et Sobab) mais pas au détriment des piétons et cyclistes. Il faut faire comme sur la rue de la Couronne, l'occasion est trop belle.

Créer un environnement communautaire, un milieu de vie, agréable autour du tramway.

Diminuer la place de l'automobile sur la 3e avenue, bonification du confort de la clientèle (bruit, poussière, espace de déplacement)

Développement la 3e

L'impact des travaux et entretien sur le secteur ainsi que l'achalandage que ça peut amener

Importance d'avoir une station de tramway desservant le cœur commercial du quartier, idéalement à proximité de l'intersection de la 3e avenue et de la Canardière.

Favoriser le tracé sur la 3e avenue. Une rue commerciale. Beaucoup plus logique de passer le tramway sur cette rue

Puisque le tramway bifurquera vers l'est, il serait important que la station du Vieux Limoilou soit le plus au nord-ouest possible pour mieux desservir les citoyens habitants près de la 1e et 2e avenue.

Dynamisme des zones communes

Distance de marche entre le tramway et les points d'intérêts

Préserver l'âme et la tranquillité du quartier.

Diminuer la circulation automobile sur la 3e avenue

Ne pas détruire ce que le quartier s'est bâti par lui-même au fil des années qui a bonifié la magnifique vie de quartier qui s'y trouve; Place Limouloise

Réponses

Garder la place limouloise
Rejoindre le plus possible les gros employeurs afin de réduire l'utilisation de l'automobile et faciliter les autres façons de se déplacer. Juste équilibre entre stationnement pour autos et veulent et piétons.
Centralité du tracé !
- Préserver la tranquillité des ruelles - Maintenir l'accès facile aux commerces pour courtes commissions (pharmacie, peinture Juneau, Sobab)
Préservation de l'espace résidentiel sur la 4e Rue et 4e avenue et des stationnements résidentiels pour les résidents directement affectés (environ 175 adresses résidentielles, 121 sur 4e avenue et 53 sur la 4e Rue soit au moins 500 résidents et sans doute près de 200 espaces de stationnement)
La largeur des rues
Ne pas défigurer le quartier...
Centrale
Convivialité
Le maintien de l'accessibilité aux commerces de la 3e ave.
Tenir compte des citoyens. Les gens d'affaires voient le problème comme un problème, pourquoi ne pas leur faire comprendre que c'est une opportunité avec un peu d'inconnu...
- Préservation de la vocation de la 3e avenue et de la place Limouloise tel quel: L'option de la 4e avenue évite tous les risques à ce niveau sans augmenter la longueur du trajet et garantie tout de même une bonne accessibilité pour la 3e (coin 4e rue et 3e ave).
Valorisation de la vie de quartier
Projet anachronique totalement inutile pour Québec, la ville recule aux années 50
Réduire le plus possible les expropriations dans les quartiers résidentiels.
La proximité des stations pour le plus grand nombre (cumul des rayons de marche autour de chaque station). La cohabitation du plus grand nombre d'usages et d'usagers possibles au coeur du quartier. Le maintien de la circulation de transit inévitable sur les rues conçues à cet effet.
On veut voir le tramway sur la 3e avenue afin d'y bonifier la place publique et l'achalandage
C'est un projet de merde. Quand allez-vous comprendre qu'on en veut pas
4e rue non commerciale
Non mais personne ne veut du tramway il ne dessert même pas les artères les plus importantes
Proximité des commerces

Réponses

- Logique du trajet via la 4ème avenue; - Accès favorisé aux résidents du quartier en évitant de surcharger la 3ème avenue.
Arrêt près des épiceries et pharmacies
Oui, il est très important de préserver les commerces de la 3e Avenue. Je crains fort que le tramway affecte gravement ceux situés entre la 4e et la 6e Rue. Nous avons besoin que la 3e Avenue se développe davantage, se vitalité. Le commerce y demeure fragile. L'arrivée du tramway est une excellente chose, mais la 4e Avenue nous donnerait le même service, la même plus-value sans nuire aux commerces et à la Place Limouloise qui permet une belle animation et représente le seul lieu de rencontre du Vieux-Limoilou.
Desservir le plus d'usagers possible en considérant les développements à venir
Faire passer le tramway sur un axe commercial et central (3e avenue) pour réduire la distance des déplacements à pied des gens qui veulent s'y rendre à partir d'un autre quartier
Cela me semble complet.
Maintenir le réseau routier en place ainsi que les stationnements
Non on ne veut pas de tramway
Préservation des espaces de vie de quartier tel que la place Limouloise.
Préserver l'essence de la 3e Avenue
Accessibilité pour une majorité de personnes Tramway au plus proche des commerces
Efficience du tracé, station au coeur du quartier et apaisement de la circulation motorisée.
Accessibilité des commerces en voiture
Être proche des commerces, cafés, restaurants, etc.
Ne pas augmenter la circulation automobile dans le quartier
L'occupation de la seule artère commerciale du quartier par les citoyens et la volonté des commerces qui s'y trouvent.
Personne n'a voté pour un tramway. Dépenses inutiles, les autobus sont vidés
Considérant que la place Limouloise vient d'être créée il y a quelques années, que les citoyens commencent à y adhérer, que c'est le cœur du quartier et que ça nuirait (la période de travaux, qui sont très récurrents depuis les dix dernières années sur la troisième), la quatrième devient plus intéressante. Elle est plus large, donc permet une meilleure cohabitation avec les voitures, cyclistes... et ça permet d'avoir deux arrêts au lieu d'un. Ce qui permet au final, de desservir plus de citoyens et la quatrième rue pourrait devenir La porte d'entrée de Limoilou.
Ne pas utiliser les ruelles pour la circulation automobile

Réponses

Le choix du tracé ne doit pas détourner significativement la circulation automobile vers des rues locales qui se verraient ainsi transformées

L'impact économique lors de l'implantation.

La 4e avenue est déjà une artère bruyante, polluée (la poussière est omniprésente) et très passante. Il FAUT à tout prix trouver des moyens d'atténuer cela, peu importe où le tramway passe. Si c'est sur la 3e, le trafic se déplacera sur la 4e, si c'est sur la 4e et bien que le tramway semble moins bruyant, on gardera deux voies de circulations, c'est donc dire qu'on augmente les nuisances.

Convivialité et efficacité du transport en commun. Que le choix apporte plus de positif collectivement que de négatif.

Que les ruelles ne soient pas utilisées comme circulation transit

2 stations entre celle de l'enfant Jésus et d'Estimauville. si la distance est trop grande entre les 2, la population prendra sa voiture. De plus cela servira le CHSLD et fera une connexion directe par tramway entre le CHSLD et L'Enfant Jésus

Réfection de secteurs désinvestis et réduction de la circulation automobile

Facilité d'accès aux diverses stations, sans avoir à marcher sur de grandes distances pour se rendre à une station. En autres, le MAUVAIS ENTRETIEN du trottoir sous le viaduc (sur Canardière près de l'intersection boul. des Capucins. C'est un vrai casse-gueule. Je serais obligée de me rendre jusqu'à la station de l'Hôpital plutôt que de risquer de me casser un membre en tentant d'emprunter ce trottoir pratiquement impraticable en hiver et au printemps.

Donner plus de place aux piétons et aux cyclistes près des commerces tout en étant plus sécuritaire pour eux. Maintien des ruelles qui ont maintenant une vocation familiale dans les secteurs résidentiels. Favoriser l'accès aux commerces pour les résidents locaux qui se déplacent majoritairement à pied. Réduire la circulation automobile sur l'artère commerciale.

Envisager l'extension du tracé vers des sites d'intérêt pour les citoyens ex: chûtes Montmorency.

J'aime bien l'idée de la rue partagée sur la 3e avenue afin de maintenir une flexibilité : donner plus de place aux piétons et cyclistes par moment, sans empêcher totalement la circulation automobile à d'autres moments, et aussi de donner l'option aux commerçants de faire des terrasses dans la rue l'été. J'ai beaucoup aimé les rues commerciales fermées l'été dernier et j'aimerais que cela se maintienne sur la 3e Avenue. Pour favoriser l'accès aux commerces et à la station du tramway, un stationnement gratuit pourrait être disponible à proximité

Centralité, desserte des commerces.

Une bonne desserte du quartier

Optimiser l'espace disponible et minimiser les expropriations nécessaires

Ne pas amplifier la circulation dans les ruelles, garder des lieux de rassemblements multigénérationnels sécuritaires et respecter la notion de quartier en évitant l'exploitation immobilière à outrance, ce qui fait la encore force du Vieux Limoilou.

Maintien de l'actuelle place Limouloise.

Réponses

Paysage urbain un tramway ça passe par des rues commerciales et non des rues résidentielles sécurité des passants et vie de quartier
Établir une station pour un accès rapide pour se rendre à l'hôpital l'enfant Jésus pour les travailleurs. Une station pour un accès direct aux édifices gouvernementaux sur d'Estimauville.
Préférence pour le tracé sur la 4e avenue et non 3e avenue
Le trajet idéal aurait été des Capucins/4e rue vers le pont Drouin. La SAAQ et le Palais de justice auraient été inclus, sans que le tramway se dirige sur Charest.
IL y a beaucoup de commerce sur la 3e avenue entre la 5 et la 6e rue qui fonctionne bien et qui reçoivent beaucoup de livraison par gros camion. Certains à la palette, donc les camions doivent pouvoir se stationner tout près.
Les livraisons pour les commerces.
aucun besoin de tramway dans cet endroit
Être au coeur des secteurs d'activité économique
Garder un bon accès au maxi de estimonville à partir de boul. St Anne cela entent que piéton. Garder un bon accès au jean coutu du boul .st-anne pour les piétons. Prendre en considération que dans le coin de st-pie limite maizeret ces des gens à faible revenu et très peu ont une voiture donc les voie pour accéder au commerce sont importante pour ces personnes. Est-ce qu'il va y avoir des expropriations pour le projet ?
Augmentation des zones de stationnements interdits (afin d'éviter qu'il y ait plein de gens de l'extérieur de Maizerets qui se stationnent dans le secteur pour prendre le tramway)
La simplicité. Passer par la 4e avenue, c'est juste plus simple. prendre la 3e, à 100m de la 4e, c'est beaucoup de complications pour pas grand-chose.
Je trouve que la place limouloise, en plein coeur du quartier, est parfaitement adaptée à accueillir une station de tramway tout en restant un lieu central de rencontres. Il est impératif de réduire la circulation automobile, peu importe le tracé choisi.
Rapidité des déplacements
Apaisement de la circulation sur la 3e avenue.
Le fait que la circulation de la 3e Avenue est plus importante que sur la 4e Avenue, la dévier aurait plus d'impact que dans le cas contraire. Je suis préoccupée par la circulation qui pourrait augmenter dans les rues et avenues avoisinantes.
Les passagers du tramway devraient pouvoir voir en chemin de belles places publiques, de belles rues et des endroits animés. Ça leur donnerait envie d'arrêter en chemin ou de revenir. Et c'est bon pour le moral de voir régulièrement les beaux endroits animés de la ville.

Réponses

Un tramway doit passer sur les avenues commerciales et au centre du quartier. C'est complètement absurde de vouloir le "cacher" sur une rue résidentielle. Et on doit profiter du tramway pour revoir et diminuer la place de la voiture.
intégration respectueuse à la trame urbaine
Attractivité, visibilité du quartier, rapidité des déplacements avec un arrêt le plus au coeur du quartier pour bien le desservir.
Préservation du patrimoine. Le chemin de la Canardière étant un tracé fondateur du quartier, le passage du tramway sur cette voie peut se faire en respectant les traces du passé.
Maximiser la desserte en circulant là où la population a le plus d'accès
Que ce soit le moins dommageable possible pour les commerces et les résidents
La proximité des points d'intérêts
Correspondances faciles entre tramway et autobus et intégration urbaine réussie
Non
Revitalisation d'une artère qui n'a pas été rénové depuis plusieurs années. Revaloriser une avenue.
Maintien de la circulation régulière sur La Canardière dans les deux directions
Ne pas affecter les commerçants de la 3e avenue.
Non
Largeur de route beaucoup plus optimale sur la 4e avenue pour accueillir tramway/bus/voies cyclables (du même coup), qui plus est ça laisse la voie aux commerçants de la 3e pour faire leur commerce, tout en étant encore très accessibles de la 4e avenue.
La rapidité du tramway
Non
Permettre l'accès aux appartements et commerces en voitures (personnes à mobilité réduite)
S'intégrer à l'environnement bâti
Je ne crois pas pour l'instant.
- Le moins d'impacts possibles pour les commerçants, qu'ils soient temporaires ou récurrents. - Maximiser l'achalandage sur l'artère selon la pluralité des modes de transport.
La 3e avenue vient d'être refaite, elle est belle, conviviale et dynamique, si le tramway passe dessus vous allez tout défaire.

Réponses

- Complémentarité avec le vélo - Ne pas nuire aux commerces pendant les travaux, avec le Covid ils sont déjà très éprouvés - Garder la place Limouloise Si le tramway passait par la 4e, cela créerait probablement des opportunités d'affaires sur ce tronçon et stimulerait aussi l'économie, les loyers doivent être moins chers pour des commerces qui débutent.

Une desserte plus structurante pour le quartier.

Le choix du tracé devrait tenir compte que la 3e Avenue est une artère qui va très bien et que l'on ne change pas une formule gagnante. Les taxes payées par des édifices commerciaux sont plus importantes que celle résidentielles situer sur la 4ième ave. Nous sommes complètement compte le trace suggérer sur la 4ième Avenue tout simplement!

Éclairer les citoyen.nes sur les questions de détournement du trafic dans les rues avoisinantes, exemple la 2e avenue

Maintien des espaces commerciaux, culturels, économiques et festifs du quartier pour conserver sa nature sans déformer son paysage.

Les pôles de déplacement importants ex. Cégep, méga hôpital...

L'optimisation de la localisation des stations pour attirer le plus possible les habitants du quartier.

L'accès efficace aux magasins et restaurants en transport en commun

Je préfère le passage du tramway par la 3ième avenue plutôt que 4ième rue. J'ai l'impression que ça favorisera la sécurité des piétons & cyclistes et que ça permettra tel que présenté de faire une place Limouloise plus grande et accueillante pour nous résidant du quartier.

Avoir la fierté de montrer au monde que Québec est innovante en matière de vision de l'aménagement urbain et qu'une cohabitation est possible entre piétons, cyclistes et automobilistes.

Le plus central afin que le plus grand nombre de personnes soient les du tramway

Dynamiser la 4e avenue

Sécurité des familles avec enfants en bas âge.

Le développement durable d'un quartier en effervescence.

Donner une plus-value à la 3ème avenue, la rendre encore plus attrayante afin qu'elle devienne vraiment un lieu privilégié et la fierté des Limoulois.

Tracé au coeur des quartiers qu'il traverse

- Préserver l'aspect visuel et fonctionnel actuel (ex: il n'y a aucuns fils visibles sur la 3e avenue actuellement). - Ne pas détourner la circulation automobile vers la 2e avenue et les rues résidentielles entre la 2e et la 3e avenue si on empêche la circulation automobile sur canardière et la 3e avenue causée par l'ajout du tramway (pour aller rejoindre la 4e rue vers les bretelles d'autoroute).

Avoir le moins de répercussions économiques sur les commerces de la 3ème avenue pendant les travaux!

Réponses

Lorsqu'il y a des activités sur la 3ème celle-ci se retrouve fermer pour la tenue de ceux-ci, la majorité de ces activités se tiennent sur le passage du futur tramway, comment avec un tramway sur la 3ème allez-vous bloquer la rue et dévier le tramway durant la tenue de l'activité ? donc le choix logique pour préserver la vie urbaine de cette rue serait de faire passer le tramway sur la 4ème avenue, proposition qui est la plus logique (P.-S. je suis résidant de la 4ème avenue et en accord avec ce choix)

Éviter de dénaturer la 3e avenue, qui est une des plus belles artères de la ville.

Couper un minimum d'arbres matures.

Je suis née dans Maizerets, j'y ai grandi au nord de Canardière et j'y habite toujours près du boul. Montmorency. Dans le scénario d'un seul arrêt, le placerais au dans au coin Canardière et Maufils. Dans le cas où il y aurait 2 arrêts: * coin Canardière et Vitree * coin Boul. Ste-Anne et Mailloux

Option sans expropriation

MAINTIEN DES PLACES DE STATIONNEMENT

Possibilité d'utiliser des terrains vacants (sur la 3) pour bonifier les places publiques ou bien d'assurer des espaces de stationnement.

Ne pas entraver la circulation piétonne des enfants se rendant aux écoles de quartier à pied.
Favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Distance entre les stations

Le niveau de vibration

Garder la 3e avenue commerçante c'est à dire avec espace de stationnement pour les voitures

Les stations doivent être proche des commerces locaux et lieux de travail.

Le service au citoyen. S'il y a juste deux stations entre Henri-Bourassa et le terminus d'Estimauville, ça ne vaut pas peine d'embarquer.

Le coût, Le temps que prend le tramway pour franchir la distance

Faire évoluer les mentalités en démontrant la pertinence du tramway pour développer une ville à l'échelle humaine où la voiture ne doit pas prendre toute la place

en réalité où je demeure j'ai l'autobus à la porte alors tout changement deviendrait très déroutant pour moi j'ai rarement de correspondance à faire alors je serai pénalisé avec le tramway

Permettent aux cyclistes et piétons d'accéder de façon sécuritaire ET rapide aux stations.

Conserver des places de stationnement pour les commerces de la 3e avenue

Rendre encore disponible facilement les commerces de notre quartier pour les résidents des autres secteurs ils ont besoin de stationnement en face et ne soutiendront plus les commerces s'ils doivent se stationner plus loin.

Réponses

Faire du Tramway un vecteur d'encrage social pour Limoilou. Par exemple en créant un court tronçon (3e avenue) ludique en lien avec le Tramway (pavage particulier, éclairage particulier, agrandissement des terrasses, améliorations apporter au sud de la 3e rue sur la 3e avenue pour permettre une entrée digne de ce nom dans le quartier, un espace événementiel multifonctions, une station Limouloise ludique en lien avec le Tramway. Revitaliser l'intersection de la Place Limouloise pour en faire le mini Time Square de Québec. Le potentiel est là suffit de savoir l'exploiter.

Favoriser un juste milieu entre la sécurité pour les citoyens et l'accessibilité aux commerces. Favoriser la venue de nouveaux visiteurs et clients en tramway sans faire fuir ceux qui viennent en auto.

Débarquer juste à côté des magasins, ça donne envie d'encourager local!

Garder une accessibilité pour les camion de transport pour l'approvisionnement en marchandise

Ce n'est pas la bonification des places publiques qui me préoccupe autant que la préservation de l'intégrité de la place limouloise. Aussi, la préservation des arbres existants, autant que possible, davantage que le fait de planter des nouveaux arbustes. Note: Je suis automobiliste mais je considère mes intérêts personnels en lien avec stationnement et capacité routière secondaires.

Préservez les commerces de la 3e Avenue

En tant que propriétaire d'animalerie sur la 3e avenue cela me nuirait considérablement vu la grande quantité de livraisons que je reçois par semaine. Et pour mes clients qui veulent pouvoir venir proche en voiture pour transporter leurs litières ou les gros sacs de croquettes.

Améliorer les liens de convergences pour le transport actif, entre les secteurs traversés ou scindés par le tracé du tramway et ses stations.

En tant qu'habitant du 328 6e rue, à l'angle de la 3e avenue, je pense que le maintien de la possibilité de tenir des événements d'envergure est primordiale à la cohésion sociale du quartier. Le vieux-Limoilou ne sera plus le vieux-limoilou sans la possibilité d'organiser le bazar des ruelles, limoilou en musique et limoilove au coeur du quartier et au croisement de la 3e avenue, la 6e rue et la canardière.

Bonification de la vie de quartier de Limoilou, et agrandissement des terrasses des restos et bars sur le 3e. Transfert modal de l'auto vers les transports actifs et publics. Réduire l'espace alloué à l'auto dans le quartier et le réattribuer aux piétons et aux cyclistes

Bien comprendre que les commerces qui auront un tramway à proximité seront avantagés et non le contraire.

Densification des milieux de vie à proximité du réseau structurant en tenant compte de l'intégrité architecturale des nouveaux projets dans le cadre bâti actuel.

Réduction de la circulation et préservation de la tranquillité dans les rues résidentielles

Considérer les travaux effectués dans les dernières années pour minimiser les coûts du projet.

La sécurité des résidents, piétons et cyclistes, particulièrement les enfants qui sont nombreux dans le quartier.

Réponses

Le détournement potentiel de la circulation automobile vers les rues résidentielles.
Diminution de la circulation de gros camions dans les quartiers résidentiels.
Mettre des arbres pour atténuer le bruit.
Non
La sécurité des écoliers qui se rendent à pied et en vélo. Favoriser les déplacements actifs pour les écoliers !!
Les gens de Limoilou tiennent à ce que la Place Limoilou soit le moins perturbée possible, puisque c'est un nœud commercial, social et communautaire. La 4e avenue est la meilleure option, car non seulement le tramway y a déjà roulé, la rue est plus large, moins d'arbres devraient être sacrifiées, moins de commerces seraient mis en péril, la cohabitation avec les cyclistes, concentrés sur la 3e avenue, serait plus sécuritaire, et, dans la mesure où le tramway s'élancera un jour vers le nord, la ligne pourrait alors se rendre en ligne droite au-delà de la 47e rue puis bifurquer vers la 1ère avenue ou vers Henri-Bourassa.
Le choix stratégique de l'emplacement devrait être là où les besoins sont le plus criant en transport collectif à proximité. La meilleure option de destination pour le tramway semblait clairement être vers Charlesbourg, avant que le gouvernement provincial modifie le projet. Les chiffres d'occupation des autobus (notamment 801 vs 800) démontreraient fort probablement la surcharge de l'axe de circulation nord-sud par rapport à est-ouest. Cela est visible aux heures de pointe et aussi lors de grands événements comme le festival d'été de Québec, où le temps d'attente est beaucoup plus élevé en destination Charlesbourg que Beauport. Cela laisse croire que le politique a décidé de l'emplacement stratégique au détriment d'une analyse rigoureuse des besoins de la population en transport collectif. Si une phase 2 devenait nécessaire dans le futur, cela devrait plutôt être une connexion Limoilou-Estimauville plutôt que Limoilou-Charlesbourg. À cet effet, l'utilisation de la 1ère avenue aurait été préférable pour le tramway, pour favoriser un transport collectif efficient, tout en privilégiant le transport actif dans le quartier du vieux Limoilou et une réduction de la circulation locale.
Il y a plus de commerce sur la 3ième avenue que sur la 4ième. Il ne faudrait pas leur nuire.
Préserver la dynamique actuelle du vieux limoilou et de la 3e avenue
Sécurité et tranquillité du voisinage
Pas passer près des écoles pour le respect des enfants se rendant à l'école
Faciliter l'accès aux commerces.
Remplacer le Tramway par des autobus électriques plus flexibles et rapide et moins nuisibles.
Le potentiel de transformation de la rue et des rues avoisinantes.
Moindre impact sur les acquisitions et expropriations
Tenir compte des préoccupations des résidents et commerçants ayant directement pignon sur rue le long des sections de voie publique où passerait le tramway.

Réponses

Il faudrait laisser une vraie possibilité de stationnement à proximité des commerces.
Préservation de la tranquillité et de la sécurité des ruelles et usage exclusif pour les résidents uniquement
Respecter la densité des lieux.
Maintenir l'accessibilité aux véhicules et maintenir le nombre de stationnements. Éviter de fermer l'artère de la 3e avenue pour des périodes importantes et successives spécialement en été ou l'achalandage de tous les commerçants est à son optimum et permet une fiabilité et une rentabilité des entreprises y ayant pignon sur rue.
Non
Il semble plus logique de faire passer le tramway par la 3e Avenue afin de desservir les commerces qui s'y trouvent et d'offrir si possible plus d'espace de trottoir pour élargir les terrasses.
Vie de quartier par la proximité des habitants et des commerces
La canadienne entre la 3 et la 4ème avenue vient juste d'être refaite. Je ne veux pas de trafic dans la ruelle pour les livraisons des commerces, nos enfants y jouent. Ça va faire augmenter le trafic en plus de tous les gens qui vont vouloir contourner la rue du tramway. Donc en plus d'être perdant en avant de la résidence avec le tramway on serait aussi perdant par l'augmentation du trafic dans les ruelles. Nos ruelles qu'on paie pour l'entretien et le Déneigement.
Proximité de la population desservie par les stations. Conserver une fluidité sur la 3e avenue pour les livraisons de marchandises dans les commerces de cette artère, tout en bonifiant l'espace piétons et cyclistes.
Ne pas mêler zones commerciales avec passage du tramway car difficile dans les entrées et sorties des voyageurs, traversée des piétons souvent plus fréquentes que dans un secteur plus tranquille et résidentiel. Rénover des rues parallèles, faire émerger d'autres opportunités et répartir les venues de foules est beaucoup mieux.
Le mode transport choisi demande beaucoup trop de sacrifice et de transformation pour les minimes résultats positifs que ça va réellement apporter. Ce projet n'aurait jamais dû voir le jour.
Que le tramway passe là où il y a le plus de monde pour s'assurer qu'ils sont accessibles au Max de personnes
Diminution du transit
Sécurité des piétons
Passage très régulier et 24 h du tramway. À l'arrêt faire des traces au sol pour que le monde soit obligé d'être en ligne pour embarquer.
Minimiser la distance à pied pour se rendre aux stations.
Profitez d'un regroupement de voies partagées/tramway/place publique pour maximiser la convivialité.

Réponses

Tout rassembler pour maximiser la convivialité (3e avenue)
Garder la 3e au citoyen et aux activités du quartier
Améliorer la qualité de vie dans le quartier Vieux-Limoilou grâce à l'arrivée du tramway; redévelopper la partie industrielle située au sud pour accueillir de nouveaux résidents; apaiser la circulation (nombre de véhicules et vitesse pratiquée) dans le quartier.
Élargir le plus possible le bassin de gens pouvant utiliser le tramway facilement
Prolongement de la piste cyclable sur le Chemin de la Canardière. Présentement c'est de la 3e Avenue jusqu'à Des Capucins, il faudrait prolonger de Des Capucins jusqu'à D'Estimauville.
Le nombre de mètres de distance entre une station et ma demeure
Faire passer le tramway dans les endroits moins achalandés
En fonction du nombre d'utilisateurs à proximité
Proximité des utilisateurs et diminution des coûts de réfections des infrastructures, pourquoi pas des capucins, desservirait cégep limoilou, palais de justice, gare, hôpital enfant Jésus...
Pour moi, l'important est la proximité d'une station de ma résidence sans devoir sortir à l'extérieur pour effectuer un transfère (pluie, orage, froid, tempête, etc.). C'est vraiment ma plus grande préoccupation.
.
Stimulation économique local
Maintenir les activités piétonnières ponctuelles sur la 3e ave. Je crois que ce serait mieux que le tramway passe sur la 4 ave plutôt que sur la 3e.
Ne bloquer aucune rue transversale et surtout ne pas avoir de bruit à cause des roues sur les rail ,ne revenez pas dans le passer ils les ont enlever ,laisser ça comme ca
non
Bonne intégration dans la trame urbaine, ne doit pas faire une cicatrice dans le paysage
Faire un tracé qui réponds a un besoin ! Le tracé actuel est celui de la 800 ou presque. Rien ne justifie d'en faire un parcours de tramway.
La préservation des arbres est une condition sine qua non!
Non
Etre près des circuits d'autobus Pour remplacer les autobus par le tramway ou c'est possible

Réponses

Accessibilité aux transports en communs pour ceux qui se sentes dépendants de leur voiture. Un tramway qui suit par exemple la 801 ou la 800 n'est pas plus utile pour le développement de la clientèle.
Localiser le tracé en plein cœur du vieux Limoilou sur la 3e avenue est plus cohérent que sur l'artère résidentielle qu'est la 4e avenue.
Visé les coins les plus achalandés pour diminuer le nombre de véhicules sur la route
Pratique, efficace et stratégique
Reprendre au minimum les arrêts du Métrobus, ne pas enlever d'arrêts.
Non
Le tramway doit être le plus près possible des commerces et des points d'intérêts. Le principal attrait selon moi est de pouvoir s'arrêter en face d'un commerce sachant qu'un autre tramway passera quelques minutes après. (Par exemple pour prendre un café).
Maximiser les lieux d'embarquement/débarquement.
C'est important, spécifiquement sur de la Canardière d'inclure des pistes cyclables sécuritaires.
je suis contre ce projet qui vas détruire des vies en expropriant des familles, les autobus sont déjà vide en journée, c'est une pure folie de détruire le paysage de notre belle ville
Là où les gens se destinent le plus, donc sur la 3e...
Non
Réduction de la vitesse et des manœuvres dangereuses des automobilistes sur la 3e avenue
Maintenir ou même augmenter les commerces de proximité
Relier les quartiers résidentiels de Limoilou aux pôles économiques dans le centre-ville et à Sainte-Foy.
Respecter le fait que les stations ne devraient pas être éloignées considérant que la population vieillie !
Bonification de la végétation, des espaces pour les piétons et cyclistes
n/a
Pour développer les endroits qui en ont besoin. Ex. Mailloux.
La durée d travaux et l'impact sur la vie des résidents (détournement du trafic dans les rues avoisinantes, incommodassions par le bruit et la poussière, etc)

Réponses

Le tramway est intéressant pour permettre les déplacements tel que pouvoir aller dans les restaurants et en revenir sans utiliser sa voiture. Permet également de prendre du vin au resto étant donné que tu ne conduis pas.
ne pas défaire tout ce qui es déjà fait
Faire passer le tramway dans une rue commerçante va apporter une belle visibilité aux commerçants !
la vie de quartier tient en bonne partie des activités tenues dans les places publiques et les commerces de proximité, on doit en tenir compte.
Ne pas nuire aux commerces existants de la 3ième Avenue.
Profiter du tracé pour vivifier une nouvelle rue et laisser évoluer la 3 e avenue comme elle est. Elle commence a peine a bien vivre et a bien se marcher
Préserver les acquis (commerces existants, pistes cyclables, places de stationnements près des commerces et trottoirs refaits, etc...)
Accès direct aux commerces de proximité et aménagement de terrasses
Ne pas défaire les améliorations faites par le passé, la place Limouloise a est un succès et ne devrait pas être amputée.
Que l'utilisateur ait un transport efficace
Servitude du service.
les co
En veut-on vraiment
Rendre accessible des parties de la ville accessible en transport en commun, à un prix raisonnable pour les citoyens qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule.
Maintien du nombre de stationnement
Pas de tramway. Un point c'est tout.
Ne rien changer dans les rues garder tout comme cela bonifier les stationnements pour les commerces l'économie est plus importante que le tramway
Ne pas abattre d'arbres matures pour la construction du tramway.
Le nouveau transport en commun doit desservir des artères principales où il y a déjà un achalandage important et non se déplacer sur des petites rues résidentielles.
La proximité des commerces en sortie de tramway

Réponses

Aucune expropriation
Ne pas nuire aux commerces de la 3ème avenue.
Amélioration de la sécurité sociale dans les déplacements et maintenir la possibilité de faire des choses sur la 3 avenue
Non
Les gens ne seront pas intéressés à payer pour l'autobus et payer pour le tramway. Les 2 devront pouvoir se prendre avec la même carte à puce du RTC.
Privilégiez la qualité de vie.
Faciliter les déplacements pédestres en tenant compte du vieillissement de la population et de leur perte de capacités
Prioriser des tracés et localisations dans les zones les plus densément peuplées.
la densité de population et l'accessibilité
Maintien, voire amélioration de la qualité de vie urbaine
Non
Faire passer le tracé dans un environnement non desservi actuellement... le tracé actuel est sur le trajet des 800 ou tout à côté. Aucune valeur ajoutée.
À la 3e avenue, il y a déjà trop de circulation : piétons, vélos, automobiles et camions. Ce n'est déjà pas facile de se déplacer soit à pieds ou en auto. La piste cyclable pourrait même être déplacer sur la 4e avenue.
Stations près des secteurs d'activités (commerces, centres culturels etc ...)
Attendre après les élections municipales. Économiser les fonds publics et éviter ce grand gaspillage
Garder les espaces verts existants : ils ne doivent pas être impactés négativement. S'assurer que des stationnements à vélo sont présents aux abords de chaque station du Tramway (valable pour tout le tracé du tramway) et que des bandes cyclables sécurisées y mènent.
SILENCE AUX ÉLECTIONS 2017, PAS DE RÉFÉRENDUM, PAS DE TRANSPARENCE, PAS DE TRACÉ, PAS DE TRAMWAY
Optimiser le tracé des transports en commun en général dans la ville pour donner la motivation de se priver de la voiture. Lier différents coins de la ville de Québec
Que ce soit beau, pratique et "...gratuit... pour les aîné(e)s".
Le moins de bruit possible

Réponses

non
Je trouve que c'est tard pour me demander mon avis. Le tramway, je n'ai pas voté pour cela ni le Tram bus. Ce sont des systèmes de transport passé date d'autant qu'il se rend à grande distance dans l'ouest. Se rendre aussi loin à l'ouest est un gros gaspille d'argent alors que rien ne prouve que les gens plus nantis de ce secteur vont quitter le plaisir de se déplacer rapidement en auto. Je planifie quitter Québec à cause du climat de confrontation du maire actuel qui a semblé prêt à mentir pour manipuler l'opinion. Il a augmenté les taxes municipales sans arrêter de gaspiller dans des projets farfelus toujours déficitaires, il ose dire qu'il est fier d'un surplus budgétaire alors l'objectif d'une ville n'est pas cet objectif, je ressens de la honte pour autant d'inconscience. Donner son opinion au conseil municipal est un risque de se faire humilier en public, belle image pour la ville et un gros manque de respect qui pèse.
Assurer la sécurité des résidents qui habitent proche des stations du tramway. Assurer la propreté du lieu des stations et autour des stations
En passant un petit bout sur la 3e Av cela permet d'avoir un petit aperçu de la vie commerciale et sociale de cette belle avenue vivante
Respect des lieux et de leur qualité de vie.
J'opterais pour que le tracé passe sur la 4e avenue
Le tramway doit permettre un accès facile au plus grand nombre de citoyens.
Laisser tomber ce tramway inutile. Cessez de subventionner les pro tramway qui souvent sont ceux qui investissent le moins dans notre économie.
Rejoindre des lieux importants : gare de Québec, Centre Vidéotron.
La convivialité des déplacements actifs et collectifs. La diminution des déplacements auto-solo L'insertion dans l'espace public
oui, je tiens beaucoup à la petite piazza en face de Jean Coutu. Cet endroit nous permet de faire du social sans avoir à consommer sur la terrasse d'un café. Il y a assez d'espace pour respecter la distanciation. C'est un lieu avec tables et chaises qui permet de s'asseoir pour manger une crème glacée ou un hotdog ou un café acheté dans les commerces à proximités. On peut aller et venir à notre guise.
Inter connexion avec autobus
Favoriser la conservation des commerces existants
Choisir le trajet qui maximisera la fréquentation du tramway selon les études origine-destination les plus récentes.
Un accès facilité au secteur de Limoilou.
J'espère qu'il n'y aura pas de tramway qui traversera limoilou. Je prie pour qu'il ne passe pas sur la canadière. Je suis à 100% contre ce projet. Dans le pire des cas il devrait passer à Charlesbourg sur la 1ère avenue.

Réponses

Éviter de déplacer ou de réduire la Place Limoilou. Après tant d'investissements, popularité et appropriation de cette place il serait incongru de la charcuter
Vous avez déjà dépensé des montants supplémentaires pour faire la place limouloise et refaire Canardière. Pourquoi vouloir la défaire pour y faire passer le tramway?
Je ne veux pas de tramway
Maintenir le nombre de voie de circulation automobile car, ce quartier est déjà assez serré et de faire passer le tramway dans ce secteur cela implique le retranchement de voies et d'espaces.
Nous voulons un référendum sur le projet du tramway. Nous n'avons JAMAIS donné notre accord. IL n'y a PAS eu de vote avec le Tramway comme enjeux électoral. Qui plus est, M. Labaume disait avant l'élection qu'il était contre et le lendemain de son élection il se disait mandaté par la population. FAUX
Fluidité et rapidité du trajet de tramway Évitement de l'encombrement de l'artère commerciale
4e critère en importance : réduction de la circulation dans les rues locales.
Maintenir les voies de circulation pour les automobilistes. Ce n'est pas tout le monde qui peut prendre le tramway. Dans mon cas, je dois me déplacer dans ce secteur pour offrir des soins de santé (je suis infirmière et je dois apporter du matériel sanitaire) . L'option tramway ou autobus ne me convient pas du tout, compte tenu des résidents que je visite.
Prévoir des stationnements incitatifs (à étages?) à proximité des stations de tramway, une alternative pouvant palliant le retrait des places de stationnement dans la rue.
Non au tramway
Le tramway va stimuler le commerce s'il passe sur la 3
En profiter pour créer des espaces verts. Mettre de la verdure !!
Considérant le réseau de transport actuel et ses points de correspondances que je trouve inadéquats, on devrait en profiter pour améliorer ce problèmes. De plus, il devrait aussi être accessible aux personnes à mobilité réduite.
Accessibilité aux personnes handicapées
Que le tramway passe près du CHU de Québec, hôpital enfant-Jésus.
Possibilité d'y intégrer des réseaux de transport actif (pistes cyclables, trottoirs)
L'intégration harmonieuse avec les bâtiments déjà en place
Le trajet devrait emprunter Point au Lièvre ,Boul. Hamel face à expo cité ave. Lamontagne 18 IEM rue jusqu'à d'Estimauville AUCUN OPPOSANTS réserverait Hôpital St François, Enfant Jésus, CÉGEP limoulou, école Marie de l'incarnation, école secondaire Brébeuf etc.

Réponses

Choisir des itinéraires clefs permettant de substituer l'usage de l'auto le plus possible (commutage matin et soir par ex.).
Référendum
Je crois que le défi est de trouver des rues assez larges pour que le tramway puisse passer sécuritairement et que les vélos, piétons, motocyclistes et automobiles puissent aisément partager la route.
Pas d'expropriation. Éviter le déplacement de la circulation automobile dans les rues avoisinantes. Éviter l'utilisation des ruelles pour la circulation automobile.
Le moins d'expropriations possible. Entretien fréquent des infrastructures Ramassage fréquents des déchets occasionnés par l'achalandage
Station près d'utilités publique tel qu'une bibliothèque ou près d'une rue commerciale.
Consolider l'achalandage sur la 3e avenue
Faciliter le déplacement des personnes handicapées
Le passage du tramway sur la 3e avenue couperait l'accès d'entrée quartier via la rue du Pont.
Pour moi l'entretien des arbres est une préoccupation importante car la ville de Québec prend beaucoup de sa viabilité d'eux
Arbres et arbustes Places publiques et de rassemblement
le circuit doit permettre d'accéder le plus directement possible aux endroits importants ou les plus sollicités (hôpitaux, colisée, commerces, bureaux de travail.....)
Proche des magasins
Le tracé de la 1ère avenue était un meilleur choix
Permettre à Limoilou de jouir d'une véritable vie de quartier en limitant la circulation rapide des voitures et des poids lourds. Réduire le bruit des transports également.
On veut quel genre de quartier, dans 5 ans, 10 ans, 20 ans? Pour les autos ou pour les citoyens?
Le minimum d'expropriations de résidants et la logique de desservir les axes commerciaux comme c'est le cas pour tous les tramways d'Europe.
Envisager un endroit pour l'ajout d'une connexion d'une future ligne vers Charlesbourg (coin Canardière-Henri Bourassa)
Préservation des milieux naturels (boisés, etc.).
Tramway près des commerces, pas près des maisons

Réponses

ne pas briser l'aspect agréable de la 3eme avenue, où il fait bon de magasiner et de prendre un repas ou une consommation sur les terrasses
Potentiel de revitalisation d'une artère pour le quartier (4e Avenue).
Que ce soit dans une option de transition verte. Que le tramway ne soit pas néfaste pour l'environnement et qu'il encourage les citoyens à se déplacer en transport en commun, plutôt que de prendre leur voiture
Oui, abandonner le projet de tramway
Rapidité du tramway (essentiel sinon ça ne sert à rien un tramway).
La prise en compte des effets de ce tracé sur les personnes les plus vulnérables. Par exemple, la relocalisation des personnes défavorisées économiquement et qui devront se trouver un autre logement, l'augmentation du bruit et de l'achalandage autour des stations, ce qui affectera les personnes qui habitent autour.
L'importance de passer où l'action se déroule, en milieu déjà "commercial"
Je suis d'accord avec tous les critères énumérés.
À long terme, cohérence du réseau de transport collectif, et ne pas nuire à la possibilité d'élargir le réseau. Par ex, si le tramway passe sur la 3e avenue, est-ce que cela nuira à la possibilité de desservir la 1ere avenue avec un trambus ou autre ligne de tramway un jour, car ces tracés seraient trop rapprochés l'un de l'autre?
Éviter l'augmentation de circulation dans les ruelles par les autos pour prendre des raccourcis
Ne pas impacter les résidents du quartier et leur ruelle
Optimisation du tracé
Non
Vide
Pour favoriser le transport actif, il faudra en venir à réduire l'hégémonie de la voiture dans la région. Donc s'il faut couper dans un espace, on coupe dans celui-là.
Non
aussi directe que possible.
Maintien des événements d'envergure
Tracé qui pourra desservir le plus de gens possible
Virage moins serré de la rame de tramway

Réponses

La vitesse de déplacement dans la ville.
Accès facile et sécuritaire, nombre de personnes qui pourront en bénéficier vs un autre emplacement
Préserver les espaces publics des citoyens (coin carnardière/3e), c'est là où les gens se rassemblent : limoilove, table, spectacle , c'est le coeur de Limoilou. Privilégier un tracé qui ne dénature pas Limoilou
Ne pas oublier de desservir Centre Vidéotron Et le Grand Marché
Les stations pourraient être discrets. On n'a pas besoin de grandes stations.
Fluidité du trajet
Couper le moins possible d'arbres matures
Trajet le plus court possible pour améliorer la rapidité de transit.
Grand marché et le Centre Videotron
ne pas promouvoir l'étalement
Choix un tracée qui passe là où la densité de population est la plus grande
Une infrastructure aussi importante dans les déplacements quotidiens ne devrait pas être cachée sur la 4e avenue. Le tramway va devenir une plaque tournante de développement, de rencontres, d'activités urbaines au quotidien; la 3e avenue est le décor parfait pour soutenir cet essor et a déjà les qualités nécessaires pour enrichir l'expérience quotidienne des utilisateurs du tramway.
Tracé du tramway = voies piétonnes
Tranquillité pour les résidents, sécurité pour les citoyens et l'environnement.
Non
Prévoir la possibilité de second Embranchement sur la 1re avenue !
L'économie locale
Accessibilité au tramway pour les résidents
Desserte du Cegep, des hôpitaux, des grands parcs (Victoria, Maizerets)
S'assurer que la ligne de tramway génère le moins de bruit possible, dont les arrêts et départs d'une station.
Il est grand temps que Québec propose un transport en commun digne d'une grande ville.
Atout pour le tourisme!

Réponses

La réduction de la circulation dans les rues locales devrait maintenir la préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels. La stimulation de l'activité économique locale pourrait être liée au maintien de la possibilité de tenir des événements de la même envergure dans le secteur de la 3e rue.
Facilité d'intercom avec le réseau métrobus. Ne pas scinder la troisième avenue. C'est un centre - Ville dynamique et respectueux des citoyens. Préserver le marché public.
Préservation des arbres matures
Desservir les pôles de travailleurs
Fréquence très élevée. Stations aux points stratégiques et névralgiques. Pas trop de stations ET Enlèvement de la neige ULTRA EFFICACE ET SUFFISAMMENT ÉTENDU. STATION LÉGÈREMENT SURÉLEVÉES pour favoriser l'écoulement des pluies l'hiver, cela évitera aux usagers de piétiner dans la sloche tout en favorisant la propreté des wagons
Améliorer les déplacements sécuritaires en tempête (hiver)
- Profiter de l'opportunité de travaux majeurs pour revitaliser de nouveaux secteurs, permettant de repenser la dynamique du quartier.
- Préservation d'espace accessible pour effectuer des travaux sur la façade de notre propriété (terrassement et bâtiment) susceptible d'empiéter sur l'espace stationnement en bordure de rue lors d'excavation mécanique ou autres travaux de réfection. - Préservation d'espace réservé en bordure de rue lors des déménagements de locataires des secteurs résidentiels.
Conserver faciliter d'accès aux commerces de la 3e avenue comme actuellement et que ce soit un lieu agréable pour marcher comme présentement.
Non
Contre le tout à l'auto et les infrastructures qui lui sont dédié. Tenir compte des principaux pôles émetteurs et récepteurs de déplacements.
Mobilité pour tous c et à dire handicapé (chaise roulante inclus)
L'évitement de toute forme d'expropriation.
Passer par le Centre Videotron
Rendre le plus attractif possibles des modes durables et le moins attractif possible les modes auto dans le secteur
Il est primordial que le tramway passe sur les artères commerciales.
Toutes les villes françaises Ex. Montpellier le tramway passe dans les rues commerciales et excellent pour le développement économique [accessibilité] et une belle tranquillité pour les résidents demeurant dans les environnements.
Efficacité: je veux une option décente pour me débarrasser de ma voiture.

Réponses

Temps de déplacement. Le plus court chemin entre 2 points c'est-à-dire que le tramway ne doit pas faire de détour pour satisfaire les besoins (critiques) de certains. Le facteur temps est important lors de déplacements en ville. Si ça prend plus de temps en tramway, parce qu'il fait des détours, que prendre son auto, les gens vont continuer à prendre leur auto. Le temps doit être priorisé à plusieurs critères énumérés ci-haut.
Tranquillité des secteurs résidentiels, stimulation de l'activité économique locale et Bonification de la végétation
Le tramway a pour vocation de desservir entre eux les principaux pôles générateur de déplacement (hôpitaux, universités, centre d'achat...) et réduire le trafic automobile en proposant une alternative aux trajets effectués en auto.
Cibler les secteurs denses
concentration de la population
Réduire les îlots de chaleur causés par les rues trop larges et peu utilisées Maximiser le corridor déjà existant de la 4e avenue sous utilisé
Efficacité et respect de l'environnement
Diminuer le trafic automobile
Minimiser la création de culs-de-sac ou la complication des déplacements (surtout croisements).
Diminution des gaz à effet de serre
Accès aux commerces de destination.
Favoriser la desserte des rues commerciales. Au besoin, scinder le tracé en deux voies unidirectionnelles (1 sens sur la 3e av (vers d'Estimauville) et l'autre sens sur la 4e av (vers Centre-ville). Procéder à l'ajustement des lots le long du parcours pour l'érection de nouveaux bâtiments (usages mixtes) - Encadrement bâti du nouveau parcours.
tenir compte du temps que les 2 alternatives prennent
Préservation du milieu de vie des ruelles et particulièrement du Parc Roland Asselin; Augmentation de la qualité de l'air par la baisse de la circulation automobile. Rue partagée avec le tramway et non emprise latérale avec maintien de voies de circulation.
Sécurité et bonifier les places publiques avec végétation (dit autrement: des parcs, même petits!)
Réduire le débit de circulation automobile dans les rues du quartier. L'option du tramway en latéral n'aidera pas à réduire la circulation automobile, peu importe le tracé choisi. Maintenir la qualité des ruelles, ce sont des espaces de vie pour les résidents et les enfants, non pas des voies de transit ou de stationnement.
Correspondances efficaces
Éviter la circulation dans les ruelles pour préserver la sécurité des enfants.

Réponses

Agrandir l'espace des services commerciaux sur une 2 e rue
Non
1) Rendre le tramway « visible », en faire un élément du décor, de l'atmosphère du quartier, le faire passer au cœur de l'action! 2) S'assurer d'apporter la plus grande plus-value possible par le réaménagement lié au tramway, investir dans des aménagements (mobilier, arbres, piétonnisation, etc.) là où ils profiteront au plus grand nombre, là où l'achalandage est le plus grand.
Bonification globale du secteur et pas uniquement sur le tracé Intégration réussie avec les zones plus résidentielles
NIL
Il est important de garder tous les événements qui ont lieu durant l'été sur la 3e avenue. Par contre le 4e avenue est beaucoup moins large. C'est à y penser afin de faire un bon choix mais le temps presse si on veut que le tramway commence à prendre forme.
J'aimerais qu'on soigne l'apparence de la plateforme du tramway et qu'on installe quelque chose de plus beau qu'une simple dalle de béton. En France, on met souvent des pavés sur la voie dédiée du tramway pour donner un cachet de voie historique au tracé, un peu comme les pavés du vieux Québec. Si on pouvait végétaliser des segments en mettant les rails dans le gazon dans certaines parties du trajet, ça ajouterait un peu de vert dans la ville. Il ne faut surtout pas y aller dans le minimalisme et l'austérité bétonnée à l'américaine.
Correspondances efficaces entre les autobus et le tramway
Le tramway doit permettre de se déplacer plus rapidement entre les secteurs résidentiels et le travail, et aussi entre les secteurs résidentiels et les espaces commerciaux pour l'achat de bien à la consommation.
Rue principale sans bus au diesel avec à la place un tramway électrique
Offrir une qualité de vie aux résidents du centre-ville (qualité de l'air, diminution des nuisances sonores, attrait visuel...). S'assurer de faciliter la viabilité et la rapidité dans les déplacements à pied et à vélo. Offrir des aménagements sécuritaires comme plus vulnérable de la route et encourager la participation citoyenne à diminuer les accidents.
Répondre aux besoins de déplacements et desservir les pôles d'activités dans le secteur.
Sécurité des piétons clients du Tramway
J'aurais préféré le tracé original prévu par la ville, i.e. la 1ère avenue qui aurait bénéficié ainsi d'une revitalisation importante jusqu'à Charlesbourg. La 3e n'a surtout pas besoin du tram, elle a déjà tout ce qu'il lui faut, reste alors la 4e avenue.
Desservir la plus grande population possible
Amélioration de la sécurité dans les déplacements, Réduction de la circulation dans les rues locales, Bonification de la végétation (arbres et arbustes), Stimulation de l'activité économique locale, Maintien de la possibilité de tenir des événements de la même envergure dans le secteur de la 3e Avenue

Réponses

Il serait intéressant d'utiliser la Canardière pour le passage du Tramway uniquement, sans voies pour les voitures. Ceci permettrait de laisser plus d'espace pour les piétons, terrasses et la végétation. Faire de cet axe un corridor vert.

Préservation de la tranquillité des zones résidentielles et de la possibilité de tenir des événements sur la 3e Avenue

Limiter l'empiètement sur les terrains privés, améliorer le couvert végétal, réduire la pollution lumineuse dans les zones résidentielles comme la 4e rue, réduire la pollution de l'air créée par le transport dans le secteur, s'assurer de ne pas créer une augmentation du trafic dans les rues résidentielles adjacentes au tramway, conservation des stationnements pour les résidents

Efficacité du Tramway!!!

Donner plus de place aux piétons et aux bicyclettes.

Rouvrir la rue de la Trinité sur Henri-Bourassa pour faciliter la vie des personnes qui habitent au sud du Chemin de la Canardière.

Correspondant entre autobus et tramway. Que ceux qui utilisent ces transports n'ont pas à partir de leurs domicile une heure avant leur début de journée pour faire correspondre avec leurs trajets d'aller/retour pour ne pas manquer soit leur autobus où le tramway.

Peut-être évident, mais... - la distance par rapport aux habitations, pour les usagers qui vont prendre le tramway : stations assez proches pour permettre aux personnes les plus vulnérables de s'y rendre facilement (particulièrement en hiver ou lors d'intempéries) - l'accès aux services, pour les usagers qui descendent du tramway (qui l'ont pris pour se rendre à un lieu de services) : commerces, hôpital et clinique, services administratifs, etc. Le fait d'avoir une ligne de tramway peut aussi encourager le développement de ces services (pas uniquement économiques).

Il faut absolument préserver la place limouloise coin 3e avenue, Canardière, c'est un bel endroit de rassemblement pour les gens

Question # 3. L'insertion d'un tramway amène plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le quartier Vieux-Limoilou devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.? 739 Réponses

Réponses

Rapidité, facilité et confort

Meilleure connectivité avec secteurs basse-ville/haute-ville. Moins de circulation en voiture. Plus de circulation à pied et à vélo. Poursuivre l'amélioration du dynamisme de la 3e avenue (économique, commercial et événementiel). Protéger les zones résidentielles et familiales telles que les ruelles. Conserver les espaces verts et une grande quantité d'arbres.

Le tramway devrait assurer un lien efficace et rapide pour se rendre en haute-ville. De plus, son insertion sur la petite partie de la 3ème avenue pourrait assurer une place plus sécuritaire aux piétons et cyclistes, idéalement diminuer la circulation automobile le long de la 3ème avenue (qui reste le trajet le plus naturellement emprunté par des piétons et cyclistes pour se rendre au centre-ville du Québec, notamment par le fait qu'il s'agit de la continuation du Pont Dorchester.)

Réponses

Meilleure accessibilité à la haute ville.
Plus grande efficacité et sécurité des déplacements des citoyens en général (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun, automobilistes).
Favoriser le transport actif, créer une réelle porte d'entrée, un cœur vivant pour le quartier.
Le confort et la rapidité des déplacements. L'amélioration du mobilier urbain. Une meilleure place pour les piétons et les cyclistes, en toute sécurité. Une réduction de la circulation automobile. Une occasion de verdir la ville encore plus.
Il s'agit d'une opportunité de revoir entièrement la circulation du secteur, ce qui aurait un effet sur la qualité de vie des résidents: - Actuellement, plusieurs camions traversent le quartier, afin d'aller rejoindre des axes de plus grande envergure, comme l'autoroute Laurentienne à partir de la 4e Rue. Le quartier de Limoilou est très résidentiel, mais il est traversé par des modes de transport motorisés en transit vers d'autres secteurs, ce qui nuit à la qualité de vie. - Les axes de transport actif est-ouest ne sont pas très développés et l'arrivée du tramway permettrait de bonifier cet aspect, par exemple sur la 4e Rue. L'arrivée du tramway devrait également permettre de sécuriser davantage les ruelles de Limoilou, et ce, afin d'éviter la circulation de transit déjà présente et qui pourrait s'amplifier après la mise en place du tramway. L'insertion du tramway permettrait également améliorer la qualité des milieux traversés par la réalisation d'aménagements à échelle humaine (équipements de transport actif, végétation, etc.). Certains secteurs en auraient vraiment besoin, comme la 4e Rue à la sortie du pont Drouin et l'avenue de la Canardière à l'est du Cégep Limoilou, vers l'hôpital Enfant-Jésus. Il est particulièrement désagréable d'y circuler en transport actif. Il s'agit également d'une opportunité pour la Ville de réaliser, le long du parcours du tramway, les travaux de remplacement des branchements privés en plomb en même temps que la réalisation des travaux visant l'implantation du tramway. Cela aura un effet sur la santé des résidents.
moins d'autobus , de bruit et pollution
Un milieu de vie plus agréable, moins de circulation automobile, meilleure fluidité des déplacements pour l'ENSEMBLE des usagers.
maintenir la tranquillité des rues résidentielles et des ruelles, assurer la sécurité des piétons et des cyclistes (en évitant, entre autres, que les cyclistes utilisent les trottoirs comme présentement, au détriment de la sécurité des piétons, bien peu ne savent qu'il est interdit de circuler à vélo sur un trottoir)
Facilité et rapidité de déplacements, moins de véhicules, meilleur accès pour les touristes
Favoriser, faciliter et sécuriser le transport actif (piétons, cyclistes) Construire un milieu de vie à échelle humaine Diminuer la pollution sonore
Création d'une artère commerciale vivante en aménageant l'avenue de la canardière autour de la nouvelle station de tramway de Maizerets.
Ne pas être obligé d'y aller en voiture. J'aimerais bien prendre le tramway pour m'y rendre
Plus de possibilité de déplacement en transport en commun
Accès facile aux commerces et restaurants en transport en commun

Réponses

Meilleure interconnexion avec les quartiers limitrophes
Espaces piétons et vélos plus importants, priorité au transport en commun versus le stationnement.
Je pense que le tramway va permettre de d'avoir des places publiques intéressantes et enrichir la vie dans le quartier
On aura une tranquillité et moins bruyant
J'aimerais que les limites de vitesses soient diminuées dans les rues adjacentes au tramway, car les automobilistes vont chercher des voies de contournement.
Qualité de vie et mobilité
Meilleur confort dans le transport vs autobus
Améliorer l'aménagement de la 4e Avenue, plus d'espace vert, d'arbres, de parc et d'espace de détente.
La canopée
Maintenir l'accès et le déplacement sur les artères commerciales.
Il est certain que les résidents de maizerets apporteront beaucoup au secteur de la troisième avenue à limoilou, car ce sera mieux desservie. Pour le moment, je préfère filer avec la 800 dans st Roch et y faire mes achats plutôt que de descendre au cégep limoilou et marcher jusqu'à la troisième. (surtout revenir avec mes courses)
La végétation, l'aménagement de lieux de rencontres, l'interconnexion avec les autres types de moyens de transport, mobilité durable. Toucher le moins possibles aux résidences, prioriser les aménagements auprès des commerces.
Élimination des bus bruyantes du RTC donc meilleure qualité de vie Amélioration de la vie économique de la 3e avenue du à l'achalandages accrue anticipée. (à condition que le tram passe sur la 3 bien-sûr!)
En profiter pour embellir ces tronçons. Éviter le plus possible de nuire ou de restreindre l'accès aux cours privés des résidents à proximité.
- Il faut prévoir un espace de contournement ailleurs que sur la 4ème pour les camions, police et autres véhicules - Il ne faut pas couper aucun arbre qui sont rarissimes sur la 4ème rue. Je souligne que ma ruelle fait l'objet actuellement du programme de revitalisation de la ville, lequel inclut notamment du verdissement - Il faut sécuriser les ruelles limitrophes à la 4ème rue contre la circulation de transit qui sera engendrée par le tramway - Il faudrait en profiter pour réaliser la réfection des entrées d'eau constituées de tuyaux de plomb telle que le prévoit la ville de Québec avant la mise en service du tramway
Diminuer le temps pour se rendre à destination et augmenter la fréquence.
Oui

Réponses

rendre plus vivant

Pratiquement aucun. il n'y a que l'équipe Labeaume et le groupe du projet tramway qui pensent que ça va bénéficier a beaucoup de gens. Ça va être statu quo, sinon pire. Comment pouvez-vous croire que la clientèle qui prend déjà le Métrobus va drastiquement augmenté grâce a un tramway qui reprend presque le même tracé mais en plus avec deux fois moins d'arrêts. ça va être les même clients, il n'y en aura pas plus. ça énerve déjà les gens d'avoir a marcher pour ce rendre aux arrêts. donc si pour le 3/4 d'entre eux il faudra marché encore plus loin pour rejoindre le tram, ça va faire que les gens vont se trouver d'autres options de transport. la ville est incapable de démontré les réels bénéfices d'une transformation du circuit actuel Métrobus par le transport exclusif du tramway. le temps sauvé sur la durée du trajet complet est très marginal par rapport a ce que le rtc offre en ce moment. c'est beaucoup de sacrifice pour très peu d'avantages par rapport au système actuel. le ville pense améliorer la vie des usagés, mais en même temps elle va nuire a tout ce qui est autours. la circulation routière va être encore plus engorgé qu'elle l'est maintenant, ça nuis aux commerces, ça fait suer les résidents proche du tracé, c'a force un bon nombre d'utilisateurs du rtc a prendre plus de transfert, alors qu'avant ils avaient une ligne directe a leur destination. Ça va couper des centaines d'arbres matures pour faire passer ce monstre. Ça ne donnera plus envie aux autres citoyens des autres quartiers de venir magasiner dans les commerces proches du tracé, car ils sauront que ce sera congestionné, avec en primes aucune place de stationnement. Beaucoup trop de sacrifice pour si peu d'avantage. Personne ne veut de ce tramway comme centre de notre réseau structurant. Vous avez le nez collé sur l'arbre et vous oubliez de voir la foret. et ne venez pas me parler d'écologie car ça va être électrique, l'autobus elle-même sera 100% électrique d'ici 10 ans. Aucuns bénéfices.

Plus de places publiques, aménagements conviviaux

Avoir une portion commerçante piétonne et cyclable sur la 3e avenue, comme sur rue de la Couronne. La rue du Pont et 3e étant déjà des axes majeurs pour les transports actifs, il faut saisir cette occasion et aller plus loin, les gens vont répondre positivement. Il faudrait aussi prolonger la place limouloise sur le tronçon à partir de la 6e à la 7e rue sur la 3e Avenue. La place limouloise a un potentiel qui peut être agrandi.

Moins de circulation routière, plus d'aménagements verts et permettant des rassemblements familiaux impromptus. Je veux un environnement où je pourrai inviter la famille et les amis sur des grandes et belles terrasses d'un restaurant/café, sans me faire déranger par le bruit d'une voiture modifiée ou d'une moto. Une place où les touristes et les gens de Quebec pourront venir et débarquer directement au coeur d'un "jardin" urbain. Je veux encore être capable de m'asseoir sur une place publique aménagée et ensoleillée pour dîner le midi, lorsque je suis en télétravail. Je désire que le tramway fasse partie du développement de notre quartier. Qu'il en soit le coeur, la porte d'entrée et que nous puissions être fiers de ce que le quartier est devenu suite à l'arrivée du tramway.

Augmenter l'espace piéton/cycliste, augmenter l'utilisation de la voie publique par les résidents (trottoirs, pistes cyclables etc.) et commerçants (terrasses, étalages), diminuer la place de la voiture sur rue commerciale qui trouble le confort (voitures stationnées, voitures qui "coupent" la piste cyclable pour se garer, bruit, pollution, stress, sécurité). Augmenter les lieux de rassemblements (bancs, placettes etc.)

La diminution de la circulation automobile. Des déplacements plus rapides vers Ste-Foy et Beauport.

Place publique. Aménagement cycliste et événementiel

Moins de circulation automobile

Réponses

Moins de circulation automobile
Favoriser le développement commercial de proximité tout en laissant une place aux déplacements actifs et aux rassemblements
accessibilité pour tous, aire de vie améliorée, espace urbain convivial
-Améliorer un meilleur partage de la voie publique, diversifier les modes de transport. -Améliorer la rapidité et la fréquence de passage du transport collectif offert pour les résidents du quartier
L'accessibilité et la visibilité de la 3e avenue
- Améliorer les espaces publics. - Revitaliser la 1e et la 4e avenues qui sont beaucoup moins attrayantes, plus délabrées que la 2e et 3e avenue. Svp. vous référer au pwp déjà fait pour la revitalisation de la 1e avenue dans le cadre de l'arrivée du tramway.
Je ne vois pas d'avantage. Seulement des inconvénients vs ce que Limoilou a construit comme qualité de vie dans les 10 dernières années.
Oui ! Elle amènera plus de personnes avec moins de véhicules individuels et toute la pollution aérienne et sonore que ces derniers apportent.
Pas d'amélioration on met des bus sur des rails... je crois pas que ça amènera des avantages
Moins de temps pour se déplacer en transport en commun, plus fréquent, charge à bord plus confortable. Possibilité d'apporter son vélo dans le tramway (du moins je l'espère). Plus écologique. Enlève des voitures donc plus sécuritaire et moins bruyant. Envoie le message que du transport en commun c'est bien.
Meilleure accessibilité aux commerces pour les piétons tant que la présence du tramway n'empêche pas aux automobilistes de se stationner.
transport plus rapide vers la haute ville
Permettre aux individus de se déplacer plus sécuritairement en vélo en ville (diminution des voitures), moins de pollution, plus d'aménagements paysagers
Je ne crois pas que le tramway qui traverse le coeur du quartier apportera quelque chose. Bien que je ne sois pas contre un projet de réseau structurant, je pense que le quartier était déjà bien desservi et l'arrivée d'un tramway ne changera pas cela. J'ai même le sentiment que la ligne de tramway va scinder coeur du quartier en deux, un peu comme la 1re Avenue le fait présentement. Je n'aime vraiment pas ce nouveau tracer qui charcutera mon quartier. La ligne aurait dû rester sur la 1ere Avenue ou encore emprunter le trajet du 800.
Des destinations qui sont actuellement non desservi par le trajet de la 800 et 801
Desservir le transport en commun et améliorer la quiétude du quartier
Plus facile, moins de temps pour les déplacements et de choisir selon nos besoins l'auto, le tramway, le vélo, ou à pieds. J'aime que les services soient diversifiés, quincaillerie, peinture, garage pour mécanique auto, épicerie...

Réponses

Le tramway n'a pas de sens s'il n'est pas conçu dans l'objectif réel de réduire l'usage de l'auto en ville. On ne doit donc pas hésiter à empiéter sur les stationnements et à rendre le trafic automobile moins attrayant. À terme, il devrait être moins intéressant de circuler du nord au sud et de l'est à l'ouest avec des véhicules individuels que collectifs. Rappelons-nous toujours que le but ultime est de réduire l'impact environnemental des grandes concentrations de personnes.

Globalement mieux gérer et mieux organiser les déplacements auto/ vélo/ piétons. Si le tram est sur le 4e Ave, penser améliorer et repartir la circulation sur la 3e, 2e et 1e en préservant la sécurité des ruelles. Même chose si le tram est sur la 3e

La diminution de la circulation des voitures dans les zones résidentielles.

Amélioration de l'accès par mode de déplacements actifs. Grande intégration des infrastructures au tissu architectural existant. Favoriser l'attraction des gens de la ville vers l'axe commercial du Vieux-Limoilou. Déplacements plus rapides et fluides de Limoilou vers la ville et de la ville vers Limoilou.

Déplacement plus rapide

Apaisement de la circulation automobile, stimuler les activités commerciales, accélérer les déplacements pour les résidents

Elle devrait s'insérer de façon à ne pas chambouler les espaces publics (places publiques) fréquentés

Propreté

Réduire la place de l'automobile et par conséquent accentuer la sécurité dans les rues. Créer plus de places publiques et d'événements dans les rues. Piétonnisation accrue. Quartier à échelle humaine. Dynamisme des commerces et des entreprises.

Proximité Augmenter la vie active

Une qualité de vie

Des rues moins bruyantes, des aménagements urbains plus conviviales

Améliorer la vie urbaine au sens où rendre possible la vie à l'extérieur en proposant des espaces pour prendre son temps et non pas seulement être en transit. La place Limouloise est appréciée, donc une version améliorée, plus grande ou plusieurs petites places publiques.

Opportunité d'aménagement de la 4e avenue.

Compromis de faire monter le tramway sur la 1ère avenue jusqu'à la 18ème rue et revitaliser et rendre sécuritaire les deux rue.

-facilité d'accès sans enlever tout ce qui est déjà présent!

0 bénéfice et 100% de désavantages chroniques, projet anachronique qui va à l'encontre de la démocratie, vive une élection référendaire à l'automne !

Réponses

Non, je ne pense vraiment pas que le tramway va améliorer la qualité de vie surtout si les passages du tramway peuvent être bruyantes.
Moins de place pour la voiture, des rues commerciales piétonnes
Circulation plus fluide, moins de voitures dans les rues, possibilités de rallier les différents quartiers de la ville plus rapidement
Amélioration majeure des espaces réservés aux modes actifs autour du tramway (rail et stations) et sur les rues conduisant aux stations.
la place du piéton et des cyclistes
Consulter la population c'est de la marde
Oui sur la 3ieme ave
Améliorer la canopée sur la 3e
- La facilité pour les résidents de se rendre en haute-ville;
Plus de mobilité en passant souvent
Le Vieux-Limoilou sera traversé par des milliers de personnes qui n'ont peut-être pas l'habitude de s'y arrêter. Sans doute, à la vue du quartier, viendront-ils y faire un tour et feront-ils de nouvelles découvertes!
La vie de quartier tout simplement...aménagement passager
Mieux desservir la zone du Grand marché et le Vieux-Port, pour diminuer le besoin d'utiliser les voitures. être le plus central possible quant aux arrêts pour faciliter l'accès aux usagers. Améliorer les espaces piétons et cyclistes, tout en assurant du verdissement et en revoyant les canalisations, ce serait super. Ha oui, c'est vrai: cela a déjà été fait sur la Canardière! Un peu ridicule d'avoir à recommencer, de dépenser à nouveau sur ce qui est neuf alors que d'autres secteurs pourraient aussi en bénéficier. Bref, ce projet devrait être un projet d'avenir et non un projet électoral provincial...
Réduire la circulation automobile dans le quartier, créer plus d'espace pour les piétons et la végétation dans l'avenue où passera le tramway, favoriser un déplacement rapide et efficace vers le centre-ville et la haute ville (plus central et fréquent que le Métrobus)
Un environnement plus convivial pour tous et une meilleure offre de service pour les usagers du transport en commun.
Revitalisation économique du quartier par l'affluence des visiteurs et la fréquentation de nos commerces et des belles infrastructures du quartier.
Permettre de conserver l'accessibilité en voiture.
Ça colorer la circulation urbaine sans voiture

Réponses

Rien de positif on met plus de transport en commun et on demande aux gens de plus en plus de faire du télé travail et diminuer la pollution tramway projet bidon
Amélioration de l'option de mobilité/diversification du mode de transport (réduire le tout-à-l'auto), pis d'espace pour la mobilité active et rendra le quartier encore plus dynamique
Déplacement plus rapide
Amélioration du réseau de transport actif, de la végétation. Les quartiers traversés doivent devenir des havres de paix et de vie active
Diminution de la circulation automobile, meilleur accès au transport en commun pour aller vers la haute ville
Oui, en réduisant l'option automobile par une meilleur service de transport collectif
Il devrait permettre de mettre encore plus en valeur le quartier notamment au niveau du mobilier urbain, de l'aménagement paysager et du type de chaussée choisi (pavé comme dans certains exemples présenté dans le PowerPoint). Même si des cases de stationnements sont enlevées, il ne devrait pas empêcher la possibilité d'aménager des terrasses pour les commerçants durant la saison estivale.
Quartier orienté autour des transports collectifs et actifs
Interdire le trafic automobile sur la portion du tramway où il y a une bonne densité de commerces. Ou encore mieux, le permettre mais en faire une rue partagée grâce à des aménagements ayant comme effet que les automobiles n'utilisent plus la voie en tant que voie de transit.
Avoir plus de bruit le matin à cause d'un tramway qui va passer devant chez nous, sans parler d'un beau 3 ans de construction pour une débelle qui va mal fonctionner en hiver.
Accessibilité aux commerces
Donner une plus grande place aux transports actifs sur la troisième avenue.
Sécurité pour les piétons et les cyclistes
Devrait permettre une bonification de la place publique limolou; permettre un meilleur agencement de la 3e ave en diminuant la circulation automobile et en bonifiant l'espace pour piétons/terrasses/transport en commun; permettre un meilleur accès à la 3e ave avec une station près de la 3e
Une correspondance plus facile avec la haute ville et saisir l'occasion de repenser l'espace pour marcher notamment les trottoirs qui borderont le tramway
Aucun gain par rapport aux autobus
Réaménagement des trottoirs et plantations d'arbres
Rééquilibrer l'espace public pour tous les usagers - pas seulement les voitures. Meilleure desserte du transport en commun et meilleure accessibilité pour tous aux commerces, résidences, etc.

Réponses

Rendre les pistes cyclables plus sécuritaires (qui sont assez dangereuse étant donné le fort risque d'emportierage et qu'il n'y pas de zone tampon avec les voitures qui circulent).
Moins de voitures, plus d'espaces pour les piétons, une meilleure connectivité Vers la colline parlementaire.
Apaisement de la circulation, mobilité douce, sentiment de sécurité, stimulation des commerces de proximité
Moins de bruit, meilleure desserte du transport en commun
Convivialité du quartier. Destination.
Permettre aux gens des banlieue de visiter Limoilou et de constater à quel point c'est un secteur animé, sécuritaire et agréable. Par ailleurs, je vais utiliser le tramway pour aller au travail. Je suis d'avis que de limiter le trafic en ville et bonifier les options de transport en commun est une excellente idée. Il est temps que ça change et viser comme priorité l'environnement.
Ne pas détériorer l'accessibilité à certains commerces, ne pas accroître le trafic sur les rues locales avoisinantes.
Achalandage bénéfique provenant de autre quartier Bruit et diminution vitesse sur la Canardiere par les services public et autre utilisateurs
L'amélioration de la canopée et surtout la protection de celle déjà existante sur la 4ème avenue. Des mesures d'atténuation des vitesses de circulation, des boîtes de plantation ou des banquettes. Des voies cyclables et piétonnes confortables et sécuritaire. Actuellement circuler à vélo sur la 4e, c'est un défi, le trafic est important, beaucoup de camion de livraisons qui y transite.
l'accessibilité au quartier pour le rendre plus attrayant aux commerces
Plus de piétons qui y viennent. Plus d'activités comme le Marché publique
Plus De canopée. Des trottoirs mieux définis et plus spacieux avec des placettes avec des bancs pour s'asseoir sous les arbres
Développement d'espaces piétons et lieux publics pour réappropriation par les citoyens. Réduction de l'automobile et amélioration de la sécurité des quartiers.
Rendre Limoilou encore plus accessible donc augmenter la visibilité de la 3e Avenue
Bonifier la Place Limoilou et le tronçon de la 3e avenue en faisant passer le tramway sur la 4e avenue
Faciliter les déplacements aux cyclistes et piétons en donnant moins de place à l'automobile. Augmenter l'espace alloué aux terrasses sur les artères commerciales. Bonifier les places publiques.
Redonner la rue aux piétons et stimuler une vie de quartier agréable.

Réponses

Favoriser la vie de quartier en diminuant l'utilisation de l'automobile sur la 3e Avenue et favoriser le développement d'espaces piétons, cyclistes et terrasses.
Amélioration de la mobilité vers les autres quartiers de la ville.
Une réduction de la présence des voitures au centre-ville, donc une réduction des risques d'accident, du stress, du bruit, du smog, de la congestion routière et des GES.
Un meilleur partage de l'espace public entre les modes de transport
Principalement: + d'efficacité dans les déplacement actif, baisse de la circulation d'auto-solo dans le quartier Pour la zone ou le tramway est: plus de sécurité que la rue redevienne un espace de vie ou on est pas sans cesse menacé par la présence des autos en tant que piétons et cyclistes (peur de se faire frapper aux coins de rues ou emportiérer, déplacement plus facile etc.)
Je crois que le tramway devrait permettre de mettre le piéton au centre de l'urbanisation de la ville de Québec. Concrètement, je souhaite que sa construction sert de levier pour y créer encore plus d'espaces verts et de lieux propices à la rencontre et aux rassemblements; réduire certaines impasses pour les piétons, dans le centre-ville; rendre certains tronçons de rue complètement piétonnier.
Bonification du couvert végétal et création de places de rencontre et d'échange le long du parcours, pour les résidents. À cet égard, la Place Limouloise est un franc succès à préserver SVP
Réduire le nombre d'autobus (bruyants, aménagements rudimentaires). Élargir les trottoirs et terrasses. Planter des arbres.
J'aimerais personnellement qu'une épicerie digne de ce nom puisse concurrencer le IGA Jobidon, Il sera plus facile pour plusieurs personnes âgées et en situation de handicap de faire son épicerie à côté d'un terminus du Tramway. Le Vieux-Limoilou est gâté en tant que transport et c'est une des raisons, car je n'ai pas de voiture, de m'avoir installé dans ce quartier j'espère que les modifications du transport seront aussi intéressantes et qu'ils puissent nous mener aux structures déjà existantes : sports, loisirs, Grand marché, plage Beauport, Grand théâtre...
Maintien de la qualité de vie actuelle. Je vis sur la 1e rue et j'espère ne pas me sentir coupée du reste du quartier par le passage du tramway. Je m'inquiète de l'accès en voiture par la 4e rue. Je m'inquiète aussi du passage du tramway sur la 3e avenue, et de voir la place Limouloise transformée en station.
Rien ça va bien comme c'est là.
Une station qui donne sur des parcs publics c'est tout à fait logique
Les espaces verts. Des espaces réservés pour les piétons. Des aménagements architecturaux bien pensés et s'intégrant dans l'environnement.
Stimuler les déplacements au cœur du quartier, ouvertures de commerces, créer un intérêt pour « visiter » le quartier
rien

Réponses

Il déchirera le coeur du Vieux-Limoilou. Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'un métro, ce qui aurait été sans impact. C'est dommage. On avait la paix avant cette annonce récente. La première mouture sur la 1ère avenue ne causait pas cette destruction de notre quartier paisible.
Aucun
Amélioration de l'accès au coeur de l'activité économique. Amélioration du pouvoir d'attraction des pourtours du tramway et de ses stations. Espaces tournés vers la mobilité durable mais pas les autos.
Rapidité du transport collectif. Espace apaisé le long du tramway favorable à la vitalité des rues commerciales.
Un accès plus vite que le rtc a st-foy
Diminution de la circulation automobile
Diminution circulation
Facilité accès au Cégep Limoilou, facilité accès à la 3e avenue commerçante, possibilité d'accroître l'activité commerciale sur Canardière, plus rapide et confortable pour se rendre au travail en haute-ville priorisation aux déplacements plus écologiques
Le Vieux-limoilou est un surtout quartier résidentiel. Les gains sont plus à l'est. Quant à la qualité de vie, on pense à une amélioration du confort du TEC. On parle aussi d'un gain esthétique. On parle aussi d'une réduction du bruit, le Tramway étant plus silencieux que l'autobus.
améliorer la vie urbaine de le 3e avenue
beaux aménagements (beaucoup d'arbres, trottoir plus larges, espace piéton et cycliste, œuvres d'art) Avenue piétonnière, place publique esthétique
De plus grandes terrasses et espaces extérieurs pour les commerçants et les citoyennes et citoyens, une véritable rue partagée pour les cyclistes et les piétons, plus de mobiliers urbains. Pour les commerçants, je persiste à croire qu'il s'agit d'une opportunité extraordinaire pour la vitalité commerciale d'avoir cette vitrine avec un passage du tramway sur la 3e avenue.
La place Limouloise, la rendre permanente. Harmoniser le quartier avec espaces verts, piétons, vélos, transport en commun, auto.
Rapidité du transport en commun
Préserver la place Limouloise
Piste cyclable sur canardière
Ralentir la circulation dans le quartier. Permettre aux enfants et aux personnes à mobilité réduite de circuler en sécurité.
Déplacements rapides vers le centre ville et réduction du nombre d'autos dans le vieux limoilou

Réponses

L'augmentation notable de la canopée et donc la diminution des îlots de chaleur.

Permettre à une famille d'habiter ensemble à un seul endroit et avoir accès à une variété de lieux en transport en commun. Par exemple, présentement, faire le trajet Limoilou-Université Laval prend plus de temps qu'à partir de certaines banlieues qui ont des trajets express.

Très clairement, cela serait l'occasion de revoir la place de la voiture et de bonifier les transports actifs et collectifs. Il faut faire de la place aux cyclistes, aux piétons évidemment, et permettre plus de terrasse sur le segment envisagé de la 3e Avenue. Il faut la concevoir à l'européenne, en limitant les livraisons sur des créneaux précis (ex: le matin), et couper la circulation le reste du temps. Évidemment, il faut conserver la vocation événementielle de la 3e Avenue et bonifier la Place Limoilou.

contribuer à l'effort de verdissement et de réduction des îlots de chaleur urbains de Limoilou, d'affermir le centre/coeur du Vieux-Limoilou, de rentabiliser les déplacements urbains et interurbains pour une plus grande adoption des modes de transport actifs

Le tramway va permettre d'améliorer les déplacements hors du quartier. Par exemple, je pense à mes enfants qui pourront aller beaucoup plus vite à l'université, mais pour cela, l'arrêt doit être le plus central possible dans le vieux Limoilou. Aussi, j' imagine un quartier très attractif, vivant, avec un tramway qui passe en plein coeur de la vie de quartier, dans l'artère commerciale, avec des trottoirs large, des pistes cyclable sécuritaires, des terrasses de restos plus grandes, des arbres, une belle place publique attrayante. En fait, j' imagine un aménagements, comme on en voit dans les centres villes qui sont traversés par des tramway en France! J'aimerais que les gens d'autres quartiers qui se retrouvent dans le tramway et qui passent par limoilou et qui voient le coeur du quartier, se disent qu'ils ont envie de descendre à l'arrêt de Limoilou juste pour profiter de cette ambiance!

Faciliter le transport en commun et le transport actif

Changement du paradigme d'occupation de l'espace dédié à l'auto et permettre une meilleure mixité des modes de transport

La qualité de vie est déjà très bonne alors il ne faut pas prendre de risque

Réduction du nombre de voitures sur les artères, sans créer une redirection sur les rues résidentielles (exemple, 6e rue qui est la continuité de la Canardière). Présence accrue de trottoir et vélo sur les rues résidentielles et réduire la vitesse à 40km/h. Encourager les voitures voulant aller du centre-ville vers Charlesbourg/henri-bourassa/Beauport d'utiliser les échangeurs au lieu de la Canardière et autres artères comme la 3e avenue. Réduire le bruit inutile : Mettre une loi sur le bruit pour les motocyclistes et les voitures modifié, et contrôler celle-ci pour minimum 2 ans dans le secteur. Pour le reste, selon l'écoute des consultations publiques, vous faites un excellent travail. Go tramway sur la 4e avenue!

Les déplacements, la qualité de l'air, l'accessibilité

Oui énormément. Réduire aussi le nombre de voitures car cela va nous permettre d'aller au boulot facilement et plus rapidement que les bus actuels. Plusieurs sont saturées (métrobus).

Moins d'autobus et de pollution?, aménagement des rues plus favorables aux piétons (trottoirs plus larges)

Un meilleur accès à du transport, cependant le secteur de limoilou a déjà 3 express

Réponses

Plus de passages piétons et réductions de la vitesse et des voitures.
Rien on en veut pas ça va défaire toute la ville ça va éventrer la ville de QC
Oui, surtout s'il y a des arrêts près des commerces 3e Avenue
Moins de circulation automobile, plus de place aux piétons et aux cyclistes.
Stations accueillantes pour piétons et cyclistes, ou pour des passants (aire de détente/SPOT)
La 3e avenue devrait être piétonne autour de la place Limouloise et le tramway devrait passer sur la 4e avenue pour assurer la rapidité sans nuire aux événements et aux piétons.
- Embellir ce vieux quartier tout en gardant son cachet - Amélioration du transport public dans ce quartier - Beau mélange de modernisme et de plus ancien, impeccable si bien agencé -
Capacité de marche et sécurité pour les vélos.
Le Vieux-Limoilou doit évoluer de façon inclusive en améliorant les déplacements sans voiture, en construisant des logements sociaux près des stations de tramway et participant à amener davantage de clients dans les commerces locaux.
Ne pas diminuer la canopée du quartier, Ne pas diminuer la place accordée aux lieux de rencontre et de socialisation Améliorer l'accès piéton et vélo aux commerces de proximité
Les stations amèneront beaucoup d'achalandage pour un accès aux commerces de proximités (restaurants, épiceries spécialisées, cafés, etc.), très positif pour la vitalité d'un quartier. Ça amène également un accès à un transport très efficace, fiable et prévisible pour un grand nombre de personnes (le Vieux-Limoilou étant très dense) et leur permettre de se rendre à leur travail à tous les jours.
Réaménagement et réfection des rue
Réduire la place de la voiture ; aménager des places publiques ; ajouter des modules de jeux pour enfants ; ajouter des arbres et de la végétation en général.
Améliorer la cohabitation piétons / cyclistes / usagers du transport en commun,
Ce n'est pas seulement qu'une question d'aménagement, on parle du développement ou de survie économique de la 3ième avenue. Il faut s'assurer clairement quel est le comportement d'achat des consommateurs qui fréquentent l'artère. Est-ce pour des achats fréquents, mais rapides? Est-ce pour une expérience de plusieurs heures? Combien dépensent-ils? À quelle fréquence ils viennent sur l'artère? Leur provenance? La vision à long terme de l'artère: local vs touristes. Est-ce qu'il y a un réel problème d'accessibilité à l'artère ou au quartier en général en faisant passer un tramway sur la 4ième? On parle également de la revitalisation du secteur Est de Limoilou entre la 4e avenue et le boulevard des Capucins.
Un rapprochement et un mélange entre tous les moyens de transport possibles
Je ne sais pas ce qu'il pourrait améliorer sincèrement nous sommes très bien desservis en service en commun.

Réponses

Diminution du trafic dans les petites rues et éviter qu'il se détourne par les ruelles Plus d'espaces verts Plus de places publiques Moins de voitures, plus de déplacements actifs Plus d'achalandage dans les commerces Diminution des GES Diminution de l'auto solo

Une bonification du transport collectif en direction des pôles générateurs de déplacement. Un apaisement de la circulation.

La qualité de vie à Limoilou est déjà très améliorée sans Tramway cela fait des années que nous travaillons pour cela et la venue du tramway ne nous aidera pas du tout, Cela va tuer la 3ème avenue tout simplement.

Revitaliser des secteurs laissés pour compte, notamment les terrains vagues et abandonnés autour du pont Drouin/1ère avenue/4e rue

Faciliter le déplacement des résidents.

Préserver l'esprit de communauté et garder ou améliorer la sécurité de nos enfants

Accessibilité au quartier et réduction du parc automobile.

C'est l'opportunité de transformer la 3ème avenue pour la rendre plus conviviale pour augmenter la qualité de vie et les lieux de rencontres des citoyens. Tout comme la rue de la Couronne dans St-Roch, la 3ème avenue devrait être fermée aux véhicules pour laisser la place aux piétons, cyclistes et évidemment au tramway. Celle-ci deviendrait un lieu de destination qui profiterait à plusieurs commerçants. Concernant l'enjeu de livraison, la rue pourrait être accessible aux camions avant 10:30.

Une plus grande efficacité de connexion avec la Haute-Ville. Permettre de conserver le dynamisme des commerces locaux

Moins de présence d'autobus et de voiture sur une artère très fréquentée. Moins bruyant que les autobus. Facilité des déplacements vers le centre-ville et Ste-Foy.

Facilité de se rendre au travail

Mise en valeur des commerces, création d'aménagement et espaces de vie et rassemblement, aménagement pour les transports actifs bonifiés et sécuritaires, aménagement de verdissement (canopée, jardins communautaires et/ ou collectifs)

Petits restaurants et commerce de joie de vivre, pas un stationnement pour les food trucks!! Revitalisé de notre ville tant aimé!

Augmenter la canopée j'espère, diminuer l'importance des voitures comme usagées de la route (nécessairement augmenter la sécurité des plus petits usagers tel que cycliste, piéton et coureur.) Ça devrait permettre une accessibilité au quartier plus grande pour les usagers du transport en commun. J'espère voir fleurir des places publiques attrayantes pour les gens du quartier qui n'ont pas beaucoup d'espace vert et d'espace de vie extérieur.

Prouver qu'une rue partagée peut être conviviale, stimuler les commerces, et réappropriée par les citoyens.

Renforcer la vie de quartier et les déplacements actifs.

Réponses

tout ce qu'on veut c'est que ça prenne pu 1h30 de transport en commun pour aller à St-Foy
Une plus grande place aux transports actifs, vélo et piéton
Déplacements, lien avec Maizerets et st roch
J'espère pouvoir aller travailler au CHUL en tramway. Le tramway apportera des pistes cyclables sécuritaires.
rapidité transports en commun donc possibilité de se débarrasser de la 2e voiture
Accès facilité à une artère commerciale vivante, une vie de quartier dynamique et des activités économiques viables à long terme pour les commerçants.
moins de circulation automobile, plus de tranquillité, moins de pollution sonore
Moins de stationnement et des voitures qui roulent nous vite. Et plus de verdure surtout !!
Avec des déplacements plus rapides et plus confortables, une occasion de décongestionner le centre historique et de faire découvrir le quartier aux touristes. Pour les citoyens, avec un moyen de transport plus efficace, une possibilité accrue de se libérer de l'automobile. Un embellissement du quartier et de son mobilier urbain, plus particulièrement pour La Canardière.
Elle va détruire les commerces existants durant la construction. Durant la conférence une personne a mentionné qu'un tramway allait faire disparaître les commerces
Favoriser encore plus le transport actif. Ralentir/limiter la circulation routière. Revitaliser les ruelles comme espace de vie.
- Ajouter une piste cyclable sécuritaire tout le long du chemin de la Canardière (et idéalement la prolonger jusqu'à la Baie de Beauport en passant par Henri-Bourrassa pour lier directement Limoilou à la Baie-de-Beauport). - Permettre de barrer son vélo de façon sécuritaire dans les lieux publics (ce qui n'est pas le cas actuellement). - Aménager et restaurer l'espace du parc Sylvain-Lelièvre au coin de la Canardière et de la 4e avenue et sécuriser ce secteur pour les piétons et les cyclistes (le triangle formé par la 8e rue - 4e avenue - Chemin de la Canardière)
Les arbres matures font partie du quartier donc avoir une bonne verdure et ne pas masquer l'aspect historique des bâtiments.
Meilleure accessibilité.
Moins de circulation ou circulation moins rapide. Plus d'espaces piétons
La qualité de vie est déjà très bonne dans Limoilou, il me semble que les deux options de tracés n'amélioreront rien. Il y aurait de meilleures options selon moi, comme le boulevard des Capucins qui a été écarté sans raison.
Je crois que ce serait l'opportunité de donner encore plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Ce serait également l'occasion rêver d'augmenter le couvert forestier et de bonifier les espaces verts publics. Ces éléments affecteront positivement la qualité de vie des résidents. Ceci dit

Réponses

j'espère que la qualité de vie sera bonifiée en toutes saisons et pas seulement pendant les 2 mois d'été où tout est beau, fleurie, etc.

Rejoindre efficacement tous les quartiers centraux. Opportunité de bonifier les espaces de vie et repenser la circulation automobile dans le quartier pour la sécurité de tous Amener de la clientèle externe aux quartiers dans les commerces

Je n'habite pas ce secteur, difficile pour moi de me prononcer.

Diminution de la couche d'ozone, participation à la minimisation des gaz à effet de serre.

Plus de place sur l'espace public pour les commerçants des artères principales. Plus de place pour les animations et événements citoyens.

rendre les rues piétonnes

FACILITERA LA PRÉSENCE DE LA POPULATION VERS LIMOILLOU

Concilier le transport actif par une rue partagée. Diminuer le trafic et le bruit . Agrandir les trottoirs pour permettre aux piétons de circuler de façon sécuritaire et conviviale. Améliorer la piste cyclable. Donner une signature moderne au quartier qui serait bénéfique pour les commerçants et les résidents. Développer un sentiment de fierté!

Faciliter la venue de personnes aux lieux commerciaux de destination sur la troisième avenue; faciliter l'accès aux différents points de service de santé (hôpitaux, CLSC, etc); augmenter la visibilité des événements du quartier; lier le vieux Limoilou aux autres parties de Limoilou moins mis en valeur.

Je préfère l'option 3e avenue si celle-ci vient avec une requalification de la rue. Je la verrais très bien en rue partagée (sans voiture, mais avec débarcadère possible), pour la courte portion en commun avec le tramway, pistes cyclables, mobilier urbain, etc. Quelque chose de très familial et convivial. Je m'y sentrais plus en sécurité et cela pourrait devenir "la plus belle rue" de la ville, celle où il y fait bon vivre!

Moins d'autos, plus de transport collectif et actif.

Dans mon cas particulier ça ne ferait aucun changement, sauf pendant les travaux.

Aménager un petit îlot de verdure près de la station B2 pour remplacer un stationnement et un vieux duplex (430 et 432 6ième rue).

réduction de circulation, augmentation de rues piétonnières

rien, je n'y vois que des inconvénients. bruits, trop gros pour le quartier à échelle humaine, perte de stationnement pour les résidents, etc.

Une belle alternative à la voiture pour fréquenter les commerces de la 3e avenue. Il pourrait aussi permettre de verdir certaines avenues puisque de nouveaux aménagements devront être faits.

IL n'y a jamais trop de parcs et d'espace verts. Si de tels aménagement peuvent être construit à l'occasion du tramway cela ne peut qu'être bénéfique. Autrement, je pense que le réseau de piste

Réponses

cyclable devrait être étendu et raccordé au tramway, et les tramways aménagés de sorte à ce qu'il soit possible de prendre le tramway avec son vélo. Cela permettrait à des habitants qui habitent ou travaillent un peu trop loin pour se rendre aux stations à pieds choisissent de combiner vélo et tramway plutôt que d'utiliser la voiture.
Plus de bande cyclable et plus de traversé pour piétons
Une facilité et rapidité de voyage entre deux points. Ça permettra de rendre les déplacements plus efficaces dans la ville.
Moins de circulation de voitures Augmenter la rapidité du déplacement en transport en commun
Consolider les infrastructures cyclables et la place des piétons. Améliorer/maintenir la canopée, bonifier et augmenter les places publiques et les lieux de rassemblement
des commerces mais là encore va falloir que les gens les fréquentent
Selon moi la rtc pouvait répondre adéquatement et à moindre coût.
Diminution du nombre de voiture et apaisement de la circulation. Accès plus rapide aux pôles d'emploi.
Il va faciliter les déplacements vers le centre-ville, que ce soit pour les loisirs ou autre.
Plus beau Plus convivial pour les transports en commun (plus fiable et plus rapide) Accessible pour les personnes à mobilité réduite Occasion de repenser les voies Occasion d'aller vers un transport collectif au lieu de renforcer le lien non viable avec l'auto individuelle
Accès rapide et facile à la haute ville. Plus rapide que la 801
Plus aucun abattage d'arbre dans Limoilou qui en possède déjà peu. Améliorer et rendre unique le tronçon 3e avenue. Du pont jusqu'à la Canardière où l'endroit a la Times Square pourrait être continué d'améliorer jusqu'à en devenir un lieu particulier digne des plus belles cartes postales de la Ville de Québec après le Château Frontenac. Il est fondamental que la 3e puisse rester et même croître en tant que lieu événementiel préférée des citoyens de la ville après les sites du FEQ. LIMOILOVE et le Bazar des ruelles n'ont aucun égal en dehors du FEQ. Il faut donner l'opportunité de faire croître cette réalité. En tant que propriétaire dans le Quartier j'aimerais même être invité à y participer par exemple en mettant des lumières ludiques dans mes arbres ou balcons. Il s'agit d'un lieu festif et résidentiel. Il faut pousser dans cette voix.
Réduire le trafic automobile
Moderniser oui, mais il est important de conserver le cachet unique du quartier. et de ses gens. Favoriser des lieux de rencontre, conserver la mixité, et l'inclusion.
Déplacement plus fréquent.
Repenser la 3e Avenue pour diminuer le trafic automobile et consolider la place des piétons.
Faciliter les déplacements actifs entre les quartiers maizeret, vieux-Limoilou et st-roch en maintenant et en ajoutant des bandes cyclables plutôt que des voies partagées avec les voitures.

Réponses

De la sécurité pour les piétons et cyclistes. Favoriser l'implantation de petits commerces de service de quartier. On a assez de restaurant, de café et de promoteur qui sont là que pour bénéficier de l'achalandage sans s'intégrer à la vie du quartier.

Miser sur la végétalisation des lieux, favoriser la possibilité d'investir l'espace public comme piéton, cycliste.

Je ne vois rien en quoi un tramway peut améliorer le quartier

Mon intérêt premier est l'accessibilité plus rapide et fiable aux quartiers de la haute-ville qu'avec les autobus. Inversement, le quartier sera plus accessible aux résidents des autres quartiers.

Préservez les acquis actuels: place Limouloise, lieu des événements socio-culturels à l'axe 3e Avenue et Canardière

j' imagine la facilité de déplacement

Pas plus de bruit. Faire les échanges bus/tramway rapidement.

Une rue piétonne serait une bonne idée, là où circule le tramway.

Le réaménagement des voies de circulation pour le tramway est l'opportunité d'établir une continuité des voies dédiées au transport actif (piétons et cyclistes). Plus cette continuité sera fluide, plus elle sera sécuritaire et plus les gens l'utiliseront pour le transport et les loisirs, améliorant ainsi la qualité de vie. En plus, comme le secteur est dense et que la canopée est peu présente, l'ajout de mobilier urbain dans des zones verdis aiderait grandement les résidents à pouvoir profiter de leur quartier et de limiter les îlots de chaleur.

Elle devrait valoriser la 4e avenue qui est reculé au second plan. La 4e avenue à l'avantage d'être en continuité directe vers le pôle commerciale de lebourgneuf et cette artère doit bénéficier d'une mise en valeur. Elle est large, elle présente plusieurs arrêts d'intérêt dont la bibliothèque et l'épicerie, l'intersection avec la canardière est aussi très vaste et laisse la place à l'aménagement conviviale et partagé.

Réduire le trafic de transit, élargir les espaces publiques, élargir les trottoirs, redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes. Verdissement.

Moins de voitures améliorera la qualité de vie.

un meilleur partage de l'espace entre les piétons, les usagers des transports en commun, les cyclistes. Pour être aller dans des villes européennes dotées d'un tramway, malgré les gros travaux à subir pendant plusieurs années, ça vaut vraiment le coup d'avoir un centre-ville ou un quartier sans voitures. Finalement, les commerces ont apprécié car beaucoup plus achalandés qu'auparavant.

Augmentation de la mixité fonctionnelle (ajout de bureaux et de commerces de proximité) et renforcer des milieux de vie dynamiques et attractifs (mixité fonctionnelle à l'échelle du bâtiment). Valorisation des places publiques et de la mobilité durable.

Économie de temps dans les déplacements, évitant ainsi les correspondances.

Réduction de la circulation routière sur certains axes

Réponses

Accessibilité des commerces locaux et de l'artère commerciale qu'est la 3e avenue pour les gens des quartiers avoisinants, sans avoir à utiliser la voiture. Amélioration et augmentation des artères piétonnes et cyclables.

Facilité le déplacement en haute ville. Ne pas engorger davantage le secteur de la 3e avenue en favorisant un tracé sur la 4e avenue moins achalandée.

Moins d'autobus qui traversent le quartier. Détournement du trafic vers de plus grandes artères (ex boul. des Capucins).

Moins de stationnements. Moins d'automobiles. Le moins de béton possible et le plus de verdure possible.

-Plus de surfaces végétalisées, propices la marche et sécuritaires. -Facilité de faire ses courses, aller travailler et à ses cours sans devoir sortir sa voiture et donc sans encombrer/polluer chaque fois les rues du quartier. - Laisser les jeunes et aînés notamment circuler et faire leur vie (courses, rdv, cours, rencontres sur places publiques et terrasses...) sans devoir utiliser ou posséder une voiture. -Stimuler la vie de quartier et les achats locaux.

Plus de verdure Éviter l'expropriation

Avec des arbres et des jardinières suspendues ça diminue le bruit et ça embellit l'extérieur.

La facilité à travailler dans un arrondissement différent de la ville, la possibilité d'accueillir plus de gens des autres quartiers dans les événements, encourager d'avantage l'achat local à travers les commerces locaux, mais aussi des événements extérieurs.

Permettre une circulation plus facile et agréable pour toute personne souhaitant utiliser les transports actifs et collectifs

Accès facile pour les résidents à leur habitation sans être coincé dans des embouteillages monstres. Sécurité pour nos enfants. Qualité de vie (bruit limité, accessibilité au commerce de proximité en vélo et à pied).

Amélioration du transport actif, diminution de la place de la voiture, la tueur des quartiers, meilleure qualité de l'air.

Diminution des voitures et de la circulation au bénéfice de moyen de transport moins polluant et plus harmonieux avec la vie de quartier.

Rendre la 3e avenue et canadienne plus conviviale pour les mobilités alternatives et les résidents

Rien du tout

Il devrait permettre au gens de circuler rapidement d'un secteur à un autre de la ville sans l'utilisation de la voiture. Cela aurait pour objectif de réduire la circulation des véhicules à l'intérieur du quartier. Ce devrait aussi être une occasion pour bonifier les aménagements autour, favoriser les espaces publics et le transport actif (marche, vélo, trottinettes, patins, ...) de façon sécuritaire

Permettre aux gens de se rendre au travail facilement, ce qui donnera envie aux gens de s'installer dans le quartier.

Réponses

Éviter d'utiliser la voiture, surtout, avoir à chercher un stationnement.
Oui
Ne pas déranger la vie de quartier
Diminuer la présence de l'automobile.
Plus de verdure, meilleure cohabitation voiture et autres modes de transports. Aménagements plus sécuritaires pour transports actifs avec une pensée pour les familles (poulettes) et les personnes à mobilité réduite
Le pôle St-Roch devrait être sur plusieurs étages dont la gare au premier, avec des locaux commerciaux aux étages.
Plus de place publique, moins de pollution
Bien sûr! Toutes les rues devraient être sécuritaires pour les cyclistes et les piétons. On devrait faire de Limoilou un vrai quartier urbain où il est facile de se déplacer en transport actif ou en transport en commun d'abord. Les automobilistes devraient être en 3e sur la liste des transports à prioriser.
Accès à un transport efficace! Amélioration de la qualité de vie dans le quartier. Les aménagements piétons et cyclistes devraient automatiquement être améliorés ainsi que les infrastructures urbaines. Plus d'arbres il n'y en aura jamais assez
Élargissement des trottoirs avec arbres, arbustes. Moins de voitures, plus de voies cyclables. Bancs publics
Diminuer la pollution sonore et de l'air
Tout!
Une réduction de la circulation automobile qui rendrait le secteur plus sécuritaire et plus convivial pour les personnes.
Ça n'apportera rien de bon.
Favoriser les déplacements actifs et durable en réaménageant les rues.
Densifier et diversifier l'immobilier abordable.
Cela va aider à l'amélioration globale du vieux limoilou
oui
Déplacement plus facile en transport en commun
Amener de nouvelles personnes à fréquenter nos commerces

Réponses

Nouvelles habitudes et nouvelle population
Réduire la circulation automobile. Bonifier le réseau de transport actif. Déplacements plus efficaces (plus rapide, plus fiables) vers les secteurs d'activités (événement, édifices à bureau, commerces, établissement ma d'enseignement).
Diminuer la circulation automobile en favorisant l'accès à un transport en commun efficace et accessible. Diminuer la pollution environnementale et malsaine pour les habitants du quartier.
L'accessibilité au secteur est somme toute intéressante mais nous sommes loin d'être convaincus qu'il améliorera de façon importante la qualité de vie ou l'efficacité et l'accessibilité au travail lorsque présentement la desserte par le RTC nous montre que les autobus sont très très rarement a capacité maximale
Aménagement d'une plus grande place publique avec des arbres et de la verdure
nil
Stimuler l'activité économique de la 3 et avenue, il serait intéressant que la 3e deviennent cyclo piétonne
Une diminution du nombre de voiture. Plus d'espace pour les piétons.
Faire de la 3e Avenue à la grandeur une rue partagée, avec plus d'espace dédié aux piétons, aux vélos, aux terrasses et à la végétation.
Prévoir des arrêts à proximité de la rue commerçante sans augmenter l'intensité de la circulation automobile
La facilité d'accès au commerce et à la vie de quartier
En passant sur la 4 ^e avenue, je crois que le tramway permettrait d'améliorer l'aménagement de cette portion de la 4 ^e avenue en y ajoutant des espaces verts et du mobilier urbain. Aussi, il desservirait mieux les résidents de la portion «Saint-Charles-de-Limoilou» .
Développer plus l'accès piétons, plus d'accès sur le reste de la ville - re-moderniser le quartier mais forcément au dépend du sacrifice de certains commerces....
ça devrait être plus plaisant de marché en sécurité dans limoilou, car les commerces seront parti les condos seront vides et en ventes en espérant un acheteur qui n'aura pas remarqué que ça passe devant un train. il va y avoir de la place en masse pour marcher sur les trottoirs. on va pouvoir dire, fut un temps !
Meilleure mobilité
Abris pour protéger du froid l'hiver
J'habite de la Canardière, entre la 4 ^{ème} et la 8 ^{ème} avenue. À la suite de la présentation publique, je me suis dit qu'une insertion de type «axiale en rue partagée» serait vraiment formidable pour diminuer le flot de voitures et de camions dont certains roulent très vite (surtout au sortir du viaduc de la voie ferrée, direction sud).

Réponses

Plus d'espaces réservés aux piétons. Plus de placettes et de petits parcs. Plus de végétation. Une amélioration de la canopée. Une amélioration du mobilier urbain. Des lieux de transferts intermodaux de déplacement. Intégration des déplacements actifs dans la conception du partage des voies de circulation. Une piste cyclable ce n'est pas seulement d'ajouter du marquage au sol.

Le tramway ne va pas assez haut dans la ville pour que ça change quoi que ce soit. Si ça ira chercher le monde de Charlesbourg même, ça val la peine, cette question aurait un sens. Le quartier n'a jamais été assez intéressant pour se réunir. Par exemple les bâtiments et la rue sont trop vieux. Ainsi qu'il manque de hauteur au bâtiment. Plus de tours construites donneraient le goût d'aller dépenser plus à cette place qu'ailleurs.

Le baisse du trafic automobile

Diminution de la pollution.

Amélioration de l'espace piéton/vélo en réduisant la présence des voitures.

Espace pour les piétons et les vélos sur la 3e avenue. Réduire la place de l'automobile

Rue piétonne 3e avenue

Diminution du trafic

Augmentation de l'achalandage dans les commerces du quartier, bonification des espaces publics multi-usages, apaisement de la circulation automobile.

Limiter la circulation de transit

Permettre aux citoyens du quartier de se rendre plus vite et efficacement à la haute ville. autant pour le travail et/ou les loisirs.

La réduction de la circulation automobile

Une 3e avenue à échelle humaine

Diminuer drastiquement le temps de déplacement vers les points importants, tels le centre (St-Roch 801, 3 et 800 et 36 plus loin) ou Ste-Foy ou Lebourgneuf et mieux, vers le Vieux-Québec! Il n'est pas normal de faire Limoilou - UL en 55 minutes dans des conditions routières normales. Encore moins d'avoir un service aux 30 minutes de certains trajets! Je ne vois pas Limoilou comme une banlieue qu'on doit desservir aux heures de pointe, donner des midibus qui ne passent pas la rue du pont pour traverser St-Roch- Limoilou.

Garder le bruit au minimum.

Trottoirs plus beaux et larges, bancs, abris climatisés

rien sauf polluer et nuire (visuel, bruit, encombrement)

Facilité, confort et rapidité des déplacements avec un minimum d'effort pour les usagers.

Réponses

Une saine cohabitation entre transport en commun, cycliste et piéton. Mettre les transports alternatifs au premier rang et relégué l'auto solo au second rang
oui
Trouver un équilibre entre la circulation automobile et le tramway. Il ne faut pas que la circulation automobile soit affectée. Je comprends le but du tramway, mais c'est loin de convenir à tout le monde. Si ça devient compliqué de circuler en auto, cela risque de rebuter bien des familles à vouloir aller dans le secteur.
changement sans tramway aussi peut tout faire ca
améliorer certaine avenue moins achalander comme la 4e ou 8e avenue question de les revitaliser. Plutôt que de concentrer encore sur la 3e avenue qui est bien vivante.
Rénovation de la 3e avenue pour améliorer l'esthétique et la bonne intégration du tramway Profiter de l'opportunité pour transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain Plus de place pour les piétons et les vélos, Limoilou est un quartier de proximité
Rendre des tronçons totalement piéton
Sincèrement du moment ou votre tracé est officiel sur 3e avenue, je déménage ! On vient d'endurer 2 ans des travaux juste pour refaire un coin de rue. Je n'embarque pas dans 4 autres années de bruits et de poussières ! Avec vos projets dénués de sens (centre Videotron, le grand marché) Je suis de plus en plus déçu de votre gestion et n'as plus envie de faire partie de cette communauté. Au revoir Québec
La réduction de la place de l'automobile et la végétalisation des rues :)
Oui, redonner la vie au quartier
Plus de tranquillité car moins de trafic auto
On désire de la régularité autant en été qu'en HIVER,
J'espère qu'il aidera à aider le développement de limoilou et apporter des promoteurs immobiliers. Il est grand temps de refaire un visage de limoilou qui passe souvent pour le ghetto de Québec.
Maintenir le calme et la beauté du quartier
Accès facile aux commerces de la 3e avenue et de la Canardière. Accès facile au parc de la rivière St-Charles
Les déplacements, qualité de vie , travail
Un accès plus rapide au centre-ville, les stations devraient permettre d'accéder rapidement aux lieux d'habitation.
Réduction de la circulation automobile, augmentation de la sécurité piétons vélos, quartier plus paisible

Réponses

Nouvelles habitudes de consommation
empêcher la circulation de transit dans le quartier ,surtout vieux-limoilou
Bonification des espaces piétons et cyclistes autour du tramway, verdissement le long du tracé pour aider à faire oublier l'ajout des structures de support de la ligne aérienne de contact.
Échanges plus efficaces entre les transports en communs
Aucune idée. Je ne vois pas l'utilité du tramway en hivers.
Permettre d'amener dans le quartier des gens pour les différents festivals et activités de rues et permettre les familles au quotidien de pouvoir se rendre, de manière communautaire, à leur lieu d'emploi.
Plus rapide pour se déplacer 🚶🚲
Honnêtement le Tramway est globalement une mauvaise idée, surtout pour Limoilou. J'ai peur que ça contribue davantage à son embourgeoisement
Un système de transport avec une vision globale du transport incluant la rive sud ferait de la grande région de Québec un endroit très humain pour vivre. Toutes les alternatives devraient être intégrées : piétons, vélos, autobus, Tramway, Métro (pourquoi pas), etc...
Je pense que le Tramway est une bonne occasion de bonifier le quartier au niveau des places publiques. À mon avis, il manque de place publique dans le Vieux Limoilou. Je crois que l'emplacement où se trouve actuellement le ESSO sur la 3e avenue ferait un endroit idéal pour une nouvelle place publique où pourrait se tenir des événements tel que Limoilou en musique.
Son arrivée devrait permettre l'amélioration de la desserte aux heures de pointe et augmenter la part modale des transports collectifs. Mais pour être honnête, le quartier Vieux-Limoilou est déjà très dynamique, diversifiée, mixte, beau, agréable, marchable, et j'en passe. La question pour moi n'est pas de savoir ce que l'arrivée du tramway pourrait permettre d'améliorer, parce qu'il me semble que ce quartier ait déjà trouvé un merveilleux équilibre. La question pour moi serait davantage "qu'est-ce que l'arrivée du tramway pourrait compromettre?". Et je répondrais que le tramway risque de déranger ce bel équilibre qui s'est formé.
Accéder le plus facilement possible à l'embarquement dans le transport en commun.
J'ai peur que ce soit plutôt l'inverse si le trajet de la 3e avenue va de l'avant. Cela n'améliorera malheureusement pas la qualité de vie ni les loisirs et autres évènements si le tramway passe en plein milieu de la Place Limoilou. De plus, l'impact sur les commerçants (perte de stationnements entre autres) sera grandement négatif. La 4e avenue est plus large et est à proximité de la 3e avenue
Accessibilité
Aménagement convivial et sécuritaire du quartier. Faciliter la vie de quartier et la consommation dans ses commerces en rendant l'utilisation de la voiture désuète.
Ça doit rendre les citoyens fiers et surtout ne pas créer de bouchons de circulation.

Réponses

Des jardins, de la verdure et de l'art. On a besoin de beau et de frais pour freiner l'étalement urbain et faire en sorte que la rue devienne l'extension de nos cours et de nos terrasses.
tout détruire ne vas en rien amélioré une qualité de vie
Plus de places pour les piétons et cyclistes. Création d'espaces publics.
Pas de tramway serait l'idéal!
L'aménagement d'un tronçon convivial sur la 3e avenue entre la 4e rue et Canardière.
Inciter les gens à reprendre goût au transport en commun. L'autobus c'est bien, mais le tramway c'est mieux!
Moins d'automobile si + de gens utilise le transport en commun
Déplacements plus faciles de Limoilou aux autres quartiers de la ville, augmentation de la sécurité pour cyclistes et piétons
place pour les cycliste et piéton. Commerce de proximité
Plus d'abribus, des aménagements avec des bancs et des plantes, fleurs, etc.
La sécurité des piétons, la réduction du bruit tramway vs autobus
Facilité des déplacements des citoyens, l'option des transports publics pour se rendre sur ses lieux de travail dans un délais raisonnable, facilité la sortie des grands évènements
Assurer la fluidité des déplacements urbains par le transport en commun.
je sais pas
Pour l'avoir vécu, cela apporte une amélioration de la qualité de vie à tous les niveaux
moins de voitures
favoriser la mobilité durable (transport en commun, à pied, en vélo, etc.) à l'exclusion de la voiture
Faciliter les déplacements, réduire la pollution de l'air et la pollution par le bruit
Améliorer le temps/vitesse de pouvoir se rendre à différents points dans le quartier ex a un hôpital
À terme, diminuer le besoin de l'auto individuelle (réduisant ainsi la circulation auto de transit).
La fluidité et la sécurité des piétons et cyclistes.
Arrêt au coeur de Limoilou pour desservir les commerces et stimuler la vie locale.
Un système de transport en commun plus fréquent, axé sur les besoins de la communauté.

Réponses

Moins de voies pour les voitures. Des portions 100% piétons/vélos/tramway durant certaines heures ex. 10h à minuit pour permettre les livraisons commerciales. Comme dans le vieux Québec avec les camions. Je pense surtout aux portions 3e Ave. Art Canardière.

C'est une évidence! Tant qu'à dénaturer certaines rues pour le tramway, c'est une nécessaire compensation pour les résidents qui sont touchés. Il faut amoindrir le bruit, l'éclairage.

C'est un quartier moins bien desservi par les autobus, cela améliorera l'accessibilité des résidents et touristes. Toutefois Maizerets en avait moins besoin que Charlesbourg!!! On est super bien desservis par la 800 et la 802... je ne comprends pas ce choix.

Pour desservir les commerces et bureaux, il est important que le tramway passe sur les rues commerciales.

non

Amélioration de la qualité de vie générale, diminution de la circulation automobile, et donc du bruit et de la pollution

Une piste cyclable protégée sur la rue de la Canardière

Aires d'attente chauffés et confortable, avec accès wifi. Écrans qui font la promotion d'activités locales. Aires d'exposition photo ou art local (comme on a déjà vu sur McGill à Montréal).

facilité et rapidité de déplacement en transport public

Réduire la circulation

Le tracé du tramway ne devrait pas compromettre la place limouloise et lieux de rassemblement des citoyens, mais plutôt les bonifier.

Des aménagements naturalisés.

Utiliser une nouvelle artère pour le déplacement collectif. Ajouter des voies cyclistes sécuritaire car celle de la 3 e est peu praticable en vélo car beaucoup trop étroite.

Passer sur la 3e ave pour desservir l'accès aux commerces locaux.

La facilité de transport ACCESSIBLE à tout citoyen(n)Es

Réduire la vitesse et le bruit des véhicules quelques fois contrevenants!

Oui et dans maizeret qui est déjà mieux qu'auparavant.

diminution de la circulation automobile

Je ne vois pas de positif au projet dans limoilou

La réduction radicale du nombre de voitures dans les rues. Ce qui améliorerait (sécurité, durée, etc.) les modes de transports actifs.

Réponses

On est bien maintenant, le tramway n'apporte rien de positif; c'est un moyen de transport d'un autre siècle complètement dépassé qui en plus va nuire aux services d'urgence. Vivement un métro léger et l'arrivée de la ville de Québec au XXI ^e siècle!
Que des emplois situés loin des quartiers centraux soient accessibles aux habitants de Limoilou, Giffard, St-Roch, St-Sauveur.
Meilleure circulation et un développement commercial. Un enrichissement du quartier
Rien.
Ajouter des stationnements et permette au commerçant d'avoir plus de clientèle
La 1 ^{ère} avenue qui a besoin d'amour
Faciliter les déplacements entre Limoilou et Montcalm/Sainte-Foy.
Ça augmenterait l'achalandage de ce quartier
Une vie de quartier, une zone piétonne rassurante pour circuler
Une fréquentation directe des commerces sur le passage du tram. Explorer les rue déjà passante
Un impact minime sur l'architecture historique
Diminution de voiture, verdure dans les rues, économie locale
Certainement
De réduire la circulation automobile. De sécuriser les ruelles. D'améliorer les artères autour du tracé, même si le tramway ne circulera pas directement sur celles-ci (1 ^{ère} avenue entre autres). De réduire la circulation de transit dans les rues. De protéger davantage les cyclistes et les piétons. De refaire les trottoirs qui sont en piteux états. De prendre des mesures fortes pour protéger le parc de logements locatifs (plus fortes que celles de la Vision de l'habitation).
Limitation du trafic auto, aménagement permanent de rue partagé
L'accessibilité aux commerces, plus besoin de prendre l'auto vu que nous disposerons d'un transport collectif confortable et attrayant
Des commerces de proximité
Rien
Le tramway devrait idéalement permettre une diminution de la circulation automobile dans le secteur.
La qualité de vie.

Réponses

Transport actif, apaisement/réduction de la circulation automobile, favoriser l'apparition de petits commerces locaux et surtout diversifiés
Des commerces de proximité
Densification commerciale. Réduction de la circulation automobile.
Moins de circulation automobile donc moins de bruit.
Réduction de l'automobile, revitalisation des rues où le tramway passera
Augmenter la canopée
Interconnexion vélo piéton bus. Bonifier qualité de vie à pieds. Augmenter les places pour se retrouver.
Connexion plus rapide avec la haute -ville et les lieux de travail . Accès facilité au vieux Limoilou pour les non résidents
Rien. Le coin où le tramway passe est déjà desservi par les métrobus...!!!
Faciliter les déplacements pour les résidents entre les différents quartiers de la ville de Québec. Amener des nouveaux clients pour les commerces et services du quartier.
Réduction de temps pour se rendre du point A au point B
Moins d'autobus qui polluent.
Bonification et accessibilité du transport en commun. Embellissement du secteur (arbres, fleurs, mobilier urbain).
Inciter les gens à utiliser le transport en commun.
L'accessibilité au tramway au coeur du quartier.
Une meilleure harmonie dans les déplacements que ce soit piétons, automobilistes, etc, et ce tout en conservant un milieu de vie agréable.
Poursuivre le processus en cours pour dynamiser et sécuriser ce quartier
Je ne vois pas. On est bien sans tramway.
Augmenter le nombre d'espaces verts (avec bancs, tables de picnic, stationnements de vélo). Augmenter le nombre de bandes cyclables sécurisées Ne plus autoriser de développement immobilier résidentiel pour lesquels les stationnements d'auto sont extérieurs : ils doivent être souterrains (cela doit devenir une norme!), afin de garder les espaces aériens disponibles pour les piétons et les vélos, ainsi que les espaces verts (avec bancs, etc.) Mettre du wifi gratuit partout : pouvoir se connecter à internet à chaque station, dans chaque bus, tramway, etc, et dans la rue. Planter plus d'arbustes, entre les rangées d'arbres bordant les routes/rues. Intégrer la place pour mettre des "bibliothèques de la rue", des frigo-partages, etc.

Réponses

Une diminution de l'utilisation des voitures Plus d'achalandage pour les commerces de la troisième avenue

PROBLÈMES DE CIRCULATION, QUARTIERS DÉMEMBRÉS, FRAIS D'ENTRETIEN DÉMESURÉS, TRAJET IMMOBILISÉ DANS LE TEMPS, SOLUTION ARCHAÏQUE. REMPLACER TRAMWAY PAR DES BUS ÉLECTRIQUES DONT LES PARCOURS POURRONT ÊTRE MODIFIÉS AU FIL DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE. FLUIDITÉ, FLEXIBILITÉ ET MODERNITÉ.

Le tramway c'est le plus beau transport en commun jamais existant, c'est pourquoi il revient dans tous les pays de l'Europe. Cela attire les touristes. C'est moins bruyant et plus confortable que le bus. Cela va motiver certains de laisser parfois leurs voitures... Beau projet! La ville de Québec avec ses hauts et ses bas est une ville idéale pour le tramway!

La verdure, qualité de vie et surtout pas "une merde d'édifice, LE SAINT-SÔ" que la Ville à laisser construire dans Saint-Sauveur, coin Bigaouette et Cardinal Taschereau.

sera pas beau un tramway dangereux pour nous automobiliste et piéton et cycliste

Pour aller au marché de Québec je dois prendre maintenant mon auto... retour du marché publique dans le vieux port...

Planter plus, plus, plus de végétation. Ajouter des bancs ou des places pour s'asseoir. Assurer la sécurité des résidents. Assurer la propreté des lieux. Délimiter des endroits de tranquillité (pas d'animation: musique, amuseurs de la rue, etc)...des places où les jeunes peuvent jouer, les gens peuvent faire la lecture en paix, se reposer, se côtoyer.

L'accès

Pas grand-chose. C'est bien beau de même!!

Le tramway devrait permettre une meilleure mobilité via le transport collectif. Pour l'instant, le transport collectif permet de bien se déplacer dans l'axe nord-sud (entre Charlesbourg et la Haute-Ville). L'arrivée du tramway devrait permettre de bonifier l'offre sur d'autres axes (soit par le tramway ou par la mise en place de nouvelles lignes d'autobus). Je pense notamment à l'axe est-ouest sur le boulevard Hamel. Par ailleurs, le passage du Tramway dans le Vieux-Limoilou ne devrait pas se faire au détriment de la dynamique qui s'est développée dans le quartier au cours de la dernière décennie. Ainsi, le tracé devrait éviter la 3e avenue (notamment l'angle avec le chemin de la Canardière), car plusieurs événements rassemblant les gens du quartier ont lieu à cet endroit. À mon avis, le passage du tramway à cet endroit ferait en sorte qu'on ne pourrait plus y tenir de tels rassemblements

L'opportunité de se déplacer confortablement et rapidement pour se rendre soit au travail ou autres.

Améliorer le paysage urbain avec de très belles stations pour en faire un attrait touristique. Monter plus au nord pour atteindre le plus de citoyens possibles lors d'une prochaine phase. On devrait être en mesure de se déplacer avec le tramway sans qu'il soit nécessaire d'effectuer un transfert vers un autre mode de transport collectif.

Rien

Absolument RIEN. Bien au contraire.

Réponses

Pistes cyclables 4 saisons
Amélioration de la connexion transport actif / transport collectif Amélioration de la desserte des lieux de destination (commerces, parc, écoles) en transport collectif et actif
Moins de voiture
L'accès aux commerces
Accessibilité
Tout dépend de la fréquence et de le nombre de places qu'offrira le tramway. Si elle permet d'ôter quelques autobus du secteur, ce sera moins bruyant et moins pollué. J'espère qu'il y aura moins d'automobile. Par souci de l'environnement, je n'ai pas d'auto, c'est certain que je vais l'utiliser. J'espère que d'autres l'utiliseront.
moins de pollution
Plus de verdure et surtout de l'air car j'ai respiré l'incinérateur durant 20 ans puisque je travaillais dans le coin. Ajoutez des arbres et des coins de verdure svp!
Circulation véhiculaire fluide à conserver et/ou améliorer
Le transport actif...
Améliorer le transport en commun vers les quartiers avoisinants
Stimuler l'économie locale
Accès plus facile au secteur, commerces et événements. Aménagement amélioré pour piétons, cyclistes. Accès plus facile aux étudiants, travailleurs, touristes.
Déplacement en tramway devrait réduire, je l'espère la circulation automobile sur 3e avenue
Moins de pollution sonore et de l'air. Transport plus rapide et confortable.
Plus de verdure et d'espace pour les déplacements non motorisés
Un transport plus efficace et mieux adapté aux besoins de Limoilou, moins de voitures au cœur de Limoilou, plus de places publiques, moins de circulation automobile. Redonner le quartier aux citoyens.
Je ne crois pas que l'arrivée d'un tramway améliore quoi que ce soit. Je suis totalement contre.
Déplacements collectifs efficaces
La diminution de la place de la voiture au profit du tramway, des cyclistes et piétons. Un accès aux commerces sécuritaire (absence de voitures, traverses pour piéton multiples) L'aménagement de plus de terrasse sur les trottoirs en été sans perturber la circulation des piétons et cyclistes.

Réponses

Améliorer- RIEN
Rien
une diminution de la circulation automobile en diminuant la largeur de certaines rue et en ajoutant des voies à sens unique
Aucune amélioration ne peut être amener avec l'arrivée du tramway sachant qu'il y aura retranchement d'espaces, d'arbres, de verdure, de tranquillité, de fluidité automobile, etc, etc.
Favoriser le transport actif sur la 3eme avenue et Canardière. Favoriser les commerces de proximités.
Rien sinon de nombreux bouchons de circulation
La liaison entre le quartier et les secteurs centraux ouest de la ville La fréquentation de la zone commerciale de la 3e avenue et des événements récréatifs par des visiteurs de la région, voire des visiteurs de l'extérieur Le désencombrements de la 1re avenue, actuellement encombrée par le passage du métrobus
Sécurité pour les cyclistes
Le mieux que l'on peut attendre c'est que ça ne nuise pas trop à la fonction publique et événementielle de la place Limouloise. Lorsque des rails traversent une place, on ne peut plus y tenir une foule. Quant à améliorer les choses, je dirais réduire la circulation automobile sur la 3e avenue. Donc améliorer les espaces destinés aux piétons et aux cyclistes.
En fait, je ne vois pas ce que le tramway pourrait apporter de plus à ce secteur. Je crois qu'un meilleur service de transport en commun serait plus pertinent et BEAUCOUP moins cher. Pk dépenser autant d'argent pour un tramway ? Attirer des touristes ? Je crois pas. Revitaliser limoilou avec un tramway, je crois pas non plus. Bref ce projet n'améliore rien du tout. Dépenser beaucoup d'argent pour aucun bénéfice.
Un meilleur achalandage sur la 3eme avenue
Rapidité du déplacement vers la haute-ville et Ste-Foy. Espère que cela réduira le bruit.
Je suis contre le tramway, je préférerais un métro.
Transport plus rapide vers la haute ville et, on l'espère, diminution du trafic automobile. Positif pour l'environnement: moins d'émission de CO2.
L'arrivée du tramway représente une belle occasion de bonifier le coeur du quartier Limoilou et d'en faire un endroit exceptionnel. Limoilou est avant tout un quartier qui se pratique à pieds, en vélo et en transport en commun. Le tramway permettra de consolider le réseau et de donner un accès plus direct entre la haute-ville et le quartier. Je pense que le fait de restreindre les accès automobiles et d'enlever certaines cases de stationnement n'est pas un problème et que, au contraire, cela peut avoir des effets bénéfiques en favorisant encore davantage les transports actifs.
Réduction de l'utilisation de la voiture pour les résidents du quartier, déplacements facilités entre Ste-Foy et Limoilou pour les utilisateurs se rendant dans des commerces.

Réponses

Ça va empirer
La marchabilité et la diminution de l'espace consacrée à l'auto
Une intégration efficace de tous les modes de transport durable. Préserver et bonifier la végétation et la canopée de Limoilou. Conserver la tranquillité des rues résidentielles.
Tramway n'améliorera rien
Il devra le permettre a plus de gens issu de l'extérieur du quartier à venir visiter les commerce de la 3eme avenue, entre autre. Si le quartier devient plus accessible, la qualité générale de tout ce qui s'y trouve en sortira gagnante.
réduction de la circulation automobile. Meilleur accès au quartier pour les résidents des autres quartiers.
Accès rapide aux autres quartiers de la ville et aux principales attractions. Pouvoir voyager (ex. travail) sans se soucier du trafic. Desservir un plus grand nombre de lieux.
Tourisme, magasinage de proximité et accès aux grands pôles (pas besoin de se loger à proximité de l'UL pour la fréquenter)
Moins d'utilisation de la voiture. Plus de places publiques occupées par les gens dans leurs déplacements quotidiens. Plus de communauté, plus de vivre ensemble, moins de bruit, moins de pollution.
La vitalité économique
La vie de quartier, il va falloir penser à des espaces pour que les enfants puissent être en sécurité, des endroits où ils vont pouvoir aller jouer. Le tramway pourra-t-il arrêter pour un enfant qui court après sa balle?
Un des risques est dans la densification, plus de volume de déplacements et plus de valeurs foncières dont plus de revenus pour la Ville. Notre communauté a besoin de vert, tant de lieux de culture vivrières que de détente. La tentation de la densification doit être mise de côté, l'étalement urbain a ses inconvénients à combattre comme des avantages à préserver. Le tramway devrait permettre de détruire des habitations et des commerces pour créer du vide qui fait sens.
Entrée dans la modernité !
Des espaces pour le transport en commun, les piétons et les cyclistes plus sécuritaires.
Moins de voiture, plus de sécurité pour les piétons/cyclistes, moins de pollutions de l'air et sonore liées aux voitures, plus d'espaces de flânages, de jeu, d'agriculture urbaine
La sécurité des voies cyclable sur la 3eme, la 8eme avenue et la canardière
Moins de voiture, moins de pollution, facilité l'accès à tous de ce quartier
Je ne sais pas j'habite St-Roch

Réponses

Favoriser les voies exclusivement piétonnes aux abords des arrêts de tramway.
En soi le passage du tramway dans le Vieux-Limoilou va améliorer la qualité de vie du quartier (déjà très bonne), peu importe le trajet qui sera choisi.
Référendum
Réduction des véhicules ou à tout le moins la vitesse de ces derniers à 30 km/h. Et une considération de la classe piétonnière avec l'ajout de passage piétonnier.
Accès facile aux différentes rues traversées par celui-ci et l'accès rapide aux points les plus fréquentés (ex. bibliothèque, Cégep et écoles, etc.)
Diminuer la circulation automobile et le camionnage. Diminution des bruits de circulation. Ajouter beaucoup d'arbres dans le vieux limoilou.
Revitaliser les lieux publics principalement dans le grand Maizerets
Moins de voitures. Plus de circulation piétonnière, cycliste. Je l'utiliserai probablement pour aller travailler au lieu de ma voiture.
Redistribuer l'espace urbain abandonné à la voiture aux autres utilisateurs de la voie publique, piétons, cyclistes, transports en communs, verdure.
Avoir une rue 100% piétonne sur la rue commerçante de la 3eme
Une belle harmonisation entre l'arrivée du tramway et les espaces publiques (rassemblements, etc.).
En profiter pour embellir la 3e avenue.
Oui
venir en tramway dans les restos de la 3e avenue sans prendre notre voiture
Sincèrement je ne crois pas que qu'il augmentera la quantité de visites aux commerces de destination et de proximité. Probablement améliorer le transport pour ceux qui doivent se déplacer via cet axe. La 4e semble être le meilleur trajet.
Le tramway, que je sache, va être plus silencieux que les autobus et aussi réduire la fréquence de passage, j'espère.
Assez d'espace pour les piétons et les cyclistes.
Fluidité du transport, bonification des routes cyclables et piétonnières, bonification de la végétation
Embellir les ruelles
Moins de voitures, moins de bruit, moins de pollution, plus grande fréquence du transport en commun

Réponses

Améliorer l'accès aux principaux services. Ne pas causer de bruit aux citoyens, ne pas ajouter de contraintes de déplacements (auto, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite....) ne pas enlever du terrain aux citoyens. Tous ces aménagements peuvent être aussi réalisés sans avoir de tramway!!! Investir dans des autobus électriques bien conçues avec détecteurs pour synchroniser les feux de circulation peut parfaitement remplacer le tramway en coûtant énormément moins chère et permettre une énorme flexibilité des circuits selon les besoins et l'évolution des besoins sans engendrer des années de travaux, et sans toutes les contraintes du tramway!

La possibilité d'amener des gens des autres quartiers

Si les lignes de tramway permettent d'éliminer des lignes de voitures et l'autoroute Laurentienne alors ceci permettrait d'avoir une meilleure qualité de l'air et donc de vie.

Amélioration des déplacements

Permettre d'attirer une nouvelle clientèle sur la 3e avenue, réduire le trafic des voitures dans le secteur et prioriser les déplacements à pied ou en vélo.

Lieux de rassemblement, et non un stationnement, un lieu pour les résidents et ensuite pour les visiteurs, un lieu pour les événements culturels.

Une fréquence de passage plus élevée vers la haute-ville, et moins de circulation automobile sur la 3e avenue.

La visibilité des commerces sur la 3e avenue.

Pas obligatoire. On doit améliorer le transport en commun et c'est le meilleur endroit pour le faire passer.

Favoriser l'utilisation du transport en commun de manière plus efficace et plus rapide pour se rendre au travail, etc.

faciliter l'accès au centre-ville pour les habitants du quartier

Facilité et rapidité des déplacements, meilleur pour l'environnement, moins de trafic routier.

Réduction du trafic routier. Bonification de la vie publique sans voiture.

Mixer l'artère tramway avec une artère piétonne pour plus de convivialité près des commerces locaux

permettre aux gens des banlieue d'accéder plus facilement et rapidement aux points d'intérêts ci-haut mentionnés

L'arrivée du tramway devrait représenter une opportunité pour un verdissement accru du quartier, et pour effectuer un meilleur contrôle quant à la sécurité des déplacements / la vitesse de circulation, et cela, autant sur la 4e Avenue que sur la 3e Avenue.

À ce moment, je ne vois pas en quoi le tramway est bénéfique, il y a déjà beaucoup de lignes d'autobus dans le secteur

Réponses

Une dépense monstre injustifiée que représente le projet de tramway
quand ont vas être rendu en tramway fonctionnel je vais être a ma retraite ,,.,.,.,,
Plus de verdure.
Sécurité, moins d'auto
Facilitera probablement les déplacements en transport en commun et limitera l'achalandage automobile. Revitalisation urbaine autour des stations, avec un aménagement urbain adapté à la population (convergence du tracé avec des pistes cyclables, création d'espaces verts auprès des stations, etc.).
Verdissement au maximum le long du tracé.
meilleure connexion avec les autres quartier centraux
Des déplacements plus faciles, plus rapides et plus écologiques.
Cohabitation entre les différents modes de déplacement, avec une priorité pour les piétons et cyclistes. Permettre d'améliorer le design des rues, les rendre plus conviviales. Rendre le quartier encore plus accessible, ainsi que ses principales destinations.
La conciliation entre la vie humaine et les infrastructures nécessaires au déplacement (sécurité, bruit, écologie, santé).
Plus d'arbres, facilité de cohabitation piétons vélos , mais aussi auto à circulation plus lente, mais possible
Meilleur connexion avec le reste de la ville. Opportunité pour les commerçants.
Mobilité active
Découverte du quartier, des commerces et des gens
Encore plus de commerce de quartier et de résidents.
Bonifier les espaces pour piétons, cyclistes et personnes entre 2 modes de transport. Espace de stationnement pour vélo sécurisé proche des stations, places publiques pour rassemblement et activités sociales (marché, concert, table à pic nique)
des secteurs piétons à l'année avec des pistes cyclables. Strasbourg est un bon exemple de développement de tramway réussi,
Moins de circulation automobile
Accès facile aux correspondances entre les autobus et le tramway.
Accès plus rapide milieu de vie agréable

Réponses

Plus grande participation aux événements de rue (marché sur la 3 ^{ème} , LimoLove, etc.
Moins de chars
Un transport en commun fiable et qui réduit grandement la circulation automobile dans ce secteur
Dynamiser une partie de la 3 ^e avenue et rendre une partie de cette artère pour circulation piétonne ou en vélo.
l'accès des autres quartier à ce quartier, amener du monde d'autres quartier
Permettre d'accentuer les activités économiques et touristiques en conjonction avec la vie de quartier.
La verdure, îlot chaleur
Elle devrait permettre d'avoir un milieu plus sécuritaire avec une voie cycliste.
Permettre l'accès dans le quartier VL tout en préservant le caractère domicile familiale
Diminution du trafic automobile. Augmentation des piétons et cyclistes.
Diminuer la circulation de transit ou non locale. Promouvoir de façon marquée et évidente les déplacements piétons et à vélo.
En profiter pour réaménager les rues pour qu'elle soient mieux adaptées à notre réalité 2021 en respectant les gens qui habitent les secteurs.
Accès facile à Limoilou, amélioration de la problématique de stationnement, se rendre à des événements ou commerces plus facilement et rapidement
La fluidité des transports et garder les commerces de proximité.
Espace vert jardins communautaire espace de vie / le SPOT par exemple
Faciliter un accès aux milieux scolaires, garder le coeur de limoilou sur la 3 ^e avenue
Le Grand Marché doit être desservi
Moins de voitures sur les routes.
Améliorer la qualité du transport en commun. Zones et parcs pour se relaxer et faire des picnics
Rendre piétonne la 3 ^{ème} avenue avec des stationnements incitatifs à proximité.
Une meilleure connexion entre les quartiers et les commerces
Ajout de Voie protégé pour cyclistes , plus de verdure sur les avenues

Réponses

Amélioré en le transport en commun sans bloquer la circulation automobile
Moins de circulation automobile: il faut que le trajet réduise l'espace, surabondant, octroyé aux voitures à Québec. Moins de bruits: un tramway est moins bruyant que les autobus. Plus de sécurité routière: un tramway ne commet pas d'excès de vitesses et suit un parcours prévisible.
Réorganisation de l'espace pour donner plus de place à l'humain : environnement sécuritaire, aéré et agréable, fluidité et efficience des déplacements, etc
Des déplacements facilitant pour rejoindre le centre-ville.
Diminution du nombre de véhicules
Un centre-ville moins accaparé par les voitures, plus conviviale et axé sur un mode de vie plus écoresponsable.
des rues plus calmes, des couvre-sols verts sous et tout près des rails, des plantations d'arbres, de l'efficacité pour des déplacements, un horaire de tram régulier avec passage fréquents
moins d'autos, moins de trafic, ++ place pour les piétons et les cyclistes
Aménagement plus accueillant pour les piétons et le transport actif
Favoriser les déplacements à pied, les rencontres et les petits rassemblements. Favoriser la vie à l'extérieur quoi.
Consolider et encourager les déplacements actifs plutôt que le tout à l'automobile. L'entrée du quartier Limoilou par la 4e rue est actuellement peu attrayant, avec un tissu urbain peu structuré et des espaces minérales secs et inhospitaliers. Cette entrée bénéficierait grandement de plus d'aménagements et de verdure.
Espaces aménagés pour y passer du bon temps : végétation, bancs, espaces piétons.
artères piétonnière
Verdir l'environnement et moins de voitures
Obligations aux propriétaires d'entretenir leur bâtisse. Espace repos pour les piétons.
Déplacements fluides, moins de bus
Réduire le nombre de véhicules sur les routes et augmenter le transport actif !
Tranquillité, plus de personnes pour les commerçants, moins d'auto dans le quartier et plus d'arbres.
Personnellement je ne crois pas que ça va améliorer la qualité de vie. Il y aura surement une amélioration pour les commerçants de la 3e Avenue (trajet que le tramway devrait emprunter) puisqu'il sera plus facile de se rendre à leur commerce, et ce, sans avoir à chercher un stationnement qui est plutôt une denrée rare dans le vieux Limoilou. Si le tramway emprunter la 4e Avenue ça enlèvera beaucoup de stationnement pour les résidents ce qui serait vraiment

Réponses

dommage vu le nombre limité de stationnement qu'il y a dans le secteur. De plus, les véhicules d'urgences empruntent beaucoup plus fréquemment la 4e rue et 4e Avenue en situation d'urgence. Il faut préserver cette fonctionnalité du secteur également. Pour terminer, les résidents qui habitent au 2e étage sur la 3e Avenue sont déjà en connaissance de cause du mouvement qu'entraîne les commerces, donc le tramway pour eux auront un moins grand impact que s'il passe sur la 4e Avenue. D'ailleurs il n'y a pas une grosse conduite principale d'aqueduc et égout qui passe sous la 4e Avenue et qui serait dispendieuse à déplacer donc des coûts supplémentaires?

Faciliter les déplacements en transport en commun

Favoriser les transports en commun, réduire l'utilisation des automobiles, sécurité et rapidité des déplacements des usagers du tramway.

Plus de touristes

La facilité et l'écologie dans les déplacements

diminuer la circulation automobile

accès privilégié au centre ville, capacité accrue de transport

Baisse de la circulation automobile dans le secteur.

Moins de circulation automobile et plus de verdure.

Plus de fluidité dans les allées et venues des gens de l'extérieur. Une belle et meilleure encore ambiance de quartier.

Accès rapide en transport en commun... à un coût raisonnable ET création de commerces de proximité.

Faciliter les déplacements en ne nuisant pas aux commerces déjà en place et en permettant de se rassembler lors de la tenue d'événements locaux

Moins de voiture, plus d'activités, facilité d'accès

Dans la vision actuelle de la population qui n'utilise pas le transport en commun, on ne peut malheureusement pas considérer que le tramway pourrait amener une diminution de la circulation automobile incluant le besoin d'espaces de stationnement. Il faut le voir comme une espérance à moyen/long terme. Le chemin de la Canardière est déjà beaucoup sollicité par la circulation automobile. Je ne sais pas à quelle point l'empreinte du tramway dans ce même axe de circulation n'augmentera pas la pression des automobilistes.

Tendance à devenir un éco-quartier. Réduire l'utilisation de l'auto.

Moins d'autos

Aménagement de places publiques/parcs à proximité?

Qualité de vie et plus de vie dans le secteur commercial

Réponses

Rapidité et fréquence élevés. Un tracé sans cela s'appelle un sentier. Si pas plus rapide que l'auto: fermez les livres. Le tram doit s'immobiliser aux feux et arrêts mais doit pouvoir légalement repartir de suite avec une signalisation lumineuse et sonore qui priorisent sa traversée de ce point d'arrêt. Comme à Prague et quasi partout en Europe: je l'ai expérimenté pendant 20 ans 3 fois par année...ÇA MARCHE. Les véhicules arrêtent et laissent passer lorsque le son est entendu et que les feux clignotent vivement (inventez une couleur spécifique) Le tram ralenti, s'immobilise et repart en quelques secondes. Éducation par publicité des mois avant la journée no 1. Ce sera aussi bien adopté que les voies réservées pour bus. Si on doit attendre la totale aux feux et aux arrêts des zones urbaines: fermez vos livres.

Accessibilité des résident.es et aux commerces du quartier.

Amélioration de l'efficacité du transport et déplacements pour les personnes sans voitures.
(Jeunes, personnes handicapés, familles à faibles revenus)

Faciliter l'aller-retour au travail et du travail

- Meilleure circulation, facilité d'accès aux commerces pour les piétons/cyclistes. - Aménagement paysager.

L'insertion d'un tramway sur l'artère commerciale offrirait un accès accru aux commerces augmentant ainsi leur fréquentation. il offrirait une meilleure mobilité pour se rendre plus rapidement et efficacement vers la Haute-Ville et les banlieue Est et Ouest.

Diminution du nombre d'automobiles, incitation à marcher devant les commerces et donc envie de s'y arrêter

Préserver la qualité de vie et préserver les arbres matures du quartier qui sont présents dans le quartier.

Une meilleure communication et davantage de rencontres entre les personnes de l'ouest (secteur Legendre et Haute-Ville) et celles de Limoilou. L'interculturalisme!

Un meilleur service de transport collectif

Contribuer à l'embellissement du quartier par une reconfiguration de l'espace public, des incitatifs aux commerces et résidents pour rénover leurs propriétés, enfouir toutes les lignes Hydro, ajouter du mobilier urbain signature, des fontaines, oeuvre d'art public, etc. Reconfigurer le réseau viaire pour diminuer la place colossale laissée à l'automobile. Accroître les infrastructures récréatives et celles dédiées aux mobilités douces. Offrir davantage de lieux et liens publics pour accroître la rencontre, les échanges et ainsi consolider la vie de quartier. Sécuriser les déplacements par un apaisement de la vitesse véhiculaire. Garantir une accessibilité aux lieux d'activités (éducation, commerces, loisir...)

créer une proximité pour les gens qui ne vivent pas dans le quartier et qui veulent le visiter et une flexibilité pour les gens qui y vivent

Meilleure intégration du quartier à l'ensemble urbain Augmentation de l'attractivité du quartier auprès des citoyens

Une troisième avenue offrant une meilleure expérience à ses usagers : plus verte, des trottoirs plus larges, moins de circulation et de pollution.

Réponses

Qualité de vie
Places publiques
Diminution de l'heure de pointe
Limitier le plus possible la circulation automobile au profit du vélo, du transport en commun lu de la marche à pied.
Plus d'espaces pour les transports actifs, pour la végétation et moins de circulation dans les rues résidentielles
L accès à toute la Ville de Quebec
Le verdissement, les vitesses apaisées qui génèrent une plus grande marchabilité (à la place des cases de stationnement), un rayonnement des événements de Limoilou au delà du quartier facilité par l'accès en tramway
Une meilleure cohabitation entre les types d'usage de la voie / La diminution des voitures / La continuité et la qualité de l'offre de transport collectif
Déplacements plus faciles et plus directs vers les commerces du quartier.
Une belle accessibilité pour les événements et les services de proximité.
Des déplacements efficaces, abordables, flexibles sans voiture. Sortir des voitures du centre-ville pour faire de la place aux humains.
D'abord le bruit, non négligeable, la ville et les médias n'en font pas assez mention. Un tramway mue par électricité est beaucoup plus silencieux qu'un bus ou auto avec essence. J'ai voyagé à plusieurs endroits en Europe où il y a de nouveaux tramways. C'est impressionnant le peu de bruit qu'ils font en se déplaçant. Juste ça pour un résident, c'est une amélioration de sa qualité de vie.
Meilleure mobilité (efficacité, rapidité, fréquence, etc.) Diminution de l'utilisation de la voiture dans les quartiers centraux
Moderniser le mobilier urbain sur les axes traversés, rééquilibrer la voirie pour les modes de transport doux, désenclaver certains quartiers, apporter une dose de verdure et diminuer le bruit
Le Vieux-Limoilou est déjà un milieu de vie communautaire apprécié des familles. Il conviendrait d'y conserver la qualité de vie actuelle et d'améliorer l'accès rapide au centre-ville pour assister aux événements d'envergure, par exemple, le Festival d'été, le Carnaval de Québec, les Fêtes de la Nouvelle-France, etc,
Faciliter les déplacements urbains et du coup diminuer le trafic automobile.
Cela va améliorer le confort et la commodité des déplacements en transport en commun en général. De plus, la réduction de la circulation automobile sera un atout important pour offrir un espace de vie et commerçante plus attrayante.
commerce de proximité

Réponses

Efficacité transport en commun et apport d'une plus grande clientèle.
Réduire la circulation automobile: bruit, pollution et risque associés Permettre d'accéder à des commerces, lieux de travail en périphérie. Augmenter l'achalandage aux activités de quartier sans augmenter l'affluence des voitures Aménager le parc de la 4e av. et la canardière pour attirer les gens à y passer du temps de repos, luncher, collationner.ce parc n'est pas très invitant actuellement...pas de commerce autour qui porte à déguster quelque chose, comme un foodtruck, cantine santé mobile, etc...
Passer par la 4e avenue pour ne pas détruire la vie de quartier sympathique de la 3e avenue et la tranquillité des rues avoisinantes.
Mobilité des personnes et accès à la culture du quartier
Accès aux festivités Moins d'autos
Convivialité de tout l'espace de la rue et des interfaces avec les commerces adjacents (Ex.: le Miyagi pourrait avoir bien plus que son petit parklet, et les autres commerces pourraient faire la même chose et rapidement oublier qu'ils ont « perdu » trois places de stationnement). L'idée n'est pas juste « d'améliorer », pour reprendre les mots de la question, mais de changer l'échelle à laquelle on *évalue* « la qualité de vie, le travail, les loisirs, etc.) pour qu'elle soit à l'échelle du piéton (le réel utilisateur de l'espace de la rue - ça inclue l'automobiliste après qu'il s'est stationné dans une rue perpendiculaire).
Diminution des temps de déplacement
Définitivement.... Cette modernisation devrait attirer plus de citoyens des autres quartiers et favoriser le vivre ensemble.
Aménagement urbain pensé en pour les résidents.
Moins de transit automobile.
La visibilité au tourisme et l'accès aux citoyens
L'insertion de places publiques et prolifération des terrasses des restaurateurs à l'année ou presque. Aménagement de plusieurs rues partagées. Verdissement des rues. Ralentissement du trafic automobile. Diminution des nuisances sonores dues aux automobiles.
moins de voitures
Baisse de la circulation automobile; amélioration de la qualité de l'air; préservation de la mixité du quartier
Mobilité conviviale, réduction du bruit, circulation apaisée, prévisibilité des horaires
favoriser le transport en commun et surtout sa efficacité
Un baisse de la circulation automobile et de la pollution automobile.
Un transport écologique et efficace qui transporte beaucoup dans le respect de l'environnement,

Réponses

diminution de la circulation
Le tramway est un vecteur de développement économique plus important que les espaces de stationnement, contrairement à certaines croyances passéistes
Rien
Un meilleur transport collectif
Rendre plus rapide le déplacement des résidents du quartier vers l'est de la ville, et vice-versa, pour le travail, achats et loisirs. Les résidents des quartiers nord se déplaçant en autobus vont transiter par le quartier pour prendre le tramway et vont en profiter pour consommer dans les quartiers locaux.
Je vois surtout une amélioration de l'offre commerciale (commerces de proximité de qualité) considérant la hausse de l'achalandage générée par le tramway.
- Bonification des places publiques et lieux de rassemblement existants (place Limouloise, notamment) - De plus larges trottoirs pour offrir davantage d'espace pour les terrasses des restaurants et cafés ainsi que les tables/bancs publics - Bonification de la végétation (arbres et arbustes, mais aussi autant que possible limiter l'asphalte pour lutter contre les îlots de chaleur et créer un environnement attrayant - dans les images de la présentation, on voyait même des tramways (Paris, Barcelone et Le Havre) qui semblaient rouler sur une plate-forme avec du gazon!) - Accroissement de la sécurité des déplacements pour les très nombreux piétons et cyclistes, notamment en accroissant l'espace qui leur est accordé - Réduire la circulation automobile qui n'est pas locale ou à destination des commerces (sur la 3e avenue, mais idéalement aussi dans l'ensemble du quartier) - Supports à vélo pour favoriser la connectivité des modes de transport actifs et le tramway - Moyen de transport agréable et rapide pour se rendre au travail/à l'école/à nos activités de loisir (incluant des stations agréables l'hiver!) - Attractivité des événements du quartier pour les gens de l'extérieur du quartier, en facilitant l'accès à ces événements (ex : marché de Noël au sous-sol de l'église St-Fidèle, marché public, bazar des ruelles, etc.)
Je ne sais pas
Apaiser la circulation automobile sur l'artère commerciale au cœur du quartier, redonner autant que possible la 3e Avenue aux piétons (piétonnisation, rue partagée), faire du cœur du quartier un lieu de déambulation et de rassemblement le plus agréable possible, animer davantage le cœur du quartier (notamment par l'emplacement des stations).
Plus de place aux modes de déplacements actifs (marche, vélo, etc.) Verdissement et Végétalisation Circulation ralentie, aménagements plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes Création d'autres lieux de socialisation
La sécurité des déplacements à pied et en vélo. Augmenter les espaces verts, l'aménagement de parcs, de lieux de rencontre (en plein air).
C'est un quartier bien peuplé, il y a donc plus de chances d'aller chercher les gens afin d'utiliser ce nouveau moyen de transport.
Je crois qu'il faudrait profiter du passage du tramway pour redonner la chance aux citoyens de se réapproprier les voies publiques. Pour ce faire, il faut en profiter pour élargir les trottoirs, ajouter des arbres et des coins de repos avec bancs, des plates-bandes de fleurs pour que la rue

Réponses

redevienne un milieu de vie agréable et non pas qu'une voie de passage entre un point a et un point b. Il faut finalement faire en sorte que le passage du tramway n'accélère pas l'embourgeoisement des quartiers et que des mesures pour préserver l'abordabilité des logements et des condos pour la classe moyenne et les gens plus humbles soit prises dans ces secteurs.
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
plus de commerces (une station devient un lieu de va et viens quotidien qui attire les commerces), la diminution des stationnements, plus de design urbain
Plus de facilité de déplacements
Des parcs garnis d'arbre et de végétation.
Oui au tramway en rue principale pour amener davantage de gens dans cette rue, donc d'activité économique.
oui
Permettent aux gens qui demeurent dans le Vieux-Limoilou ou à ceux qui veulent se rendre dans le Vieux-Limoilou une option de transport en commun qui facilité les déplacements et augmentent la rapidité du temps pour y accéder. Le tracé du tramway offre de meilleure correspondance avec les autres circuits du réseau structurant.
La facilité des déplacements dans le secteur.
Réduction de la vitesse et de la circulation automobile. Plus d'Espace piétonnier
Diminution du transport automobile pour favoriser un espace conviviale; autant lors des déplacement (tram, bus, marche et vélo avec piste cyclable dédié au lieu de bande cyclable sur stationnement intermittent... , le tout étant plus sécuritaire et à l'année) que pour y être (verdissement de masse, parc, place publique permanente, grandes terrasses en réduisant l'espace à l'auto, mobilier urbain, etc.)
Permettre aux commerces de proximité d'élargir leur clientèle
Maintien d'une rue commerciale vivante
Moins de voitures je l'espère, plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes, une revitalisation des petits commerces locaux.
En profiter pour moderniser le mobilier urbain et le rendre plus attractif
Modernité, densification et partage des espaces piétons.
De l'accessibilité aux services avec des modes de transports autres que la voiture (à pied, à vélo)
une plus grande accessibilité
Efficacité de temps de déplacement

Réponses

voir réponse question 2
Possibilité de rue piétonne sur un segment de la 3e Avenue
Une plus grande participation citoyenne à la vie du quartier: lieux de rencontres, convivialité des espaces, promotion de l'achat local, etc.
Améliorer l'espace dédié aux piétons et vélos, réduire la pollution sonore et des voitures, avoir plus d'espace pour les activités culturelles et artistiques
Réduire la circulation automobile dans le secteur et favoriser le déplacement actif combiné au tramway, créer une rue commerciale principalement piétonne pour stimuler l'économie du quartier, combinée à une place de rencontres et d'événements
Permettre de venir profiter de la 3e Avenue sans avoir une auto
La qualité de l'air, la transition entre les quartiers centraux pour faire des courses, mais surtout, la mise en place de lieux de rassemblements citoyens.
Meilleure mobilité, opportunités pour embellir le quartier
Moins de route, plus de places pour les piétons. Moins de bruits provenant de la route et des voitures. Moins de pollution.
Il va de soit, si l'arrivée du tramway devait détériorer la vie de quartier pour de l'amélioration où rien.
Tramways moins bruyant et moins polluant que les autobus.
Moins de voitures, moins de pollution, moins de bruit. Ajout de végétation
Moins de voitures :) La possibilité d'avoir davantage d'espaces pour se déplacer à pied et à vélo, surtout étant donné l'étroitesse relative des rues par rapport à d'autres quartiers. Et plus de stationnements vélo à l'année longue (qui ne seraient pas retirés en hiver), près des services. Avec les avantages que cela entraîne : meilleure sécurité pour les autres usagers des trottoirs et de la chaussée, meilleure qualité de l'air (moins de pollution, moins de GES et de smog en période chaude), diminution des allergies, activité physique plus régulière (mobilité active et plus de déplacements à pied lorsqu'on prend les transports en commun), donc santé améliorée (santé durable !), etc. Pour les automobilistes justement : des économies de carburant et d'entretien de leur auto, en étant encouragés à se déplacer vers ou depuis le quartier en tram. Du loisir aussi : pour se rendre au travail, à son lieu d'études, etc., dépendamment de l'achalandage, être dans le tram plutôt que dans une voiture permet de prendre le temps de lire (possiblement de réviser ses cours), d'écouter de la musique, etc. : on arrive moins stressé au travail que si on a subi la congestion routière, on n'a pas besoin en hiver de déneiger son auto fréquemment pour se rendre au travail, et ainsi de suite... Que des gains pour la santé publique ! Un atout pour les employeurs également : les employés pourront se rendre plus facilement au travail, avec un transport plus fiable que le bus (à la fois en termes d'horaire et de place dans le véhicule), cela contribuera à l'attractivité du quartier. Plus de dynamisme également, car cela pourra inciter des commerçants à ouvrir de nouveaux espaces proches du tram, en comptant sur le fait que ces personnes utilisatrices du transport en commun peuvent davantage flâner, s'arrêter où elles veulent si elles repèrent quelque chose qui les intéresse (ce qui est beaucoup plus difficile en auto, puisqu'il faut trouver où se stationner). Enrichir la vie communautaire également, notamment lors d'événements dans le quartier : plus facile de s'y rendre et donc, possiblement plus de monde qui pourra s'y

Réponses

déplacer (on s'entend qu'on voit au-delà de la Covid-19 et des restrictions sanitaires actuelles). On peut ainsi imaginer plus d'événements également, et de socialisation (plus facile que lorsqu'on se déplace en voiture), notamment avec des personnes venues de plus loin, par exemple des banlieues.

s/o

Une mobilité rapide

Question # 5. Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence?

798 Réponses

Réponses

Je ne sais pas trop car les photos ne montrent pas beaucoup de possibilités cependant cette préférence me semble logique!

La 3ème avenue est plus centrale que la 4ème, donc potentiellement plus de clientèle qui décidera à emprunter le tramway. De plus, la 3ème avenue est le chemin naturellement emprunté par des cyclistes et piétons qui veulent se rendre de l'autre côté du Pont Dorchester, un aménagement intéressant serait clairement un atout sur la 3ème, autant côté sécurité qu'esthétique.

Préservation de la place limoiloise et arrêt qui dessert le bas du vieux limoilou

Ce sont les rues principales utilisées par les piétons, qui utilisent aussi les transports en commun. Meilleur accès aux rues principales par les personnes à mobilité réduite qui pourront ainsi mieux profiter de ce service.

3e Avenue est une artère importante.

L'opportunité est trop belle de doter le quartier d'un cœur vivant qui allie transport actif, commerces, espace public généreux et flexibles

La 4e avenue est beaucoup plus large. Moins d'impacts financiers sur les commerçants, qui va les aider à assurer leur survie. La circulation automobile pourra être maintenue. Station positionnée stratégiquement entre la 1ère avenue et la 4e avenue.

Le passage du tramway sur la 3e Avenue représente une occasion de requalifier ce milieu de vie. Ce segment de la 3e Avenue pourrait avantageusement bénéficier d'un nouvel aménagement qui laisserait plus de place au transport collectif et actif. De plus, ce segment de l'artère commerciale manque cruellement de végétation. L'accès aux commerces par des usagers d'autres secteurs de la Ville serait grandement accru, car une station serait aménagée au cœur de Limoilou. De même, lors des événements tenus à Limoilou (festivals, concerts, marché public, etc.), cette option serait beaucoup plus adaptée pour encourager l'utilisation du transport collectif. D'ailleurs, les exemples à l'international sont nombreux pour démontrer les bienfaits engendrés par le passage d'un tramway sur une rue commerçante. Ce tracé serait beaucoup plus adapté afin de maintenir/améliorer la qualité de vie des résidents que le tracé sur la 4e Avenue. Rappelons que la 4e Rue à l'est de la 3e Avenue, de même que la 4e Avenue, sont des rues résidentielles où les résidents vivent déjà beaucoup de nuisances. De plus, des stations sur la 4e Avenue éloigneraient les usagers des principaux attraits du secteur, qui se concentrent plutôt sur la 3e Avenue.

Réponses

Le respect de la vocation des voies, la 4e avenue est plus résidentielle.
permettre l'achalandage près des commerces.
Le tramway doit passer là où sont les gens, les commerces et les activités : la 3e avenue c'est le coeur du quartier, incontournable.
Offrir à plus de gens possible l'accès rapide au tramway, sans avoir à marcher trop longtemps. Avez-vous songé à un circuit qui passerait par la 1ere avenue jusqu'à la 18e rue? Cela permettrait d'éviter le coeur du Vieux Limoilou et permettrait à davantage de gens de ce secteur d'utiliser le tramway. De plus, en passant sur la 18e rue, vous augmenteriez l'achalandage des gens de Lairet sans couper celui des étudiants et travailleurs du cégep de Limoilou et de ceux de l'hôpital Enfant-Jésus. De plus, cela permettrait un réel aménagement de la 18e rue, beaucoup trop large et où la circulation est trop rapide.
Cela rend l'accès à la 3e avenue facile pour les utilisateurs du tramway tout en respectant le désir des propriétaires de commerces de conserver les places de stationnement. Personnellement j'aimerais bien que la 3e avenue devienne piétonne/tramway, mais je comprends les réticences alors je trouve que l'option B1 est intéressante.
Permet de desservir une zone commerciale et une place publique favorisant les rassemblements et la tenue d'événements
Le tramway doit desservir le plus de personnes possibles dans un secteur dense.
Accès à la 3e avenue sans pour autant la défigurer
Maintien des activités de la troisième avenue
La 4e avenue est plus large et permet aux commerçants de la 3e de bénéficier du trafic de la station
Proximité avec les commerces, plus central pour rejoindre les gens qui habitent plus haut (en haut de la 18e rue)
Je n'aime pas l'option de la 4e avenue car ça passe dans un quartier résidentiel. A cause la perte d'intimité. La 3e avenue est une rue très commerciale je pense qu'il serait plus judicieux de le faire passer sur la 3e avenue
Je crois que c'est l'endroit le moins dommageable pour les commerçants
Je préfère que le tramway passe sur la 4e Avenue afin de conserver les acquis de la 3e et de poursuivre son développement. Si le tramway coupe la 3e en deux, on vient briser le coeur du quartier. Je pense aussi que si le tramway passe sur la 3e, les automobilistes vont chercher un autre chemin en passant par la 2e Avenue où se trouvent l'école de cirque (fréquenté par plusieurs milliers d'enfants annuellement et qui traversent dans la rue) et l'école de la Grande Hermine où les enfants arrivent majoritairement à pied. Plus on éloigne le tramway de la 2e, plus c'est sécuritaire pour les enfants selon-moi.
Il nous semble que le passage par la 2ième avenue et la 6ième rue serait beaucoup plus approprié. En effet par la 3ième avenue on dérange des commerces et vient nuire au trafic régulier (piétons - cyclistes - voitures) alors que par la 4ième avenue, cela amène pas grand

Réponses

chose de plus compte tenu du peu de passagers qui vont dans cette direction exemple parcours 28.
Conserve l'ambiance actuelle de la 3e Avenue, permet le réaménagement de la 4e Avenue et offre une station de desserte à proximité de la Place Limouloise
Je ne connais pas assez bien le secteur pour pouvoir choisir une option.
Éviter le sens unique sur la 3e avenue et la redirection du trafic provenant du reste de la 3e avenue sur les 5e et 6e rue, ainsi que sur la 2e avenue qui n'est pas assez large. Possibilité de fermer la 3e avenue pour les événements Station plus proche des commerces.
Cela correspond entièrement à mes besoins de déplacements. Quoi que la 4ieme avenue pourrait peut être se développer davantage si le tramway passait pas là ?
l'intégration auprès des commerces. pour avoir vécu dans des villes françaises qui l'ont fait, l'impact est positif et majeur. La vétusté de certains immeubles de la 4e avenue pourrait avec le passage du tram être accélérée. La direction que prend la 3e avenue, et la SDC s'inscrit dans cette mobilité. de plus, le tram desservirait directement les marchés, les événements, les restaur, les commerces, etc. c'Est une porte ouverte continue pour eux!
- le tram implanté sur rue commerciale et près des places publiques, si bien réalisé, a déjà maintes fois démontré sa pertinence à bonifier la vie économique et culturelle à travers le monde
Accès de proximité à la zone commerciale. Idéalement, ce devrait être et la desserte B1 et la desserte B2. C'est tout de même une bonne distance entre les deux.
La 3ème avenue sera bonifiée en terme d'achalandage des commerces et fera désormais des jalouses parmi les rues commerciales de la ville de Québec. LA 4ème rue est un espace résidentielle et de circulation déjà encombrée par les camions, autos, police...
La position centrale de la desserte
La 3e avenue est la rue principale de ce coin de Limoilou
la 3ieme avenue car la 4ieme avenue est majeur, elle part du autoroute 40 alors que la 3ieme ne fait pas autant de sud/nord donc moins dommageable pour descendre du nord sud dans les 2 directions alors que c'est moins grave que la 3ieme soit a sens unique
le client cible de ce projet est le citoyen, alors quoi de mieux que de le faire passer dans une avenue où il y a une forte concentration d'habitation. la station qui serait aménager sur le côté de la bibliothèque serait un beau lien à faire pour démontrer que c'est pour le citoyen que vous faites ça et pour personne d'autres. et bien sur le terrain vous appartient déjà. l'option B1 demanderait à en venir à une confrontation avec le Esso et le Tim Horton pour réussir à implanter votre station. pas génial.
Connexion avec la 3e avenue sans l'entraver,
Place Limoilouse, potentiel du tramway sur un axe commerçant beaucoup plus fort que sur un axe résidentiel

Réponses

Accès direct aux commerces. Arrivée directement au coeur du quartier. Avec des aménagements inspirants et adéquats ce pourrait être la portion la plus belle du tracé!! Svp, pensons plus loin que les espaces de stationnements perdus... j'aimerais être fière de présenter le tout à des amis étrangers et ne pas être gênée d'expliquer à mes petits enfants un choix nombriliste (4e avenue) qui pourrait être fait!!!

Afin de rendre la 3e avenue plus agréable, améliorer l'attrait des commerces de proximité et de destination, augmenter la sécurité, favoriser une vie de quartier dans ce lieu central qu'est la 3e avenue.

Ce scénario préserve l'emplacement de la Place Limouloise. Par ailleurs, j'habite sur la 5e Rue à mi-chemin entre la 3e Avenue et la 4e Avenue. Je crains qu'une station trop près de chez moi sur la 4e Avenue génère beaucoup de bruit.

Le tramway favorisera les artères commerciales inévitablement. C'est donc logique que la 3e avenue soit priorisée sur le long terme. De plus, la 4e avenue est strictement résidentielle. Il est plutôt absurde d'y inclure un tramway à cet endroit.

Passer par la 3e avenue nuirait grandement à la place publique qui est chère aux résidents.

La 3eme avenue représente plus de destination d'intérêts pour les gens en déplacement.

La 3e avenue est déjà bien développée et a un « écosystème » adapté au quartier, que je ne modifierais pas par le passage direct du tramway. C'est une rue qui gère déjà bien le partage de la route, et le détournement du trafic de la 4e avenue ne m'apparaît pas un enjeu. Les désagréments posés par un passage sur la 4e avenue (baisse de stationnement et modification de la circulation) m'apparaissent moins risqués et plus faciles à gérer que sur la 3e, étant donné le type d'immeubles qui s'y trouvent et sa largeur. De plus, le passage du tramway à cet endroit permettrait un réaménagement de la 4e, qui en bénéficierait grandement selon moi.

La mise en valeur des commerces de la 3e avenue et la possibilité d'y apposer la circulation.

rue commerçantes attrayante et accessible, bons pour les commerces, j'aime beaucoup la proposition d'une rue partagée sur la 3e avenue.

Meilleure desserte du secteur commercial et central du quartier par la station à proximité de la Place Limouloise. Meilleur partage de la voie publique sur la 3e avenue, afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Une artère commerciale est beaucoup plus logique que la 4e avenue

Meilleure accessibilité pour l'ensemble des citoyens habitant dans le Vieux Limoulu (surtout ceux près de la 1e et de la 2e avenue)

Ne pas toucher à la vitalité du quartier et de la 3e avenue

Un tramway doit passer par les voies commerciales. Pour avoir visité des villes en Europe, le tram participe à améliorer son l'environnement (humain et naturel) lorsqu'il est implanté intelligemment.

Nuit moins au commerce et à la Place Limouloise

Réponses

Préserver l'accès à la 3e avenue pour les commerçants.

la 4e avenue est bon plus large que la troisième, donc à mon avis plus facile d'y installer une station. Aussi, il y a plus de population à cet endroit que près des stations-service de la 4e rue.

Choix plus stratégique considérant que les commerces et piétons sont sur la 3e avenue. Cela laisse aussi davantage de places aux piétons et aux vélos sur cette artère.

L'arrêt est beaucoup plus près du lien avec le 801. L'autre station est beaucoup trop éloignée.

J'habite plus proche de la station pour b2

Ne pas détruire Place Limouloise et la vie de la 3e avenue. Ne pas nuire aux nombreuses voitures qui circule au coin de la 3e avenue et 4e rue. Ce nombre de voiture ne va pas diminuer avec l'arrivée du tramway, car la population travaille un peu partout en ville, pas seulement dans le trajet de la 800

Préserver la 3e avenue et la vie des commerces

Garder la place Limouloise comme elle est. Moins perturbant pour les commerçants et les utilisateurs. Un accès coin 4e Rue et 3e Avenue permet d'avoir accès à la 3e Avenue facilement. Ces vraiment le meilleur choix.

Un tramway doit croiser la 3e Avenue le plus près du cœur du quartier possible, la 4e avenue au sud de la Canardière est trop désaxée par rapport à ce cœur et que les commerçants qui croient que le passage à proximité de ce transport leur nuira font une erreur lamentable. Aussi bien rezoner la 4e Avenue en rue commerciale si on va dans cette direction. En plus, la 4e avenue est un axe de transport important puisqu'un des deux seuls qui traverse le Vieux-Limoilou du nord au sud. Si on y met le tramway, ce trafic viendra assombrir des rues qui ne sont pas prévues pour ça, probablement même la 3e Avenue qu'il rendra d'autant plus désagréable, mais aussi les rues transversales. Enfin, de ce trajet résultera un arrêt de moins, ce qui est important si on veut réduire le temps de déplacement.

Il faut laisser le plus possible l'axe de circulation de la troisième avenue dégagé.

Laisser le libre accès à la 3e Ave commerciale.

Il y a déjà un arrêt d'autobus à cet endroit et ce n'est pas résidentiel.

Ne pas nuire à nos commerces sur la 3ieme avenue et gardé la sécurité

A1 Tracé le plus court soit 2 pâtés de maison contrairement à 4 pour les autres tracés B1 et B2. Station de desserte directement au coeur de l'artère commerciale, ce pourquoi normalement on implante une infrastructure majeure. Partout les tramways empruntent les axes de transit de circulation principales commerciales et achalandées des villes. Les commerces ne sont ouverts qu'une partie de la journée et de la soirée tandis que les rues résidentielles sont habitées 24/24. Le nombre de résidents affectés sur la 4e rue et la 4e avenue (53 adresses résidentielles sur la 4e rue, 121 adresses résidentielles sur la 4e avenue) par les autres tracés B1 et B2 s'élève à probablement à plus ou moins 500 pour sans doute près de 200 espaces de stationnement direct sur rue très près du lieu habité. Qu'en est-il de la 3e sur 2 pâtés de maison? 20-30 commerces, le même nombre environ d'adresses résidentielles, c'est très peu si on compare. L'aménagement de stationnements regroupés tout près de la 3e remplaceraient amplement les espaces perdus comme par exemple la

Réponses

récupération du stationnement existant sur la 4e rue entre la station-service et le commerce de plomberie Ben Huot (à l'arrêt d'autobus existant), possibilité aussi de récupérer une section de stationnement de la station-service coin 4e rue 3e avenue, possibilité de récupérer l'espace de stationnement contiguë au bâtiment du CEGEP coin 3e rue et 3e avenue.
Préservation de la place limoilouasse et de ses événements (spectacles et événements)
Aménagements favorables aux piétons sur la 3 avenue. Amener des clients au centre de l'activité commerciale
La préservation du coin 3e avenue/Canardièrre. La largeur de la 4e avenue vs 3e avenue.
Pacification 3e avenue
Sauvegarder la vocation actuelle de la 3ème Avenue : commerces, restaurants, plusieurs activités festives, etc...
La 3 est contournée, mais quand même desservie
Passer devant la bibliothèque serait utile et la 4e avenue est plus large que la 3e av. Le tram sur la 4e rue permettrait de déposer les personnes proches des commerces et du début de la rue piétonne l'été tout en conservant l'espace de la place Limouloise piéton.
Conserver la 3e Ave et la place Limouloise existantes, Élargir l'accessibilité du secteur tant du côté nord que du côté sud de la 4e Rue, Fluidité de la circulation.
1 : je ne désire pas voir de fil dans la rue 2 : il y a beaucoup de locataires qui ce stationnent dans la 4 rue, alors ce n'est pas une bonne idée de leur enlever de la place, et surtout ceux qui ont de jeune enfants, je vois mal les gens ce stationner très loin pour ce rende chez eux, 3: Sur la troisième ave, il y a moins de résident qui ce stationne la, le reste c'est le monde qui font leur commissions
Ne pas passer sur la 3e Avenue
Ce qui m'importe surtout c'est que le tramway ne passe PAS sur la 3ième ave. Pour ce qui est de l'emplacement de la station, je n'ai pas de préférence.
Moins d'achalandage sur la 3è qui l'est déjà et desserte qui permet de la rejoindre facilement.
Donne accès aux commerces de la 3e Ave aux utilisateurs du tramway, sans toutefois que ce dernier emprunte la 3e Ave.
La logique veut que l'option A desserve beaucoup mieux les gens plus au nord qui vivent de la 1e à la 3e avenue. Donc plus près d'un maximum de citoyens. B1 et B2 sont plus décentrés et illogiques à mon avis.
- Préservation de la vocation de la 3e avenue et de la place Limouloise tel quel: L'option de la 4e avenue évite tous les risques à ce niveau sans augmenter la longueur du trajet et garantie tout de même une bonne accessibilité pour la 3e avenue (coin 4e rue et 3e ave). Opportunité de revaloriser la 4e avenue.

Réponses

Conserver les améliorations aménagées sur la 3 ^e Avenue fait depuis 2 ans
Sortie près du CÉGEP, 3 ^e et de la 800 (8 ^e av)
Ne pas détruire la 3 ^e Avenue
Pour un projet qui s'étudie depuis 10 ans et bingo à 6 mois des élections on délaisse 1 ^{re} Avenue et va vers Beauport via Canadière.... Franchement vous nous prenez vraiment pour des cons....
Plus près de la 3 ^e Avenue, donc plus près des magasins, restaurants, etc...
Vie commerciale s'arrime mieux avec le tramway que de déporter vers un secteur résidentiel
Cela ferait de la 3 ^e Avenue une artère plus conviviale. Je pense aussi que la 4 ^e Avenue était un axe plutôt résidentiel, il est important pour ses habitants de pouvoir conserver leurs espaces de stationnement
Station directement au croisement de la 3 ^e Avenue, en entrée de quartier, et évitant que la circulation en provenance du pont Dorchester vers le nord ne soit déviée sur la 4 ^e Avenue entre la 4 ^e et la 8 ^e rue.
Circuit naturel, bonification de l'artère commerciale et de la place publique
projet inutile. Scraper moi ça
La qualité de vie des rues résidentielles choisie par ces citoyens alors que les avenues commerciales les gens sont habitués à plus de mouvement
Je ne veux pas du tramway
Proximité des lieux d'arrivée (commerces)
Premièrement, sur la B2, il manque la station coin 3 ^e Avenue et 4 ^e rue; Deuxièmement, un tramway passant sur la 4 ^e Avenue doit avant tout desservir les résidents et non les commerces; Troisièmement, il faut minimiser l'impact sur les commerces de la 3 ^e Avenue et sur la Place Limouloise. Malgré ce qui a été dit, cette place va souffrir de se voir couper en deux.
Épicerie à proximité et moins dans le cœur des événements (festival de musique, marché, limoïlove) quand il y en aura pour éviter de débarquer en plein trafic de gens et de voitures
La 4 ^e Avenue me paraît plus large que la 3 ^e Avenue. Peut-être que c'est une illusion! Cependant, la 4 ^e Avenue est très calme, il y a peu de circulation à ce niveau. Ça y mettrait un peu de vie et ça n'est qu'à une rue de distance de l'activité de la 3 ^e Avenue.
Ça évite que la 3 ^e Avenue empêche de faire des activités comme la vente de trottoir. Meilleures accessibilités sociales.
Par la 3 ^e , on s'approche de l'écoquartier et d'une section plus populeuse qu'entre la 1 ^{re} rue et la Canadière. On dessert plus de gens et on sert les commerçants en leur donnant visibilité et accessibilité.

Réponses

La 3e avenue est l'artère centrale et commerciale du quartier. Le but du tramway devrait être de favoriser un déplacement efficace de et vers le quartier. Les gens prendront-ils réellement le tramway pour aller au restaurant, faire des emplettes etc. si cela implique marcher plusieurs coins de rue? De plus, la 3e avenue est déjà plus passante et les locaux au rez-de-chaussée sont souvent à vocation commerciale; la quiétude du voisinage sera moins perturbée que sur la 4e avenue, très résidentielle.

Parce que la 3e Avenue est déjà très achalandée,

La place Limouloise serait respectée ainsi que les commerces de la 3e Avenue. V

Je pense que les deux tracés auront des impacts importants concernant la 6e Rue entre la 3e et la 4e avenue. Diminution des stationnements libres. Rue bloquée à la fois par la Place Limouloise (3e avenue) et le Tramway (4e Rue).

Proximité de mon domicile

3 avenue trop de commerce

Arrêt avec accès rapide pour la 3e avenue, donc un avantage pour les commerces, tout en empruntant un tracé qui semble plus naturel, la 4e avenue est plus large et virage moins serré sur canardière. La continuité sur la 4e rue évite un virage serré. Ceci me semble bien humblement. le meilleur compromis

Passage avec plus de commerces.

Station plus près de la rivière, directement sur la troisième rue et ce tracé garde intact la troisième avenue si on s'assure que le trafic de voiture reste bas

Preservation des activités à la place Limouloise

Conserver le dynamisme économique, culturel et social de la 3e Avenue. La station B1 me semble mieux desservir la 3e Avenue que B2

Le fait de passer par la rue principale (3em avenue) mettra en valeur les boutiques qui s'y trouvent. Le chemin est tout simplement plus agréable à regarder (bâtiments typiques, Place Limouloise...) L'impression qu'une station de ce type se doit de se trouver dans un lieu "connu" et non pas dans une zone plus résidentielle.

Tracé plus direct et station au coeur du quartier.

Desserte des commerces.

L'intersection canardière/3e avenue est assez bordélique comme ça sans devoir entendre 10 klaxons et cris de pneu par jour. Une ligne droite et simple. J'aimerais mieux ne juste pas en avoir de tramway rendu là

Maintien de la 3e avenue telle qu'elle est actuellement

Pour moi, l'attrait d'un Tramway c'est d'arrêter le plus proche possible des rues animées et des commerces.

Réponses

Garder la 4e avenue tranquille en raison de son caractère résidentiel. Optimiser l'accès à la 3e avenue en transport en commun puisque c'est la principale artère commerciale du quartier.

Le passage sur la 4e ave me semble plus logique pour laisser intact le caractère existant de la 3e et pour laisser la flexibilité d'y tenir des événements etc (le marché la fds, le bazar l'été etc). Ensuite pour que les commerçants puissent conserver leur logistique existante en ve qui a trait aux livraisons par exemples, ou encore laisser attirante l'option de sortir de la marchandise ou les terrasses, etc. Pour l'emplacement de la station je n'ai pas trop d'opinion, seulement que l'option B1 sur la 4e rue et 3e ave me semble plus logique puisque c'est pas mal le point de départ avec la Boîte à pains pour ensuite descendre la 3e. Ai j'étais touriste, j'aimerais arriver à cet endroit puisque que c'est un point de repère clair.

Aucun tramway svp. Personne n'a voté pour ça

C'est une belle façon de marquer l'entrée de Limoilou!

" L'attraction " de Limoilou c'est la 3e avenue. La ligne de tramway devrait s'y trouver. La circulation automobile est fortement présente, cela permettra de rééquilibrer les usages et rendre l'avenue beaucoup plus conviviale qu'elle ne l'est en ce moment. Contrairement à la pensée populaire, l'achalandage aux commerces sera probablement plus grande... Les résidents du Vieux-Limoilou ont une très forte propension à l'utilisation des transports alternatifs (avec les parts modales, p. ex.) : or restreindre la circulation automobile sur cette avenue, même si pour le moment les gens sont farouches à cette idée, devrait être grandement appréciée par tous à moyen terme. En fait, un transit mal, comme planifié sur la couronne, pourrait être très bien...

Diminuer circulation automobile 3e avenue

Bien plus logique de faire passer la ligne dans la zone commerciale de la 3e avenue. C'est conforme à ce que l'on fait partout avec ce type d'équipement qui permet de bonifier le caractère commercial de la zone.

Garder la place Limouloise et point plus central de la station

Il est préférable de circuler sur des artères commerciales

Je trouve que ça permettra aux commerçants d'attirer beaucoup plus de gens qui arriveront directement sur la 3 ieme. Ce parcours semble beaucoup et efficace.

La possibilité de passer en voiture sur la 3e avenue, donc moins de trafic sur la 2e avenue qui est une rue locale tranquille

Laisser la 3 av en équilibre naturel supporter par son énergie local et profiter de l'arrêt B1

Je crois qu'il s'agit d'une belle opportunité de changer la façon de vivre dans le quartier pour instaurer un mode de vie unique à Québec (voire même AU Québec carrément).

Le cœur d'un quartier doit être vivant et c'est entre autre ce qu'apportera le tramway. Une artère comme la troisième gagnera à être revalorisée et le passage du nouveau tramway permettra cela. En revanche cela ne doit pas se faire au détriment des résidents, très nombreux, de la 4e avenue et des ruelles adjacentes où le trafic se transportera. Il faut aussi profiter de l'occasion pour bonifier la place limouloise qui sera encore plus accessible grâce au tramway.

Réponses

la localisation de la station A, et l'opportunité de faire de la 3e avenue un endroit plus dynamique

Il est logique qu'un tramway passe par la rue Commerçante et non celle résidentielle. Comme Partout dans le Monde !

Le secteur est plus dense en terme de population sur les secteur B2 pour une station.

Les 3e et 4e avenue sont déjà des rues à forte identité de quartier avec une circulation automobile modérée. Pour préserver ces artères, et surtout réaménager d'autres artères moins sécuritaires et moins développées, je préférerais que le tramway circule par la première avenue et la 18ème rue.

station de desserte mieux située

Point d'arrêt sur la 3e sans passer par la 3e

Cela permet d'aller se rendre à pied sur la 3e avenue pour accéder aux commerces et aux restaurants et évitera de déranger les résidents de la 4e avenue avec les allées et venues des utilisateurs..

Ça bonifiera l'aménagement urbain d'une artère commerciale en plein essor. Ça réduira les déplacements en voiture sur cette artère et favorisera les déplacements en transport collectif, vélo, à pied. Ce sera bénéfique pour les commerces qui se trouvent sur le tracé du tramway. Il y aura bonification de la place Limouloise pour la rendre plus attractive et plus permanente.

Plus près des commerces sans augmenter la circulation piétonnière dans le quartier résidentiel.

Si le tramway est sur la 4e Avenue, le trafic se déplacera sur la 3e Avenue qui est déjà très achalandée. Je préfère la diminution de la circulation automobile sur une artère commerciale que l'augmentation afin de favoriser la vie de quartier.

D'un point de vue personnel, la localisation de la station serait la plus proche de chez moi. D'un point de vue général, il va de soi que le tramway doit passer sur l'axe central du quartier et non sur une la 4e rue qui outre la bibliothèque n'est pas une destination en soi. De plus, je suis d'avis que le désagrément engendré par le passage fréquent du tramway est supérieur dans le cas de résidents de la 4e avenue que celui qui sera subi par les commerçants de la 3e, lesquels bénéficieront d'une desserte et une visibilité accrue.

Cela aura un effet important sur la diminution du nombre de voitures qui circulent sur la 3e avenue qui est une artère commerciale. Les gens pourront circuler à pied, ce qui stimulera davantage le magasinage, puisqu'un environnement piéton est davantage propice au lèche vitrine et à la consommation locale. Cela améliorera également la qualité de vie des résidents du quartier qui se déplacent à pied ou à vélo dans le quartier puisqu'ils y habitent. Les gens venant de l'extérieur seront aussi davantage incités à prendre le tramway pour venir se promener dans le vieux Limoilou plutôt que de prendre leur voiture pour ce faire.

La 3e avenue a déjà une belle dynamique, qu'on ne sait si on saurait maintenir avec de tels changements. Ce trajet (B1) s'approche aussi davantage du secteur sud du quartier, souvent laissé pour compte.

Réponses

Un vrai choix de transport structurant, un bel avantage pour les commerçants, la création d'un bel espace de vie de quartier. Pour avoir vécu dans des villes avec tramway, le mélange rue commerciale/tramway/pas d'auto ou peu (réglementé pour livraison, et les commerce vendant des choses lourdes) sont très agréables à vivre, on se rend à ces places en transport en commun, pour faire le tour des boutiques sans stress et en sécurité.

Le tramway ne devrait pas circuler sur la 3e avenue, car cela compliquerait les déplacements, les espaces de stationnement et la vie de quartier. L'emplacement de la station B1 dessert un endroit stratégique qui permet tout de même de desservir les résidents et commerces de la 3e Avenue, malgré le passage sur la 4e Avenue.

J'aimerais que ce tronçon de la 3e avenue devienne 100% piétonnier. J'aime beaucoup l'idée de faire de la place Limouloise un pôle central.

La vie communautaire est très forte autour de la Place Limouloise sur la 3e Avenue. Je crains que le passage du tramway à cet endroit nuise aux activités communautaires qui s'y déroulent en temps "normal". Et puis ce secteur a récemment été rénové en profondeur (et à grands frais), ce qui a entraîné des travaux qui se sont étirés pas mal dans le temps. Je n'ai aucune envie de revivre cela (j'habite sur Canardière près de la 3e Avenue). Pour ce qui est de l'option B2, il me semble qu'un arrêt à cet endroit desservirait un plus grand bassin d'usagers.

Bonification de l'artère commerciale, réduction de la circulation automobile sur celle-ci. À condition qu'il n'y ait pas encore plus d'autobus sur les rues voisines (4 passages à l'heure déjà sur la 4e avenue).

Cela permet aux personnes d'aller facilement sur la troisième avenue en tramway. Je trouve qu'il y a vraiment beaucoup d'inconvénient de passer sur la troisième avenue. Cela nuit aux commerces, amplifie les débarcadères dans les ruelles, enlève la quiétude aussi pour les enfants qui jouent sur la place Limouloise. La réalité est aussi que c'est vraiment difficile pour les locataires de trouver des places de stationnement et déjà il y a une tendance aux stationnements des visiteurs dans les ruelles. Si le tramway passait sur toute la 3e avenue, je pourrais comprendre, mais je me demande encore qui viendra chercher ses pots de peinture chez Juneau en tramway. Les événements et la place Limouloise me tiennent à cœur.

Je souhaite avant tout préserver l'actuelle 3e avenue.

3e Avenue trop agréable à fréquenter pour la changer.

Paysage urbain et vitalité des rues commerciales et des espaces publics

Très mauvaise idée de faire passer le tramway sur la 3e avenue. La 4e avenue est plus large.

La 3e avenue ne devait pas avoir de station/desserte. Les travaux et l'ampleur du projet pourraient nuire aux commerces qui sont établis et à l'esprit familial qui se bâtit depuis plusieurs années avec beaucoup d'effort.

Maintien de la Place Limouloise, 4e avenue plus large que la 3e avenue, investissement important il y a quelques années pour la Place Limouloise.

J'ai un commerce sur la 4e rue depuis 23 ans, nous avons écopé beaucoup avec la pandémie, nous allons en avoir pour des années à nous remettre financièrement, il n'y aura plus de stationnement pour mes clients sur la 4e rue et plus sur la 3e avenue et que dire de la vie de quartier sur la 3e avenue, nous allons tous perdre les gens des autres quartiers que nous.

Réponses

voyions débarquer de plus en plus venir faire leurs emplettes et malheureusement il n'y aura plus de stationnements accessibles.
Intersection plus achalandée, pas de destruction de la 3 ^{ème} avenue.
Pérennité des commerces et activités de la 3 ^e avenue
Aucun
Le tramway doit passer au coeur de l'activité économique. Occasion d'améliorer l'attractivité du secteur. Occasion d'améliorer les places publiques festives. Éviter des transferts de la circulation auto de la 4 ^e vers la 3 ^e ou autres.
Apaisement de la 3 ^e . L'option sur la 4 ^e poussera le trafic sur la 3 ^e alors que c'est l'inverse qui est recherché. Pour les grands événements, ils pourront avoir lieu plus haut sur la 3 ^e .
J adore l effervescence de la 3 ^e . Pourquoi « briser » ce qui fonctionne bien?
Ne pas empiéter sur les commerces et la vie de quartier de la 3 ^{ème} avenue.
Je souhaite que la troisième rue demeure sens unique
On laisse la 3 ^e libre
B1 près de plusieurs commerces de la 3 ^e avenue. Plus avantageux de migrer une partie de la zone au sud vers du développement résidentiel à étages, pour remplacer une partie plus industrielle, si station à proximité. Descente plus dans le coeur de l'action du vieux-limoilou. Tout de même très facile de se rendre dans des événements publics au coin de la 3 ^e avenue et Canardière
B1 en raison de la proximité de cette station avec St-Roch, Ça satisfait aussi les gens qui veulent que le Tramway profite aux commerces de la 3 ^e .
faire de la 3 ^e avenue un pôle d'attraction
La réfection de la 4 ^e avenue , moderne et arborescente, avec priorité cycliste et piétonnière me plaît énormément
Meilleure desserte d'une rue résidentielle.
La localisation de la station, en plein cœur du quartier, et le fait qu'elle emprunte le tracé le plus logique, celui où se déroule les activités commerciales et festives.
Plus central. Donne une belle vitrine et accessibilité pour les commerces.
Opportunité d'avoir un tronçon de la 3 ^{ème} avenue transformé en espace public partagé par les piétons, cyclistes et tramway. Accès limité à l'automobile pour plus de sécurité. Ce type d'espace se combine mieux à une rue commerciale.
Plus central dans le quartier.

Réponses

Preserve la place limouloise
Accès 3e avenue commerciale et intégration du tramway dans la place limouloise, réaménagement Canardière
Confirmer la vocation de la 3e avenue comme voie de circulation pour le vélo.
L'accès rapide et facile à la troisième avenue est incontournable. Étant donné la tenue d'événements dans la 3ème avenue, il serait intéressant que la place soit donnée aux cyclistes et aux piétons en tout temps.
Revitalisation de la 4e Avenue, conservation de la vocation de la place Limoilou, plus facile de dévier la circulation de la 4e Avenue que celle de la 3e Avenue qui est plus grande, moins d'impacts dans les rues avoisinantes.
La Place Limouloise n'est pas un endroit où les gens veulent se reposer en silence. C'est un endroit où l'on va pour voir du monde. Le terme « bain de foule » est peut-être exagéré, mais on y va pour une trempette sociale. Plus il y a des gens, plus on veut y aller. C'est comme quand on va voir une partie de hockey: il y a plus d'ambiance quand les gradins son plein. L'endroit où se trouvera la station générera beaucoup de trafic de piétons. Mettre cette station ailleurs qu'à la Place Limouloise aurait comme effet d'éparpiller l'animation sociale du quartier. Je crois que la Place Limouloise devrait être notre mini "Times Square", un endroit animé où les gens convergent. Au contraire, le parc Sylvain-Lelièvre devrait demeurer un endroit plus reposant. Ces deux places devraient être complémentaires plutôt que concurrentes. En ce sens, l'option B2 serait la pire. Il y aurait un développement de restaurants/café/commerce sur la 4e Avenue au détriment de la 3e Avenue. Il vaudrait mieux avoir une concentration de l'activité commerciale sur une seule avenue. Les évènements publics peuvent avoir lieu sur la 3e Avenue au nord de la Place Limouloise. Pour des spectacles en plein air, il serait peut-être possible d'utiliser le "perron de l'église" de l'École de cirque et le grand espace qu'il y a en avant. C'est plus près de la 3e Avenue que de la 4e Avenue.
Il est inconcevable pour moi de passer par la 4e Avenue. Aucun argument "positif" n'a été suggéré à ce propos: c'est l'option préconisée par les anti-tramway et ceux qui veulent le "cacher" le plus possible et limiter les pertes d'espace de stationnement. Tous les arguments "positifs" pointent vers la 3e Avenue (bonification de la Place Limoilou, amélioration des transports actifs et collectifs dans le quartier, impacts positifs à long terme sur les commerces de la 3e Avenue, nouvelle porte d'entrée dans le quartier, refont plus complète de la Canardière, etc.).
élargir le centre du Vieux-Limoilou, requalifier les artères du tramway, ne pas scinder en 2 la place principale de Limoilou (coin 3e/6e/Canardière) par le passage du tram et d'1 arrêt à cet endroit spécifiquement
Je suis française, j'ai vécu dans des villes de tramway (St Etienne, avec un des plus vieux tramway de France; Strasbourg, la ville pionniere en matiere de nouveau tramway en France) et je ne peux pas imaginer qu'un tramaway contourne le coeur d'un quartier! Tous les tramway en France passent par le centre ville commercial. C'est hyper attractif pour les commerces. En France, les commerçants se battent pour avoir les nouvelles lignes de tramway en face de leur commerce. Le tramway, ça ajoute de la vie, ça permet d'avoir des aménagements beaux, verts, plus sécuritaire. Quand tu es sur une terrasse d'un café, c'est tellement plus agréable de voir un beau tramway que des chars. C'est moins bruyant, moins polluant, plus sécuritaire!
Concentrer l'activité sur l'artère économique, stimulant le commerce et laissant la tranquillité au secteur à dominance résidentielle.

Réponses

La place limouloise est déjà un endroit attractif et est relativement proche du "cœur" du vieux Limoilou. De plus cela permettra d'avoir une circulation proche des commerces qui bénéficieront de la station. Les rues plus résidentielles seraient à distance de marche.

c'est ce qui m'apparaît le moins dérangeant à la fois pour les commerces et les résidents

Les voitures vont devoir pouvoir tourner sur la 3e avenue pour prendre le pont vers saint roch. Je crois que la station sur la 3e avenue serait plus visible et incitative pour les gens en général que celle sur la 4e qui serait d'avantage connue par les locaux. La station ne devra pas trop nuire aux commerçants.

Je crois que le passage du tramway peut aider la 4e Avenue à se développer d'avantage sans déranger les commerçants de la 3e Avenue. Elle est plus large et est à quelques pas de la 3e Avenue pour ceux qui utiliserons la station B2.

La 4e ave est très calme, l'augmentation du passage pourrait perturber

La 3e avenue est une artère sociale et commerciale immense pour Limoilou. C'est le cœur du quartier. J'ai beaucoup de difficulté à comprendre que l'on veut détruire cela pour 3 rues. Même si on en coupe une seule partie, on va lui nuire. De ce fait, la 4e avenue est plus propice car elle n'a pas du tout la même importance.

La 3ème est une artère commerciale, alors que la 4ème avenue est un secteur résidentiel. Le tramway sur la 3ème avenue dérangera moins la population résidentielle.

La 3e avenue avec les restaurants seraient moins agréables avec un tramway tandis que la 4e avenue ne serait pas dérangée par cet ajout.

La jonction de la 4ème rue et de la 3ème avenue est grande et pourrait être mise en valeur. C'est un excellent croisement entre St-Roch (rue du pont), l'autoroute (pont drouin) et Limoilou

Cela n'affecterait pas les commerçants de la 3e avenue

Je veux pas qu'il soit sur la 3 e ave

La préservation de la Place Limouloise

La 3e avenue est un axe commercial contrairement à la 4e avenue qui est plutôt résidentiel. Pour avoir voyagé un peu, les tram ou tramway sont souvent localisés sur les axes commerciaux ce qui est à mon avis plus approprié.

Largeur de route beaucoup plus optimale sur la 4e avenue pour accueillir tramway/bus/voies cyclables (du même coup), qui plus est ça laisse la voie aux commerçants de la 3e pour faire leur commerce, tout en étant encore très accessibles de la 4e avenue.

Le pôle événementiel risque d'être affecté par le passage du tramway sur la 3e avenue (option A). Celui-ci devra fort probablement ralentir en raison de la densité piétonne ce qui rend le tramway moins efficace. L'option B1 est intéressante, mais la station du pôle d'échange St-Roch est à proximité. L'option B2 permettrait de revitaliser la 4e avenue en plus de donner un accès plus rapide au cœur de Limoilou aux gens en provenance de Beauport.

Réponses

Franchement mieux ... ! : - Respect des axes routiers essentiels pour un projet de tel envergure, c-i-e le tramway passe là où il devrait, point à la ligne. - Les habitants savent et s'attendent à ce que ces axes routiers soient occupés, majeurs et essentiels dans leur quartier. - C'est la logique même du développement et de l'implantation du tramway dans le VL.

Proximité avec les commerces.

Dynamisme de l'artère commerciale et tranquillité pour le secteur résidentiel

Ce serait logique de construire une station à la place de la station service (B1). Cela conserve le cœur du Vieux-Limoilou quasi-intact, mais améliore grandement le déplacement. Ce serait même un peu plus proche de la rivière St-Charles, et donc un endroit stratégique.

La proximité des commerces, La desserte du quartier (au cœur des activités) Cette option est la meilleure pour moi si on retire la circulation auto sur la 3e avenue (sauf pour livraisons et urgence). Si on garde la circulation auto et diminue la place aux piétons/vélos, ce serait mieux sur la 4e avenue avec la station B2

- La station B1 me semble trop près du Pôle St-Roch, qu'on peut accéder assez facilement à pied. - La station B2 me semble trop loin de toute l'activité centre/est du Vieux-Limoilou. - La 3e avenue a besoin d'un réaménagement pour permettre plus de transport actif (vélos, piétons, transport en commun). - Selon moi un tramway favorise les commerces en amenant un fort achalandage quotidien (transit).

Cela permettrait de maintenir l'accès véhicules et les places de stationnement pour les commerces de la 3ième et la canardière... de plus la place limouloise ne serait pas touchée

Pour créer un grand pôle coin 3e Avenue et Canardière. Les autres options mettent le tramway dans la cours arrière, ni les commerces ni la vitalité de la 3e avenue pourront en profiter. Le Tramway doit être au cœur de l'action.

J'habite sur la 4e avenue, croisement 4e rue et je ne vois pas l'utilité d'avoir un tramway sur une rue d'habitations.

pas de préférence nous serons touché par la construction du tramway de toute façon puisque nous sommes situé sur le chemin de la Canardière

Mixité des usages plus propice à l'adoption du tramway. Il faut réduire la place de la voiture sur la 3ème avenue, les voies de circulation sont très larges. Cela permettra d'agrandir aussi les trottoirs, et d'ajouter des pistes cyclables réellement séparées de la circulation automobile.

Il n'est pas nécessaire à mon avis de faire passer le tram sur la 3e avenue. Pour ne faire que deux coins de rues sur ce tronçon, cela ne serait pas positif pour la place limouloise où il y a plusieurs activités pendant l'été et l'automne. S'il y a une station B1, ça ne prend même pas 1 minute pour marcher jusqu'à la Canardière. C'est donc peu utile de faire passer le tram sur la 3e avenue, ce qui briserait la place Limouloise premièrement et 'casserait' l'image chaleureuse des gens à pied sur la 3.

B2 plus central dans le quartier Moins d'impacts sur la 3e avenue

Le fait de faire de la place Limouloise une plus grande place publique

Réponses

Éviter à tout prix de passer sur la 3e avenue
Préserver la place Limouloise et son utilisation pour les événements, elle est au cœur du quartier et difficilement remplaçable. Ne pas nuire aux commerces pendant les travaux Stimulation de l'économie sur la 4e et revitalisation de cette avenue
Meilleure desserte du centre du quartier et de l'artère commerciale. Possibilité de redistribuer la circulation automobile vers la 4e avenue.
Cela serait mieux que B2 car un compromis serait fait entre les 3 options ce qui éviterait le passage sur la 3ème Avenue mais desservirait le service quand même en traversant la 3ème avenue "commerciale".
Cela me semble plus logique au niveau de la fluidité et l'attraction que cela créera sur la 3e avenue
Plus accessible pour les résidents de la 4e Avenue, Plus près de la place limouloise et de l'épicerie/pharmacie, etc. Distance "raisonnable" avec les autres points d'arrêt.
Le status quo de la place limouloise et la desserte plus efficace du bas du vieux limoïlou
La préservation de la 3e avenue, de sa vocation culturelle, économique, commerciale et de lieu de rencontres telle qu'elle est actuellement.
Voir question 3
Car l'arrêt est plus central au quartier que le B1. Car moins d'espace de stationnements pour les résidents seront enlevés par rapport à l'option de la 4e Avenue. Car il y aurait moyen d'élargir l'espace fait au piéton entre la 6e et 8e rue sur la 3e Avenue.
Le nouvel aménagement du tramway serait intéressant pour une artère commerciale, plutôt que sur une rue résidentielle (4e ave). C'est l'occasion d'améliorer encore plus la cohabitation piéton/vélo/transport dans un endroit qui est très fréquenté. Et puis cela ne touche qu'une petite partie de la 3e avenue.
meilleur accès aux commerces
La station dessert les commerces de proximité, ce qui entraînera un achalandage dans lesdits commerces. De plus, elle est au cœur du quartier Limoïlou (alors que les stations B1 et B2 desservent difficilement les habitants à l'est du quartier)
L'option a semble la plus logique et centre ville cependant il faudrait voir pour un espace pour les festivités. Je crois aussi que de faire passer le tramway sur une artère secondaire n'est pas très logique.
Diminuer le trafic de voiture sur la 3ème afin de sécuriser les autres usages de la route et permettre d'augmenter l'envergure de la place Limouloise
Laisser les autos sur la 4ème avenue qui est naturellement plus adaptée et faire de la 3ème avenue une artère plus conviviale pour piétons et cyclistes

Réponses

Tracé le plus logique qui passe sur une rue commerçante et qui permet de mettre en valeur celle-ci ainsi que la place Limoilou de.
cela iderait peut-être la canardiere de se revitalisée
Plus central, la 3e est une artère commerciale et le tramway va favoriser l'accès aux commerces
Amener les gens à traverser complètement la zone commerciale, permettre de complètement dégager le coin en cas déccement.
Amener la revitalisation su secteur a l'est de la 4e avenue. Diminuer l'achalandage a la place Limouloise qui remplit de jeunes et de plus vieux qui relaxent. (4e avenue au lieu de la 3e avenue) Aussi ce n'est pas du tout relaxant de manger sur une terrasse a côté d'un tramway, autos, vélos, etc...
Je ne veux pas de tramway sur la 3e avenue, Cela briserait la qualité de vie du quartier
Le quartier tirerait davantage profit d'un passage du tramway sur la 3e Ave en raison du fort potentiel économique que cela apporterait aux commerçants. Les aménagements possibles autour du passage du tramway profiteront surtout aux commerçants et aux usagers.
la 3ème avenue est l'avenue commerçante du quartier c'est donc là que le transport doit se trouver pour accéder facilement aux commerces locaux
Je crois que le tramway devrait circuler sur l'avenue commerciale. Je trouve l'arrêt centrale.
Je privilégie l'option A parce que c'est la meilleure façon d'intégrer le tramway dans la tram urbaine. La 4e est très résidentielle. On ne cache pas un tramway dans une rue résidentielle.
Il faut préserver les commerces car ils seront durement touché même si le tramway passe par la 4em durant les travaux
Attrait d'un passage au coeur du vieux-limoilou. Préserver tranquillité et stationnement des résidents (4e rue, 4e ave) plutôt que des commerçants.
1. Éviter le passage par la 3e avenue. 2. Éviter de séparer l'artère commerciale de la 3e avenue en 2 sections et d'avoir une perte de continuité. 3. Éviter de détruire un lieu qui a été rénové récemment et est apprécié par les utilisateurs (Place Limouloise). Ce serait une très mauvaise utilisation des ressources. 4. Éviter d'ajouter des fils (pour le tramway) dans une rue exempte de fils car ils sont déjà enfouis. Cela fait le charme de la 3e avenue. 5. Éviter d'enlever des espaces de stationnements ou de terrasses aux commerçants et aux clients des commerces de la 3e avenue. En plus, cela nuira au stationnement sur les Rues perpendiculaires qui sont déjà des espaces limités pour les résidents de ces Rues. Les clients des commerces (venant en voiture) et les résidents de la 3e avenue chercheront à se stationner dans les Rues. 6. Éviter de compromettre la tenue d'événements culturels, les espaces de rencontres, les aires de repos et de quiétude, ainsi que les marchés publics d'été sur la 3e avenue. 7. Éviter les longs chantiers/travaux compromettant la circulation sur la 3e avenue ce qui nuirait aux commerçants, aux résidents, à la circulation automobile, piétonnière et cycliste sur cette artère. 8. Éviter de compromettre la circulation automobile, entre autres, mais aussi piétonnière et cycliste à l'intersection de la 3e avenue et la 4e rue, car c'est le seul chemin d'accès à l'autoroute Laurentienne et à la route vers la ville (par la rue de la Croix-Rouge). C'est aussi un passage obligé lorsqu'on veut se rendre en ville en passant par la 3e

Réponses

avenue ou encore, par des Capucins en empruntant l'intersection 3e avenue - 1ère rue. Si l'intersection 3e avenue - 4e rue ne peut plus être empruntée de façon efficace par les automobiles (si on mettait les stations en B1 ou en A par exemple), elles vont trouver un passage alternatif qui sera nécessairement l'augmentation de la circulation dans les rues perpendiculaires à la 3e avenue dans le but de passer par la 2e avenue et/ou la 1ère avenue, pour rejoindre la 4e rue à l'ouest de la 3e avenue, ou encore par la 4e avenue pour rejoindre la 1ère rue à l'est de la 3e avenue. Cela qui compromettrait inévitablement la tranquillité des Rues de Limoilou qui sont des secteurs résidentiels! 9. En passant par la 4e avenue, on pourrait rénover la place Sylvain-Lelièvre, rendre plus sécuritaire l'intersection 8e rue - Canardière - 4e avenue, créer une piste cyclable et plus de sécurité pour les piétons dans une artère où la circulation automobile est déjà moins dense et non-essentielle pour rejoindre d'autres routes. Le concept de voie partagée s'applique mieux à la 4e avenue (circulation automobile locale surtout). On conserverait une route où la circulation automobile est déjà établie (la 3e avenue) en évitant de dévier celle-ci vers des Rues/Avenues totalement résidentielles (toutes les Rues au nord de la 4e Rue, la 2e Avenue, etc.) et on conserverait la tranquillité sur la 4e avenue en évitant l'augmentation de la circulation automobile sur cette dernière.

Diminuer l'impact des travaux sur les commerces de la 3ème avenue.

La 4ième avenue est plus approprié pour garder la vitalité urbaine de la 3ième et avec une déserte sur la 4ième rue, ceci augmentera l'achalandage économique du secteur pour les gens utilisant ce mode de transport. Un point important, les comparaisons avec les européens est biaisé, je peux comprendre que nous avons été conquis par ceux-ci mais notre mode de consommation ressemble plus à notre voisin américain, donc utilisation de gros véhicule et changer cette mentalité d'utilisation de voiture ne passe pas nécessairement par le tramway. Bien sûr un meilleur transport collectif aide à ce changement mais quand vous comparez le type de véhicule consommé au Québec versus la France les québécois achètent plus de VUS que de petite voiture.

Je voudrais conserver la 3e avenue des jus piétonne et avec rassemblements et événements. La 4e rue est plus étroite et relie deux axes importants de Limoilou. Plus de résidents profiteraient d'une station sur la 4e avenue

C'est pour dénaturer la 3e avenue au minimum, car il s'agit d'une des plus belles rues en ville. Au contraire, la 4e avenue bénéficierait d'un tel projet.

Maintenir le caractère résidentiel de la 4e avenue Donner de la visibilité aux commerces de la 3e en y faisant passer le tramway Faire de la 3e avenue une avenue sans automobilistes

Habitant dans Maizerets, dans l'otique où j'aurai déjà eu à marcher, je présume beaucoup, j'aimerais débarquer directement sur la 3e ave plutôt que d'avoir encore à marcher pour me rendre sur la 3e. Je compose avec des limitations qui restreignent mon endurance à la marche. Le système doit aussi être pensé en fonction des gens à mobilité réduite.

Laisser le cachet commercial de la 3e, en plus des diverses activités s'y déroulant. Donc, la desserte des usagers B1 m'apparaît la mieux située.

L'opportunité d'améliorer les opportunités commerciales pour les commerçants de la 3e avenue me semble plus grande en passant par là qu'en l'évitant.

J'habite la 4e ave et je préfère que le tramway passe devant chez-moi plutôt qu'il y ait une plus grande affluence de voitures (si le tramway emprunte le chemin de la canardière et la 3e ave).

Réponses

LA DESSERTE VERS LA TROISIÈME SERA PLUS RAPIDE

Les aménagements des nouvelles structures (places publiques, pistes cyclables, végétaux) seront plus profitables à toutes la communauté. Passage privilégié pour découvrir les commerces locaux par les usagers hors quartiers.

Dynamiser l'ensemble du secteur et pas juste la troisième avenue, tout en facilitant l'accès à cette dernière.

Ma réponse est en Question #3.

Laisser la 3eme avenue intacte (piste cyclable). J'installerais 2 station soit une 4eme rue / 3eme avenue et une 8eme rue/ 4eme avenue.

À moins qu'il y ait une station près de la 1ère avenue c'est la plus proche d'où je reste.

Près d'où j'habite.

moins de changement/dérangement dans le quartier avec cette option

Accès direct à la 3e avenue

Il est très agréable de se promener dans la 3eme avenue. Il serait dommage que les espaces de trottoirs doivent être réduits. Cependant, la 3eme avenue mérite d'avoir un arrêt de tram qui la dessert. Si le tramway doit néanmoins passer sur la 3eme avenue, une solution pourrait être d'interdire la rue aux voitures.

Garder la 3e avenue attrayante pour les familles, les poussettes et les personnes à mobilité réduite.

Cet arrêt me semble pertinent parce qu'il est dans un secteur où il y a des commerces intéressants.

Station située au cœur du quartier beaucoup moins excentrée que dans le cas de la station B1, permettant de mieux préserver la quiétude des milieux résidentiels. Ce tracé semble être plus favorable à la mise en place du concept de rue partagée qui offre plus de potentiel pour le développement et la vitalité de l'offre commerciale.

J'habite dans la 4e avenue et je crois que le tramway devrait privilégier une station sur une rue commerciale plutôt que de chambouler la vie des résidents. De plus j'ai peur de me faire exproprier! La station de B2 est sur ma maison!

Avoir l'opportunité de transformer la 3e avenue pour qu'elle soit (encore) plus convivial pour les cyclistes et piétons.

Permet aux usagers du tramway de descendre ou d'embarquer sur la 3e avenue et ainsi d'avoir accès à pied aux commerces qui s'y trouvent

Passage par Place Limouloise essentiel Plus cohérent sur avenue commerciale Plus pratique vers des milieux qui sont des destinations potentielles

Réponses

Je suis résidente sur la 4e avenue (entre la 6e et la 7e rue) et pour moi, les travaux à venir et le tramway qui passe devant la porte signifient un déménagement du quartier pour mon conjoint et moi.

La 3 e Ave à une vocation commerciale à forte circulation automobile, je désire que ça reste ainsi. La 4e avenue pourrait facilement devenir piétonne sans causer de problématique majeur. Je préfère la station sur 4e rue parce que c'est plus centrale et c'est très proche des stations existantes du rtc

Il semble évident que c'est l'option qui apportera le plus de valeurs au quartier. Celle qui va éliminé le moins de stationnement, celle qui va être la plus avantageuse pour l'ensemble des quartier de la Ville en créant une nouvelle place touristique incontournable. Je ne crois pas jamais qu'un jour on verra une carte postale d'un Tramway sur la 4e ... Sur la 3e par contre ... Ca va mettre Québec encore plus sur la map et pour des dizaine d'années à venir.

Pour les commerçants

Va amener plus de clients sur la rue commerciales. Préserve tranquillité des résidents

On peut débarquer plus près des commerces.

le tramway est sûrement moins bruyant et plus sécuritaire que tous les camions et véhicules lourds passant en ce moment sur la 3e . S' il passe par la 4e Ave. il y en aura encore plus. Conserver la piste cyclable sur la 3e. Ma seule inquiétude est pour la place limouloise. Mais j'ai confiance que vous trouverez une bonne solution.

Tranquillité des voisins de la 4e rue

La troisième avenue est l'artère centrale du quartier. Les moyens de transport structurants doivent être greffer aux artères principales. De plus, un tramway sur la 4e avenue et des voies réservées sur la 1e avenue vont entraîner une augmentation significative de la circulation sur la 3e avenue, ce qui n'est pas souhaitable pour cette artère, ni pour les piétons et cyclistes qui l'utilisent.

Préserver la Place Limouloise

Incitatif à l'utiliser car plus visible; plus intéressant pour les commerçants de la 3e Avenue.

L'emplacement B2 est très proche de la place limouloise sans avoir le dérangement du passage du tramway.

Cela donne un accès direct aux commerçants de la 3e beaucoup et sera plus utilitaire. Préserve la Place Limouloise qui est l'âme du quartier. Délimite un périmètre au lieu de le coupé en deux. À mi-chemin (ou presque) entre la station pour le CÉGEP et le terminale de St-Roch.

Un tracé qui permet de préserver la place Limouloise et une station au coeur du quartier!

Impact sur la qualité de l'artère commerciale (plus de lieux propices aux passages piétons, cyclistes, espaces publics sympathiques. Éviter d'amener encore plus de trafic sur la 3e avec un passage du tramway sur la 4e avenue.

Réponses

L'activité économique et l'accessibilité aux commerces ne doit pas être diminuée.

Ce tracé se rapproche du coeur du quartier et de ses services, points d'intérêt.

Il faut préserver la dynamique qui s'est instaurée sur 3e Avenue. Il s'agit d'un espace important pour la vie socio-culturel des gens du quartier. La portion de la 3e Avenue ne doit pas être sacrifiée pour le passage du tramway. C'est d'aller à l'encontre des besoins des gens du quartier.

Un arrêt pres d'un épicerie pour facilité le transport des gens et de leurs achats. Une proximité de la 3e avenue en peu de temps à pied.

Pour ma part, il prendrait la 1er avenue, passerait sur la 6e rue et prendrait la Canardière par la suite.

La tramway sur la 3e avenue rendrait cette avenue plus propice à sa transformation en rue à sens unique et peut-être même en rue piétonne. Il serait agréable et sécuritaire que la 3e avenue devienne une rue piétonne. La 4e avenue est plus large (semble plus large) et pourrait accommoder un peu plus de trafic.

Permettre aux commerçants de la 3e ave de conserver leurs acquis et amener d'avantage d'activité avec la station à proximité. De plus, la station serait à une intersection beaucoup plus fréquenté donc elle insisterait d'avantage d'utiliser le tramway.

Il y a beaucoup de commerces intéressants à desservir à l'axe de la 3e avenue avec la 4e rue (boîte à pain, dépanneur, yoga, restaurants, coiffeurs, etc). C'est la porte d'entrée du coeur du quartier et ça donne à mi-chemin entre le secteur sud du quartier vers st-roch qui est encore très pauvre (maison de chambre, loyer modique) et le secteur nord qui s'embourgeoise de manière notable. Je pense que les gens qui descendent à cet endroit pourront facilement cheminée à pieds le long de la 3e avenue et rayonner dans le quartier. Cela sera à l'avantage des moins nantis à mon avis et pourra contribuer à la vitalisation du secteur nord qui en a beaucoup plus besoin que le reste du quartier. Il faut comprendre que les portes d'entrée du quartier se situent: - au croisement de la 4e rue avec la 1ere avenue (sud-ouest) - au croisement de la 3e avenue et de la rue des sables (sud) - au croisement de la 1ere rue avec le boulevard des capucins (sud-est) - au croisement de la canardière avec le boulevard des capucins (nord-est) - au croisement de la 18e rue avec la 8e avenue (nord) - au croisement de la 18e rue avec la 1ere avenue (nord-ouest) La place limouloise est définitivement au COEUR du quartier et il ne doit pas y avoir une barrière qui entrave le quartier. le point B2 mène nul part (pas de commerce, aucun croisement intéressant. à la limite ce devrait être déplacé au coin de la 4e avec la canardière, là où on peut profiter du parc pour attendre et se diriger rapidement vers les commerces). le tracé sur la 3e avenue prive le quartier de son coeur (événements).

Dans les autres villes du monde où le tramway a été implanté avec succès, le tram dessert les rues commerciales, et redonne ainsi de l'espace aux piétons et aux cyclistes. On aggrandit les terrasses sur le 3e et donne un coup de pouce aux commerçants. Pour le stationnement, je habite dans la quartier et me stationne parfois dans le secteur - il n'y a vraiment pas de problème avec l'offre de stationnement dans les rues v avoisinantes. Par contre, ce serait vraiment une opportunité manquée si on cache le tramway sur le 4e. Donc 3e avenue, en mode rue partagée avec aucun voie de transit dédiée à l'auto. L'accès automobile devrait se limiter strictement à la livraison aux commerces et à l'accès pour les riverains, où nécessaire. Solution facile pour les événements sur la place Limoiloise - réorienter la scène face au nord, le long de l'avenue, à partir de Chez Fiston. Ce n'est vraiment pas plus compliqué que ça. Les avantages de l'insertion sur le 3e sont nombreuses, et en contre partie il y a plusieurs bémols

Réponses

pour une insertion sur le 4e (plus de trafic sur le 3e, passage d'un tramway sur une rue résidentielle, probabilité à terme que des commerces installent sur le 4e, minant la vitalité de la 3e, perte des places publiques potentielles sur le 3e, etc). Dans 10 ans, si on ne choisit pas le 3e, on va le regretter, et ce serait les commerçants les premiers perdants.

Le tramway doit passer sur les rue commerciales comme la 3e.

la possibilité pour les piétons de partout d'accéder dans le confort du tramway aux commerce de la 3e Avenue, donc de garder la principale artère commerciale de Limoilou. par contre, il serait intéressant d'avoir un point de transition de la RTC pour rejoindre le parcours 801 direction Terminus de la Faune pour desservir aussi l'hôpital St-François d'Assise. il serait intéressant d'ouvrir des commerces sur le chemin de la Canardière et la "renipper" un peu !

Pas de passage sur la 3e avenue et une station dont le lieu permettra à plus de citoyens d'y avoir accès.

Malgré les impacts négatifs directs sur les commerces lors des travaux d'aménagement du tramway, il est important d'arrimer ce corridor structurant avec l'artère commercial pour la renforcer. L'artère commercial avec une circulation apaisée permettra une augmentation des commerces sur rue, qui s'approprient davantage l'espace public pour augmenter des milieux de vie durables et conviviales. En Europe, les corridors de mobilité durable traversent les secteurs commerciaux dynamiques, et renforcent leur positionnement au sein des villes.

Proximité

C'est l'axe commercial

tramway stimule les activités économique-commerciales de la 3e avenue. Une artère où la place de l'auto devrait être réduite. Cette circulation routière peut être détournée vers 1ère et 4e avenues.

Accessibilité plus efficace à l'artère commerciale qu'est la 3e avenue. On évite de faire passer le tramway sur une rue résidentielle.

Accès à la 3e avenue avec une station sans affecter la vocation actuelle de l'artère principale du quartier.

L'Option A empêcherait beaucoup d'événements existants de fonctionner sur la 3e avenue. L'Option B1 permet d'accéder rapidement à la 3e avenue, tout en passant par la 4e avenue qui est beaucoup plus large et moins occupée.

Préserver l'accès rapide et facile aux commerces de la troisième avenue. Préservation de la voie cyclable sur la 3e avenue.

C'est au coeur de l'activité humaine déjà bien présente! La place limouloise et ses environs est particulièrement achalandée. Les citoyens de cette portion du quartier sont déjà des habitués du trafic et des activités de déplacement (micromobilité, vélos, piétons, etc.).

Meilleure desserte du vieux Limoilou

Rues plus larges Moins de "coudes", qui augmentent le bruit Moins de risques de détourner la circulation automobile -plus bruyante et polluante que le tramway- vers le résidentiel. Une

Réponses

station 4e rue permet de desservir le quartier arrière ; jonction 3e serait bien bien si on ne peut pas avoir les deux, elle reste proche du pôle, donc l'accès à la 3e ave reste possible facilement. Avec une 2e phase sur 1e avenue, la 4e avenue permet de s'éloigner et de mieux couvrir le quartier.

circulation du tramway plus près des commerces

Parce que la station B1 est plus près du tramway. Je préfère que le tramway passe sur la 4ème avenue.

De faire passer le tramway sur deux artères déjà pleines de vie et côtoyer par des familles et des cyclistes me semble dangereux pour le quartier. L'option B1 est préférable, car il y a déjà des autobus qui font ce trajet et ce sont les rues comprenant le plus de trafic lors des heures de pointes. Si le tramway permet de diminuer le trafic, tout en emménageant mieux ces deux artères moins privilégiées du quartier, ce serait gagnant pour tous.

Le tramway pourra stimuler le dynamisme de la troisième avenue si c'est bien fait.

Je crois que ce sont tous des mauvaises idées. Il faudrait expliquer les impacts directs sur les gens pour chaque option. Il est très difficile de se prononcer sans données probantes.

La station serait alors placée davantage plus près des commerces, de la bibliothèque, ce qui garderait la 4e avenue plus tranquille pour les résidents.

Secteur plus commercial, moins résidentiel donc: - Moins de dérangement pour les habitants - Une arrivée beaucoup plus dans le "feu de l'action" pour les gens qui viennent de l'extérieur.

Centralité dans le quartier Près des commerces et des habitations

Pour conserver la 3e avenue telle qu'elle

Le choix est partagé, aucune des deux tracés n'est parfait. Cependant, la circulation piétonne est plus élevée sur la 3e avenue, et c'est un axe qui aurait avantage à voir disparaître la circulation automobile locale pour l'appréciation des lieux. De plus, cela pourrait peut-être réduire quelques centaines de mètres le trajet à pied pour les gens plus au nord de Limoilou vers le tramway.

La 4ième avenue a moins de commerces. Tranquillité du quartier.

Conserver les commerces de la 3e ave.

En autant que ça passe pas sur la 3e avenue

Je ne crois pas que l'option de passer sur la 3e avenue serait bonne pour les commerces qui auraient moins de places de stationnement pour les clients

Serait plus central. Augmenterait le charme de la 3e avenue. Belle vitrine pour les commerçants. Si cette section devenait piétonne ce serait encore mieux!

Permet de garder la vie de quartier sur la 3e avenue B1 donne une proximité visuelle avec les commerces et les événements de la 3e qui les aidera plus que B2.

Réponses

Permet de préserver la vie dynamique de la 3e avenue tout en permettant une facilité d'accès à cette avenue
Je trouve que la station est plus centrale.
C'est le passage le plus logique! Ça doit passer en plein centre du centre de l'activité du vieux Limoilou
Préserver place limouloise, et événements. Par contre, ne pas surcharger la 3e avenue de stationnements
Conserver le cadre champêtre de la troisième avenue mais une station pour y accéder rapidement
Impact sur la 3e Avenue. Station à proximité de la 3e Avenue.
L'utilisateur peut descendre du tram au cœur de la rue commerciale et se diriger vers la portion nord ou sud de l'avenue pour faire ses courses.
Je ne veux pas de tramway. Trouvez un autre moyen de transport mieux adapté à la ville de Québec et à notre climat.
La 4e avenue possède un grand potentiel de transformation de la 3e rue jusqu'à la 18e rue inclusivement. La 4e avenue pourrait devenir un axe de déplacement actifs très intéressant si elle était réaménagé en même temps que l'implantation du tramway pour être plus conviviales pour les piétons, cyclistes et résidents, car il y a moins de circulation de transit que sur la 1ère et 3e avenue. La plus grande distance entre les courbes risque d'accentuer le confort à bord du tramway également, comparativement à l'option de la 3e avenue où les courbes sont assez rapprochées.
Difficile de se prononcer sans connaître les impacts propres à chaque scénario. Le tracé retenu devrait assurer une circulation fluide des piétons et cyclistes sur la 3e av., permettre un accès direct aux commerces de la 3e av à partir de la station de tram et faciliter les déplacements automobiles selon les schémas de déplacement actuels
Je ne réside pas dans l'entourage immédiat du parcours; je priorise l'opinion des résidents et commerçants qui sont à proximité.
moins de commerce sur la 4e rue et 4 avenue
Le coin 3e Avenue et Canardière est très centrale. Je crois aussi qu'avoir une desserte à cet endroit pourrait valoriser l'endroit.
Plus central, mieux desservir les commerces
Nous allons éviter que la 3e av soit one way
Ne pas casser l'élan que connaît la 3ème avenue avec un changement trop important n'apportant rien de nouveau pour cette rue déjà très vivante

Réponses

En général il me manque des informations pour faire un choix éclairé car on ne connaît pas l'impact des deux options sur la circulation, notamment dans les ruelles, sur le bruit, etc. Voies plus larges sur la 4e avenue. Préservation de la place Limouloise et de la tenue d'événements, comme Limoilou en musique. Je saisis mal comme une station en A pourrait s'harmoniser avec la place Limouloise. L'arrêt B1 me semble trop éloignée de l'arrêt du cégep Limoilou. L'arrêt B2 semble plus de proximité pour l'accès aux résidents du quartier.

Préservation de la 3e avenue telle quelle. 4e avenue beaucoup plus large qui va permettre une meilleure fluidité dans la circulation des piétons et cyclistes. 4e est moins achalandée. Station B1 car entre deux entre Limoilou et St-Roch.

Nous sommes propriétaires d'un établissement œuvrant depuis 13 ans sur la 3 e avenue et nous sommes rendus à maintenir un achalandage co étant desservant un clientèle locale et récurrente. La 3e avenue est une des avenue qui connaît le plus bel essor économique de la Ville de Québec depuis les 4 dernières années. Elle est florissante du aux efforts de tous les acteurs et des résidents .

Dessert bien la 3 è avenue sans les impacts d'un tramway sur la 3 è

cela dépend de l'endroit où cela rejoindra le chemin de la canardiere.

Stimulation économique de la 3e avenue et garder la 3 agréables pour les piétons et cyclistes.

Les restaurants de la 3e avenue profiteront d'une zone piétonne. L'arrêt A sera le plus près de commerce.

L'option A est la plus centrale pour les commerces et les habitants du quartier. Les autres options (B1 et B2) sont plus excentrées est risque de poser les problèmes suivants : - Éloignement des commerces qui risquent de ne pas profiter du passage du tramway et de son achalandage - Mouvement de personnes fêtardes à la sortie des bars et restaurant de la 3e avenue vers les zones plus résidentiels aux risques d'entraîner des nuisances notamment sonores. - Réduction de la canopée bien fournie de la 4e Avenue

Voir Q.3

J'hésite entre l'option B1 et B2. L'important est de ne pas bloquer la 3ieme avenue. Si le trafic peut se faire aisément sur la 3ieme avenue, je trouve intéressant de faire sortir les gens près de l'avenue des commerces et des restaurants.

La 3ieme avenue est centrale, ça permet une penetration maximum du tramway dans le quartier

Une station au coin de la 4e avenue et de la 6e rue offre un accès piétonnier direct et rapide avec les commerces sur la 3è avenue et la Place Limouloise. La distance à parcourir à pied est optimale. De plus, cette station est au coeur de la portion plus résidentielle et également à deux coins de rue de la bibliothèque St-Charles-de-Limoilou.

Ne pas mêler les zones de dessertes des usagers en plein dans les zones commerciales. Répartir est beaucoup mieux dans l'usage du citoyen , le développement d'un quartier et non pas d'une seule rue et surtout en post COVID...pour ne pas faire plus de dégât auprès d'une zone commerciale déjà très très affaiblie. Le passage dans la troisième sera forcément un sacrifice pour certains même si le projet peut paraître beau.

Réponses

sauver les commerces de la destruction et ils seront encore là pendant minimum 30 ans, ce qui continuera de persévérer la joie de vivre dans le quartier en rassemblant tout ces gens. si ça passe sur la 4e avenue, seul les habitations seront touchés, les gens insatisfaits pourront déménager ailleurs et laisser la place à des gens qui veulent vraiment habiter près du tramway. beaucoup moins dommageable que de se créer une rue fantôme qui était autrefois achalandée grâce aux commerces

Moins de perturbation pour Canardière et 3e avenue

Passer dans l'artère la plus dynamique et commerciale

Placer le tramway au cœur du quartier

Côté pratique

Le tracé a rejoint plus tout le monde et passe par les endroits qui ont vraiment un intérêt. Pourquoi s'éloigner de où les personnes vivent. Il suffit de passer par le A pour rejoindre plus de monde.

Plus central au quartier.

Augmenter la place des piétons sur l'artère commerciale. Si un événement fait fermer une partie plus au Nord de la 3e Ave, la circulation automobile y serait déjà réduite, donc moins d'impact sur les autres rues.

Laisser les autos passer sur la 4e avenue, et augmenter la place pour les piétons et les vélos sur la 3e avenue.

Plus direct

Desserte des commerçants de la 3e avenue.

4e avenue est peu passante et peu de commerce contrairement à la 3e qui est pleine de vie et d'activités commerciales

Permettrait de créer une 3e Avenue apaisée qui pourrait ressembler à la rue Nationale à Tours ou à ce qui a été annoncé pour la rue de la Couronne dans le quartier Saint-Roch. Vivement ce type d'aménagement novateur et moderne dans le quartier que nous aimons!

Cette station permet une meilleure desserte pour les passagers de Limoilou en haut de la 6e rue. Si le tramway passe par la 4e avenue, il faudrait un arrêt au niveau 4e rue/2e ou 3e avenue, et un autre au niveau 4e avenue/canardière

Il va être préférable de faire monter et descendre du tramway à la station A parce qu'il y a plus de commerces de proximité.

Profiter du dynamisme déjà présent de la 3e avenue pour la rendre le plus possible piétonne

Le tram devrait passer sur l'artère commerciale

Plus central pour y accéder rapidement de tout le vieux-Limoilou.

Réponses

Déjà l'axe de déplacement
Habite le secteur touché.
Les endroits potentiels où je risque de me rendre sont à proximité de la station A
Le tramway sur 3e avenue va apporter plus de gens aux commerces locales, il faut absolument que ça passe sur 3e avenue.
capucins
Proximité avec les commerces, la place publique, et les événements.
Permet de bien desservir les commerçants de la 3e avenue
préservation 3 ieme av
Aucune nuisance aux activités de la 3e ave, et la station est un point central entre la 1e et la 4e ave. Je crois que ça procure un bon équilibre.
je ne voie pas l'utilité acheter des bus electrique
Ce permettrait d'amener de la vie sur la 4e avenue qui pourrait se transformer en une autre 3e av. La station B1 permet un accès plus facile à la 3e avenue dès son point d'entrée.
La 4e avenue est une bonne voie de transit pour les voitures. Si on envoie le tramway sur la 4e avenue, les autos vont déborder encore plus sur la 3e avenue, alors que celle-ci devrait être consacrée en priorité aux piétons, vélos et tramway. Il faudra par contre trouver une façon de compenser la perte de la place Limoilou.
Station dans le cœur du quartier commerçant, une zone de la 3e totalement piétonne, zone qui pourrait être prolongé jusqu'à la 10e
La 4e avenue sert à rien actuellement. C'est l'endroit où ça aurait le plus d'impact bénéfique, sans nuire aux commerçants.
Stimulation de la vie économique entre autres
La proximité de la ligne.
Plus de commerces à cet endroit
Il faut garder le caractère urbain festif et les lieux conviviaux conçus pour les résidents de ce milieu.
Elle permet de desservir plus de quartiers de Limoilou et offre une possibilité pour rajouter des stations sur long terme pour un meilleur service dans Limoilou.
La 3e est commercial

Réponses

Je crois que d'avoir un arrêt près de la Place Limouloise serait plus attrayant. On arriverait directement près des commerces sans avoir à trop se déplacer. D'un point de vue tourisme aussi ça pourrait être intéressant d'arriver directement au point d'attraction. On pourrait même pousser plus loin et faire de ce bout de la 3e avenue et canardière accessible seulement aux piétons / cycliste et au tramway.

Faut que le tramway passe au coeur de limoilou ... 3ieme av et canardiere

Préservation de la place limouloise et l'arrêt de l'option B2 est loin des activités du quartier.

Garder le tramway central (accès, passage)

Passe par un endroit plus achalandé Plus près des gens qui vont le prendre

L'accessibilité aux commerces, plus centrale, moins de chantiers et de dérangements dans les secteurs résidentiels

apporterait moins de circulation de transit dans le bas -canardière

Station située en plein centre du vieux-Limoilou. Rejoint plus de gens, permet de débarquer directement sur l'artère commerciale du quartier pour les gens qui proviennent de l'extérieur du quartier. Il y aurait toujours possibilité de tenir des événements sur la 3e avenue en haut de la 6e rue, ce qui ferait que les gens débarqueraient aussi là où sont les événements. Possibilité de bonifier l'aménagement de la place Limoilou en passant par la 3e, pour que ce soit vraiment le point d'activité central du quartier. Malgré le dérangement pour les commerces qui ont une clientèle qui se déplace principalement en voiture (Juneau et Sobab/Jura) je crois que ce sera bénéfique à long terme pour tous les autres commerces, puisque ça amènera plus de gens sur la 3e avenue. Il y a aussi probablement moyen de trouver des mesures d'atténuation pour les 2-3 commerces principalement impactés par le retrait d'espaces de stationnement dans la rue entre la 4e et la 6e rue.

Meilleur tracé et meilleur station

Stratégiquement mieux placé et plus efficace

Une arrête en plein coeur des commerce serait parfait pour eux

Excellent accessibilité pour les piétons et plus de sécurité pour les usagers

L'obligation de passer par la 3e avenue devrait augmenter l'achalandage et donc le revenu des entreprises

Ne pas toucher la 3e. Du tout.

Un Tramway est un gros plus pour les commerçants et en passant par la 3e av. le Tramway desservirait la Canardière dès le début de celle-ci et ça aiderait son développement depuis le temps qu'on veut le faire

Maintient des événements à la place limouloise (un tram ne peut traverser une foule); bonne distance entre la station et le pôle st-roch; piétonnisation du bas de limoilou; et retrait des feux rouges sur la 4eA/4eR et 4eA/6eR.

Réponses

La zone de débarquement du Tramway est la plus stratégique. Elle permet d'aller visiter les commerces au Sud et au Nord de la 3e avenue sans marcher une distance excessive. Elle évite également de passer sur la 4e avenue qui est une zone uniquement résidentielle.

Cela permettrait une meilleure répartition de l'achalandage et de diversifier le secteur de la 4e avenue où la station B2 est prévue.

Emplacement de la station B1. Vraiment optimal pour accéder aux commerces et assez central dans le quartier.

Les gens dans le tramway vont voir les commerces dehors et vouloir débarquer.

C'est inconcevable de faire passer le tramway sur la 3e avenue, de "défaire" tout les plans d'aménagement de la place Limoilou et la perte de l'espace public pour les grands événements. De plus, la 3e avenue est moins large que la 4e et les commerçants perdront les places de stationnement important pour la clientèle de l'extérieur

En parallèle à l'attractivité des commerces et dans un coin plus ouvert

L'emplacement de la desserte.

Il ne faut pas modifier le coin de la 3e Avenue et de la Canardière. Ce coin est rassembleur, dynamique et convivial.

Conserver la quiétude des lieux d'habitation. Transformer la 3e avenue en lieu plus invitant pour les piétons.

je suis contre le projet du tramway

La présence du tramway sur la 3e avenue transformera cette dernière, en favorisant la création d'espaces publics. Le retrait des quelques cases de stationnement ne constitue pas un enjeu en tant que tel. La 3e avenue est une rue vivante, l'automobile n'y a pas sa place nécessairement.

On doit passer le tramway au cœur du quartier et des commerces de destination, pas le cacher sur une rue résidentielle....

Le tramway amène les gens aux commerces.

Préserver la tranquillité des secteurs résidentiels et la station est plus central

Arrêt situé tout près du secteur commercial qui enlève peu d'espaces de stationnement pour les commerces environnants

4e avenue plus large et ne dérangera pas les commerces

Pour améliorer la 3e avenue, accessible et plus vivante

C'est le parcours qui emprunte les rues commerciales et non les rues résidentielles. La 3e Avenue et la Canardière sont commerciales, donc peu de résidents habités au niveau de la rue, la majorité habite au 2e ou 3e étage, donc, moins incommodé par le bruit. La station qui

Réponses

est le point le plus dérangeant (bruit occasionné par les rassemblements de gens qui attendent le tramway) devrait être comme suggéré dans la proposition A c'est l'endroit idéal pour les commerçants et le moins irritants pour les résidents.

Proximité de léchangeur saint roch a l'option B1 donc B1 inutile, et option A implique un tramway proche des artères commerciales donc non

L'option B2 sera plus à proximité des résidents du quartier.

Accès rapide aux commerces environnant

La station doit être bien en vue sur une grande artère et non sur une rue résidentielle

moins de voitures dans 3e avenue

Accès facilité aux commerces pour les usagers des transports actifs et mobilité durable + préservation des quartiers résidentiels

Facilite l'accès aux commerces de la 3e Ave tant pour les clients voyageant en tramway que pour ceux qui viennent en automobile. Faciliter la tenue d'évènements tel que le marché public.

La proximité a la 1e avenue

Mon feeling de ma vie de quartier

Le passage sur la 4e avenue est préférable afin que les événements ayant habituellement lieu sur la 3e et nécessitant la fermeture de la portion de la 3e avenue entre la 4e et la 6e rue puissent se tenir (surtout à la place Limouloise). Par ailleurs, l'ajout de la station B2 sur la 4e avenue, pourrait être une opportunité pour revitaliser ce secteur.

Je ne vis pas dans ce secteur, mais pouvoir m'y rendre par tramway pour fréquenter la 3e m'intéresse.

Préserver l'accès à la clientèle fréquentant les commerces de la 3e Avenue.

La desserte des usagers est plus pratique.

La tramway sur la 3e rue serait nuisible aux commerces et la station devrais etre le plus pres possible du cégep Limoilou

Permet de conserver les terrasses et stationnement des commerces de la 3e avenue et la station à l'intersection 3e av et 4e rue permettrait aussi de stimuler le côté sud de Limoilou vers la rivière. Je ne suis pas convaincu que les autres options permettrait de développer ce secteur aussi bien.

Accès plus facile aux commerces, tranquillité et sécurité dans les rues résidentielles.

Permettre un plus grand accès aux commerces de la 3 e et garder une vocation résidentielle à la 4 e

Réponses

Plus près du cegep et tracé plus direct. Moins déroutant pour la circulation et les stationnements pour accéder aux commerces.
Un arrêt qui dessert l'axe commercial de la 3e avenue est nécessaire, mais pourquoi gêner la vie communautaire qui a pris tant de temps à s'installer sur la 3e avenue?! De grâce ne la défigurez pas.
Les commerces et restaurants sont sur la 3e Avenue. J'ai beaucoup voyagé et les tramways passent toujours sur les rues commerciales. Sinon, comment un touriste se retrouve pour trouver les commerces et restos?
préconiser la 3e ave avec son charme et cachet y a rien sur la 4e ave belle place pour ça
Le passage du tramway dans une rue commerçante va apporter de la visibilité aux commerçants, et donc plus de clients pour eux
Diminuer le trafic de transit sur la 3e avenue et y améliorer l'espace dédié aux transports actifs
J'imagine que cette option transformerait ce segment de la 3ème Avenue en rue piétonnière, ce qui rendrait l'endroit plus convivial.
Moins à marcher pour atteindre la rue commerçante
plus court et respect du flot actuel de circulation
Conserve la place Limoilou
La portion visée de la 3e avenue par l'option A est achalandée, il y a des commerces de proximité bien implantés auxquels les résidents sont attachés. Avec l'option B1, la desserte servirait ce tronçon de la 3e avenue et serait à proximité de l'artère menant au centre-ville et d'un accès au parc linéaire de la rivière St-Charles
Ne pas nuire aux commerces de la 3ième Avenue, ainsi qu'aux événements de la Place Limouloise.
Plus central - plus près des services mais sans passer sur la 3e avenue - préserver les endroits éphémères
Passer sur la 3e est une opportunité extraordinaire de soutenir le développement
La station B2 est à mi-chemin de tout
La 3ème avenue restera l'artère névralgique et commercialement développable. Les gens venant d'autres secteurs de la ville auront avantage à descendre directement sur la « main ».
Favorise l'achalandage des commerces sur 3e mais ne dérange pas la tranquillité sur la 4e av.
Ne connais pas assez ce coin.
centralité

Réponses

Vous allez saccager mon quartier. Allez sous terre
Je ne veux pas du tramway; il va briser notre quartier
La 3e avenue devrait pouvoir être piétonnière au maximum, surtout l'été. De plus, une station sur la 4e tomberait en zone résidentielle plus dense.
Refus du tramway.
Aucune de ces réponse
Je trouve plus pratique en terme de proximité cette option. Cependant, je sais que les commerçants l'aiment moins alors j'hésite. Cette partie de la 3e avenue me semble moins commerciale et moins piétonne que plus loin.
Doit nous conduire directement aux points d'intérêt et la 3e avenue en est un.
Proximité des commerces le quartier sera plus vivant
C'est l'endroit où veut descendre ququ de passage dans le cartier
Préserver la place Limoilou et permettre d'organiser des événements sur la 3e avenue
La 4e avenue a moins de piétons et la circulation est plus rapide. On évite donc de déranger le secteur commercial et événementiel de la 3e avenue. La 4e avenue est aussi plus large ce qui affecterait moins le quartier. La station B2 est moins proche du pôle d'échange St-Roch. En éloignant les stations, on permet moins d'arrêt du tramway et une meilleure accessibilité aux stations par les habitants du quartier.
Préserver la 3e avenue
La 4ème ave est plus large et moins achalandée. Plus de résidents y vivent. Aucun commerce dans ce secteur. Passer par la 3ème ave nuirait considérablement aux commerces, en éliminant des cases de stationnement. Le tramway n'est pas un service de transport de porte à porte. En passant sur la 4ème ave, pour aller sur la 3ème ave au niveau de la 6ème rue les gens ne devront marcher que 2 à 3 minutes.
La 3e avenue génère davantage de déplacements. Il me semble plus logique de desservir une rue commerciale qu'une artère résidentielle. Ce serait l'occasion de rendre la 3e avenue uniquement accessible pour le tramway, piétons et cyclistes.
Diminuer la circulation auto sur cette portion et voir tranquillement s'installer une zone piétonne avec commerce
En Europe, les tramways semblent passer directement dans les lieux animés ils semblent bien intégrés
laisser 4e ave plus tranquille pour les résidents et y mettre une piste cyclable
pour accès aux commerces

Réponses

La proximité de plusieurs commerces a ce point. Café, boulangerie, coiffeurs et autres services.
L'emplacement de la station est plus près des commerces.
Parcours plus direct.
De pouvoir garder le charme de la 3 ième avenue avec ses restos et boutiques et de pouvoir y maintenir des événements...
Plus près des commerces de la 3e avenue.
Accès facile à la 3e avenue
Être le plus proche possible des piétons.
J'habite st-roch alors je n'ai pas les connaissances requises pour avoir une opinion sur le tracé dans Limoilou
l'accessibilité aux commerces pour toutes les personnes de la ville
Maintenir la vie commerciale de la 3
J'aurais préféré que le tram ne passe pas par des rues résidentielles. Toutefois, il serait dommage de perdre la placette limouloise sachant qu'il n'y en a pas d'autres. La station devrait être sur le 3e avenue, le plus proche des commerces et pour moins déranger les rues résidentielles.
Une station vis à vis de la 3e avenue est nécessaire . Si la station est trop loin des commerces , les gens vont moins l'utiliser .
Loin du quartier vivant et qui enrichit Limoilou.
Préserver le cachet de la 3e avenue.
Pour garder la 3 ième avenue tel quel et garder notre espace limouloise Mettre de la nouveauté sur la 4 ième avenue et l'embellir.
Conserver la qualité de vie et l'animation du quartier ainsi que favoriser l'accès aux commerçants
Un tracé plus direct qui n'encombre pas la 3e avenue.
Accessibilité aux commerces et place publique.
La station à la Place Limouloise me semble la plus appropriée pour l'accès au secteur animé de la 3e Avenue et de la Canardière.
Conservation d'un milieu de vie où les commerces et déplacements sont concentrés au même endroit.

Réponses

Protection de la place Limouloise
Conserve l'accès à l'aménagement actuel avec en plus une station à proximité des commerces. La 3e avenue est le cœur du quartier revitalisé, ce n'est pas le temps de tout démolir.
La station dans 4e rue donne accès facile à 3e et 4e avenue.
En profiter pour rendre la 3e avenue une rue piétonne et cyclable, donc le tramway ne devrait pas y passer. La station est plus logique au coin de la 4e rue qu'en B2.
J'ai l'impression que la quatrième avenue est un peu plus large que le chemin de la canardiere et elle donne accès au quartier résidentiel
le tramway doit passer ou il y du monde et des commerces
Plus logique selon la configuration des lieux actuels (l'angle du chemin de la Canardière)
JE N'AI JAMAIS VOTÉ POUR CE PROJET DE TRAMWAY. ON ME L'A HYPOCRITEMENT ENFONCÉ DANS LA GORGE. VOTRE CONSULTATION ACTUELLE N'EST QUE POUR BIEN PARAÎTRE.
Cela doit être pratique
Y a rien dans ce bout là, de la 4e Avenue et ce serait plus beau pour le "look". La 3e avenue, c'est vraiment beau!! Ce serait comme une entrée pour cette belle avenue. La 4e avenue, c'est laid, d'un bout à l'autre!
B1 dessert davantage de citoyens à mon avis, en particulier le collège coin 3e Rue 3e Avenue et les nouveaux blocs en construction.
4 ième avenue mieux moins de monde qui passe auto et la station sur coin de 3 ième avenue y a plus de gens qui vont par là
Ca fait longtemps me semble avec beaucoup d'argent déjà dépensé dans le projet et vous ne savez toujours pas comment faire, à moins que vous vous serviez d'un sondage encore pour justifier vos erreurs
En passant par une petit bout de la 3e Av nous avons l'occasion de remarquer la vie commerciale et sociale de cette artère
Québec, C'est pas la place pour un tramway .
Éviter de passer par l'angle 3e avenue / Chemin de la Canardière. Éviter de développer des infrastructures à l'angle 3e avenue / 4e rue.
Plus près de chez moi donc plus accessible pour moi.
Il ne faut pas dénaturer la 3ième avenue qui offre des commerces de proximité et du divertissement. La station sur la 4 avenue m'apparaît à proximité de plus de gens.

Réponses

Le moins dans les jambes.
Je suis contre le stupide tramway, tout comme la majorité de la population.
Rue plus commerciale
D'abord, les choix sont restreints. D'abord on décide du trajet, mais on ne peut pas choisir l'emplacement des stations. Ce dernier choix dépend de l'emplacement des autres stations. Quelle sera la connexion avec le bus de la 1ère avenue ?
Préserver la 3e
Rue plus large
La 4e avenue est un naturel pour le tramway, surtout à cet hauteur du Vieux-Limoilou qui profitera - enfin - d'une certaine revitalisation. Mettre le tramway sur la 3e avenue seulement pour deux coins de rue paralysera cet axe inutilement. Aucune plus value à desservir la Canadière avec un tramway dans cette portion.
Je pense que si le tramway passe sur la 3ième avenue, La place limouloise sera aménagée de manière plus invitante et permanente. Je fais ce choix en pensant que la partie de la 3ième avenue entre la 4ième et 6ième rue serait piétonne. Ce qui permettrait d'améliorer la qualité de vie des résidents.
la 4e ave est plus large. et le tramway va dans les 2 sens
J'ai toujours adoré me promener avec ma grand-mère sur la 3e avenue. Il y avait des magasins et de la vie. Ça faisait vie de quartier avec les commerces qui ressemblait à St-Roch. C'est très Typique ce coin là dans les années 50
Plus direct et plus la ligne suit les aires où il y a plus d'achalandage et densité.
Aucun obstacle à la circulation sur la 3e Avenue. Centralisation de la station avec desserte d'une plus grande population
L'option A desservirait mieux la clientèle située à l'ouest de la 3e avenue et au nord de la Canadière.
Station plus centrale au quartier, plus de commerces à proximité.
Desserte bien situé pour les activités du coin
Moins de désagrément pour commerces de la 3e avenue. Plus central.
3e avenue desservi par B1 et possibilité de continuer de fermer la 3e avenue pour divers événements .
tramway passe l'endroit où sont les commerces.
Ne pas engorger la 3 avenue

Réponses

Meilleure insertion urbaine
Aucune de ces options n'est opportune, je vais me battre jusqu'au bout pour qu'il n'y ai pas de tramway.
B1 offre un bel accès aus utilisateurs du tramway aux commerces de la 3e Ave.
Faire d'une portion de la 3ieme avenu une rue sans voiture.
Ne pas passer dans Limoilou. Ne pas défaire Notre vie de quartier Notre quiétude. Notre quotidien
Je n'en veux pas tout simplement de tramway à aucun endroit dans la ville
station à proximité de chez moi
Tout simplement aucun intérêt pour ce projet qui est dans le seul but d'être mis sur une carte postale au lieu d'être un projet souhaité par les citoyens. Ce projet n'est aucunement un projet d'avenir efficace et souhaitable pour notre ville.
Dynamiser les commerces de proximités et préserver la mobilité et la quiétude du secteur résidentiel.
qu'il n'y ait pas de tramway sur la 3e avenue. Le boulevard des capucins serait une meilleure option
NON au tramway
Limitier les détours évitables sur le trajet du tramway (favoriser la fluidité du parcours) Éviter l'encombrement de l'artère commerciale afin de laisser davantage d'espace aux résidents et aux clients des commerces Éviter de déstructurer la zone commerciale de la 3e avenue, de même que l'aménagement de la Place limouloise Avoir tout de même un arrêt sur la 3e avenue, afin de favoriser l'arrivée de visiteurs provenant de l'extérieur du quartier
Pas de passage sûr la troisième mais arrêt sur la troisième
Je ne veux pas que les longs travaux et le tramway nuisent aux commerçants de cette portion de la 3e avenue. Il y a des restaurants mais aussi des boutiques et lieux d'entraînement. Je m'inquiète aussi du sort de la place Limouloise si le tramway la traverse.
Aucun tracé . Je veux pas payer des taxes pour un projet inutile qui n'apportera rien au final.
Les piétons peuvent remonter tranquillement la 3eme avenue (commerçante) pour faire leurs courses. Préservation de la place Limouloise qui vient d'être rénovée.
Arrêt face à la troisième avenue, mais sans les inconvénients d'un tramway pour les commerces, le stationnement, etc.
Pas de tramway.

Réponses

Suit les artères de transport les plus fréquentées actuellement et bordé par des commerces locaux plutôt que des maisons
Emplacement beaucoup plus varié du point de vue des piétons qui empruntent le tramway: accès à l'épicerie, aux bars et restos et boutiques de la 3e av. Tout près de Plaza Limoilou.
Avant de visionner la présentation de la ville faite aux citoyens je penchais davantage vers l'option de la 4e avenue, me disant que celle-ci était moins contraignante. Par contre, en voyant les esquisses proposées, j'ai été particulièrement séduit par l'option de la voie partagée (avec l'implantation centrale et des trottoirs de part et d'autre) ainsi que par l'exemple du tramway de Tours. J'imagine très bien une grande place Limoiloise élargie entre la 5e et la 6e rue qui permettrait de multiples possibilités pour des événements. Je pense que cela profiterait autant aux commerçants qu'aux citoyens et permettrait de marquer encore davantage le "cœur" de Limoilou.
(A) est l'option idéale pour les utilisateurs du tramway, mais rendrait la gestion de la circulation automobile beaucoup trop complexe, considérant que la 4e rue est un point d'accès important vers la 973. // (C) oblige les utilisateurs du tramway à parcourir plus de distance pour rejoindre la 3e avenue, et les rues transitaires ne sont pas adaptées pour accueillir un flot important de passagers en même temps.
Les clients du tramway sont sur la 3, il faut répondre au besoin là où il se trouve
Ça fait du sens de faire passer le tram sur une rue consacrée au commerce local. Une fois les aménagements terminés, Les commerces seront les plus gagnants par ce nouvel achalandage.
Il ne faut pas avoir de station sur canardière
Achalandage sur 3e avenue déjà trop importante
La 3e avenue doit rester intacte. Elle est parfaite comme elle est. La quatrième venue par contre, aurait besoin d'amour. Les voies y sont également assez larges.
passage sur la 3e avenue
Permettre le maintien des activités piétonnières sur le 3e avenue (journées où la rue est fermée aux voitures). Maintien de la place Limouloise. Le B2 augmente la circulation dans les rues résidentielles.
Il est important d'avoir des repères faciles quand on circule en bus ou en tramway. En évitant les zones commerciales actuelle, on suscitera le déplacement des activités commerciales dans les zones actuellement résidentielles. De plus, si on déplace le parcours vers l'est, on dessert moins bien la population située à l'ouest.
Faire de la place Limouloise un endroit pour le tramway, les piétons, les vélos, et diminuer la présence automobile, le trafic et le danger de la vitesse.
Vitalité économique
Faciliter l'accès aux commerces de la 3e avenue.

Réponses

Meilleure proximité de la 3 ^{ème} et de ses commerces, facilitant pour les personnes à mobilité réduite dont les personnes handicapées. Il restera ensuite à améliorer l'accès physique, comme vient de le faire Yannick Fromager en installant une rampe d'accès
Préfère passer par des Capucins et Canardière
Station qui permettrait de desservir le cœur du Vieux-Limoilou.
Possibilité de réduire le trafic automobile sur la 3 ^{ème} avenue pour en faire un lieu où il est plus agréable et sécuritaire de se promener, faire ses courses, flâner, etc.
L'aspect central de la station. L'intersection canardière/4 ^{ème} avenue pourrait également être intéressante
L'accès à plus de commerces.
Ni un ni autre
Station est plus proche des activités
Le couplage du tramway sur la troisième avenue et canardière avec les commerces locaux qui y sont présents permettraient de dynamiser le secteur, de le rendre plus convivial d'autant plus si ces sections sont piétonnes et sans voitures. Sur la 4 ^e qui est plus résidentielle, le maintien des autos est moins problématique, et l'accès au tramway resterait proche.
Une station A serait bien située près de la majorité des commerces. La station B2 est mal située. La station B1 serait une bonne alternative.
Maintien de la Place Limouloise et de la possibilité de tenir des événements sur la troisième avenue. Je vois mal comment l'option A permettrait cela. J'ai choisi B2, mais B1 me convient presque autant.
Référendum
Le tracé B1 permettrait de préserver la 3 ^e avenue, par contre, la 4 ^e avenue n'est peut-être pas assez large pour permettre l'accès aux différents utilisateurs.
Je préfère réserver la 3 ^e avenue à la circulation automobile et au camionnage puisqu'il s'agit d'une artère commerciale, par opposition à la 4 ^e avenue qui est résidentielle. De plus la 4 ^e avenue pourrait bénéficier d'aménagement de verdissement, piétonnier, et conserver le stationnement sur son côté ouest, pour les résidents seulement.
À mon avis il ne faut pas toucher à la 3 ^e avenue. Une desserte avant de tourner sur la 4 ^e avenue est plus pratique et logistique pour la circulation piétonne du coin.
J'habite au coin de la 6 ^e rue et de la 4 ^e avenue et je ne veux pas subir l'augmentation de la circulation que risque d'engendrer un tramway sur la 3 ^e avenue.
Comme utilisateur n'habitant pas le quartier la station est centrale.
Fait plus de sens au niveau économique, urbanisation et qualité de vie

Réponses

- Ne viendrait pas perturber les aires des espaces pour la tenue des évènements au coin de la 3e avenue et de la Canardière; - Pour la desserte, elle viendrait accommoder aussi les citoyens qui habitent tout près du Pont Drouin et ceux qui habitent à l'autre extrémité du Cégep de Limoilou qui auront aussi une desserte...

Tracé qui va de soi, plus direct et moins résidentiel déjà pas mal commercial.

Proximité des commerces et restaurants, axe plus efficace pour le tramway

Conservation des espaces conviviales pour les citoyens sur la 3e Avenue. Accessibilité de places de stationnement pour l'accès aux commerces.

garder le cachets de la 3e avenue

Le tramway profitera aux déplacements des travailleurs et étudiants et ne servira aucunement au commerce. Il est préférable de laisser la 3e telle quelle est présente. Avant COVID elle connaissait une expansion incroyable et enviée de tous les autres quartiers. Vous allez perdre des jours si vous faites passer le tramway sur la 3e. Ce sera une régression économique.

J'aime le caractère présent de la 3e Av tel qu'il est là et ;a 4e Av me semble plus large pour une tel installation et serat moin changé d'aspect avec un tramway

Afin de stimuler le transport collectif sur la 3e avenue et d'éviter la hausse du nombre de voitures sur la 3e avenue.

Comme ça, on laisse la 3e avenue comme lieu où marcher et rouler à vélo, mais on peut embarquer coin 4e et 3e après avoir fait nos emplettes.

Ça semble le plus logique

La desserte de l'option A laisse les usagers au coeur du quartier près des commerces, places et événements . Alors que les autres options les laissent en périphérie.

Proximité des Hopitaux St-François d'Assise (3e Ave) et l'Enfant-Jésus (Canardière).

C'est le coeur du quartier.

station centrale qui permet de prendre différents circuits d'autobus pour couvrir le plus facilement et rapidement différentes destinations, ou de marcher vers les endroits avec commerces

Proximité des commerces

L'option A semble à l'encontre de la place limouloise qui vient d'être créée et passer à travers les commerces et proche du marché d'été ne semble pas être en adéquation. L'option B2 semble desservir les passagers un peu plus loin de la troisième avenue commerçante que l'option B1 et l'option B2 permettrait d'être plus proche des correspondances de Métrobus 801.

De passer par la 3ème avenue vas nuire aux commerçants

Réponses

Un tramway est un outil exceptionnel pour amener une nouvelle clientèle dans les commerces de la 3e avenue. Également, l'inspiration de notre tramway vient des grandes villes européennes et celles-ci utilisent également les tramways sur des artères commerciales et non pas dans des rues résidentielles. Préservons la qualité de vie des habitants de la 4e avenue!

La 4e Avenue est plus large et permet le passage du tramway. Cela préserve les commerces de la 3e Avenue. La station B1 est plus proche de la 3e Avenue que la B2 qui me semble trop loin.

Le choix logique pour les non-résidents de Limoilou est de descendre du tramway directement devant les commerces et restaurants. De plus, la 4e avenue est une artère résidentielle qui subira les désagréments sonores du tramway 8h de plus par jour que les commerces de la 3e avenue, qui sont fermés pour la plupart de 5h à 9h et de 21h à 1h.

Préserver la 3e comme elle est mais avec une station proche

L'occasion d'avoir une rue commerciale, piétonne et desservie par le tramway.

L'intersection de la 4e rue et de la 3e avenue est beaucoup plus près de l'action et sera plus naturelle pour accéder aux commerces de la 3e.

Il serait dommage de faire circuler un tramway sur la 3eme avenue, qui est remplie de petits commerces et restaurants, beaucoup de circulation piétonnière sur cette rue. Un trajet sur la 4eme avenue, tout juste à côté, permettrait un accès facile à la 3eme avenue, avec ses attraits et le circuit d'autobus, sans perturber le charme actuel de cette rue.

la station B1 à un lieu stratégique ainsi que le tramway circulant sur la 4e rue vers la 4e avenue

La proximité de ma résidence et le fait que la Place Limouloise est déjà aménagé. Aussi parce que la station sur la Canardière sera plus près des commerces.

Le trafic est déjà sur la Canardière. Le tracé A permet de préserver l'intégrité de la 3e avenue qui est déjà un carrefour commercial achalandé.

Tramway près des commerces, encourage locale et éviter dérangement quartier plus résidentiel

plus centrale, accommodante

La 4e Avenue est une artère dangereuse - la circulation y est rapide, l'artère à une allure de boulevard. Je crois que le tramway pourrait représenter une opportunité afin de revoir, en détail, l'organisation de l'artère et d'en contrôler plus avant le débit de transit, tout en mettant de l'avant d'autres fonction (espace public, corridor scolaire, etc.).

La circulation est utilisatrice en grande majorité de ce tracé naturellement

Je pense que dans tous les cas, les résidents des rues où le tramway traversera, seront dérangés par le projet

A défaut de ne pas pouvoir cocher abolir le projet de tramway, j'ai coché b1

Réponses

il y as plus d'usagers qui passe par la 3 ave
Situation de l'arrêt. Toutefois, s'il y a une différence entre la durée des trajets, je pourrais changer d'idée (si b est plus court).
Garder l'option de fermer la 3e avenue au trafic
4e avenue me semble davantage résidentiel alors que la 3e avenue est davantage commerciale. Donc, moins de dérangement pour les habitants et meilleur accès aux commerces.
Lorsque je vais à des endroits, j'aime passer là où il y a de l'action déjà. Le tramway en ville, ce n'est pas un transport de banlieue, ce n'est pas tous les usagers qui monteront à D'Estimauville pour aller travailler au Centre-Ville. Une station à la place Limouloise est l'endroit "Naturel" pour une station au coeur de l'action. Je comprends que 2 commerçants ont peur de perdre des clients suite à la perte de 20 places de stationnement, mais tous les résidents de la 4e Avenue, qui est strictement résidentielle à ce moment, n'ont pas signé pour un transport lourd devant eux. Bref le lien via 3e Avenue et Canardière est déjà le chemin emprunté par les gens qui se transportent, je crois que ça va de soit.
emplacement de la station plus centrale dans le quartier limoilou. Piétonisation de la 3e avenur, convivialité des transports sur l'artère principale.
Je préfère que la troisième avenue ne soit pas trop touchée et c'est l'option qui m'avantage personnellement le plus (j'habite sur la 5eme rue entre la 3eme et la 4eme avenue).
Non applicable
En fait, difficile de décider parce qu'on ne connait pas les impacts des 2 projets sur les expropriations par exemple (utilisation d'une bande de nos terrains) pour les résidences sur la 4ieme ou difficulté d'Avoir accès à nos stationnements pour ceux dont l'accès est sur la 4ieme. C'est certain qu'une artère déjà commerciale pose peut-être moins de gros changements pour les résidents, à condition que le surplus de circulation soit bien géré....
Moins d'impact pour les commerçants de la 3e avenue
Voir plus haut
J'habite sur la 1e avenue !
Le tram doit être là où il y a des petits commerces et de l'activité économique et pas dans une rue résidentielle. L'idée de prolonger le tram vers le nord de Limoilou depuis la 3e
vitaliser encore plus la place limouloise
Fluidité du transport près des commerces
Trace plus près des points d'intérêt du quartier
Accès facile aux 2 artères commerciales (3 ième ave et Ch. de la Canardière) tout en préservant les espaces de stationnements sur la 3ième avenue

Réponses

Pas certain de l'espace sur la 3e et la 4e est large pour rien
Commerces
Passe sur une artère commerciale.
Possibilité d'aménagements de modes de circulation actifs sur la 3e avenue et dynamisation de l'avenue avec le passage du tramway.
maintenir l'achalandage sur la 3ième avenue avec moins d'entrave de construction. et dynamisation possible de la 4ième.
Trajet naturel pour moi
Manque de connaissances
Parce que la B1 est trop proche du pole St-Roch. Et que la 3e avenue doit resté plus commerciale, un tramway va obligatoirement enlever les places de stationnements. Je pense que c'est important des les avoirs pour le type de commerce.
Ne s'applique pas pour moi
Maintenir la proximité du tramway avec les commerces qui en bénéficieront assurément a moyen terme
Rue commerçante et arrêt place centrale
La 3e avenue au coin de canardière est un endroit privilégié pour organiser des événements et fêtes tout au cours de l'année. On peut se permettre de barrer cette intersection pour y organiser ces événements. Si le tramway y passe, il en sera impossible. De plus, la 4e avenue est déjà très large et pourrait facilement accueillir le tramway. Pour ce que est du bruit, il y a déjà des bus qui passent à cet endroit et les gens ne semblent pas s'en plaindre. Le passage sur la 4e avenue m'apparaît comme le choix le plus logique, et de loin !
La canardière est un secteur animé, plus que les autres.
Ne pas nuire à la 3e avenue qui est le pôle majeur de ce secteur (autant au niveau des commerces que de l'espace de stationnement qui est déjà très limité). Être accessible facilement par la 3e avenue, et bien desservir le vieux Limoilou.
Laisser la rue des commerces intacte pour éviter pour conserver l'harmonie dans le secteur.
Préserver la Place Limouloise
Pouvoir débarquer du tramway directement sur la rue principale qui est la 3e avenue
Préservation de la 3e avenue avec tout son cachet et accès facile à celle-ci par la station B1 L'option B2 est aussi acceptable car elle dessert mieux le Cegep et les écoles secondaires.
Passer par Pointe aux Lièvres et Place J Béliveau BI des Alliés 22e rue Hôpital Enfant Jésus 18ème rue BI St Anne

Réponses

Il y a des concerts musicales et des autres activités dans la Place Limouloise qui seraient compromises par une station à proximité. Il y a aussi plus des édifices résidentiels qui seraient compromises si la station est à proximité de la Place Limouloise.
Il ne faut pas trop compliqué l'accès aux commerces mais aussi bien répartir les stations
Je trouve plus logique que le tramway passe sur une rue commerciale
La station B1 permet d'offrir une bonne desserte de la 3e avenue, sans pour autant impacter l'artère piétonne.
Proximité avec les commerces
Pas de tramway sur 3e avenue
La 3e a déjà beaucoup d'activités je crains que ajoute le tramway sur cette artère serait nefaste pour le quartier (commerce de proximité, événement...) La station prest de la canardière me semble plus central.
Trop d'événement sur la 3e pour faire passer le tramway là
Trajet plus court et donc plus efficace. Possibilité de réaménager le secteur de la troisième rue pour accentuer son caractère d'artère cyclo-piétonne en diminuant la place accordée aux voitures. Par contre, je crois que l'emplacement de la station (Place Limouloise) est discutable. Est-ce que quelque chose empêche de la localiser légèrement au nord de la 4e rue, sur la 3e avenue?
La 4e rue et la 4e avenue sont des rues résidentiels. Normalement le transport en commun devrait être sur une rue commerciale
Proximité de l'activité dans le quartier et positionnement central.
Pour rendre la portion de la 3e avenue piétonne et favoriser l'activité des commerces pour un environnement convivial .
Plus près du grand marche
Maintien de la place Limouloise, de la possibilité de rendre piétonne la 3e avenue lors d'événements. La desserte en B2 est plus près du centre névralgique du Vieux-Limoilou et permettra un meilleur développement commercial sur la 3e.
la station B1 me semble plus centrale et accessible pour être près des transferts pour les bus ou pour aller chez les commerçants de la 3e
Élargir le quartier « central » du vieux Limoilou. Possible d'avoir 2 zone intéressantes-- pas juste sur la 3e avenue
la proximité des commerces, la centralité de la 3e avenue
Le tramway nous amènerait directement dans l'action, l'ambiance du quartier.

Réponses

La place Limouloise est parfaite pour accueillir une station. Elle est déjà un endroit où il fait bon se rassembler, s'arrêter, prendre une crème glacée, visiter les commerces. Le tramway va venir consolider l'attraction de cette place au quotidien. Tant pis pour les shows qui ont lieu une ou deux fois par année.

La 3e avenue et la place limouloise sont déjà bien aménagées, et un bout de trajet de tramway dans la 3e avenue couperait la continuité de l'avenue. La station B1 me semble un meilleur point d'intérêt que la B2.

3e avenue est une artère commerciale et il est intéressant de la rendre piétonne sur l'axe empreinte par le tramway.

Il faut que le tramway devienne une partie du paysage...pour les résidents et que les commerces puissent bénéficier de son passage car les clients potentiels voient les devantures.

Préserver la 3 ième Ave et facilité l'accès aux gens qui empreintent souvent la 3 ième ave

Fait plus de sens par rapport au but du Tramway qui est de passer ou on veux aller en majorité

Dessert davantage le cœur de Limoilou

C'est le centre du quartier selon moi, pour moi qui ne réside pas dans le quartier, c'est là que j'aimerais débarquer quand j'arrive dans Limoilou. je voudrai être proche des commerces et restaurants. Pour moi qui ne réside pas dans Limoilou l'option B est quand même très bien, mais l'option C ne me donnerais pas le gout d'aller manger dans les restaurant de la 3 avenue ou d'aller dans les commerces de cette rue très agréable et qui selon moi pourrait le devenir encore plus.

3e avenue est une artère commerciale

La 3e Avenue est une avenue commerciale ainsi que le chemin de la Canardière alors que la 4e rue et la 4e Avenue sont des rues et avenues entièrement résidentielles. La 3e Avenue est déjà une avenue ou le mouvement par les commerces est déjà présent et il serait bien de préserver le côté tranquillité et résidentiel de la 4e rue et 4e Avenue. De plus, je crois que ce serait un réel avantage pour les commerçants d'avoir le tramway qui passe face à leur commerce aucun avantage pour les résidents de la 4e rue et 4e Avenue.

Facilité l'accès à la 3e avenue.

La proximité des commerces

Conservé la possibilité que la 3e avenue soit piétonnière.

maintenir la canopee sur la 4ieme rue et le calme

accessibilité pour les résidents à gauche de la 3eme avenue

proximité de l'école des métiers d'art, directement sur la 3e. B2 est à une intersection essentiellement résidentielle.

En fait, je ne comprends pas qu'on ne puisse avoir une station en B1 et une autre en B2...

Réponses

On évite ainsi une zone plus résidentielle
J'habite au coin de la 4e rue et de la 4e avenue. Pour mon bien-être, j'aimerais mieux la tranquillité du tramway, mais je pense que pour faire rayonner le projet, le tramway doit passer sur une artère commerciale.
3e Avenue a déjà quelques commerces; bien desservir cette rue va leur permettre d'être plus vus et il y en aura d'autres.
garder l'option d'avoir la 3eme avenue piétonne tout en ayant accès au tramway à proximité
Pour conserver le caractère, le cachet, et la vocation actuelle de la troisième avenue
La circulation actuelle des voitures et vélos, la vie commerciale de la 3e avenue
La 4ème avenue est moins commerciale et plus large! Ce sera moins dérangerant pour les travaux!
Je souhaiterais éviter de nouvelles voies de circulation intensive aux endroits qui sont présentement plus tranquille. La troisième avenue est déjà achalandée. Je préfère imaginer une mixité dans cet achalandage entre le tramway et l'automobile quitte à sacrifier du stationnement.
Ce sont des voies déjà destinées à l'auto avec un accès aux commerces de proximité.
Plus intégré
Je ne suis pas certaine de mon choix...
Desservir les commerces et conserver la tranquillité des rues résidentielles.
Rapidité , Névralgique, Affaires.
La section de la 3e avenue touché par le tracé est une portion majoritairement commerciale. La proximité du tramway m'encouragerai à me déplacer pour faire des achats dans cette portion de la ville.
Localisation de l'arrêt prévu qui rejoindrait mieux les commerces de la 3e avenue.
Cela réduirait le passage des voitures sur une rue très utilisée par les piétons. La rendant plus sécuritaire pour les vélos et les piétons.
Je ne sais pas
L'option B1 pourrait servir de porte d'entrée dans quartier. À partir de cet endroit, le quartier est très accessible à pied. À l'heure actuelle, le carrefour B1 n'est pas esthétiquement intéressant. L'insertion d'un station de tram à cet endroit pourrait permettre de revitaliser et de changer la dynamique dans ce secteur. De même pour le passage du tramway sur la 4e avenue.
- Au carrefour du noyau commercial. - Partout ailleurs, le tramway emprunte toujours les artères principales et commerciales les plus fréquentées. - Il s'agit du trajet le plus court,

Réponses

seulement deux pâtés de maisons sur l'artère commerciale contrairement aux deux autres trajets qui traverseraient cinq pâtés de maisons (sur la 4e Rue et la 4e Avenue) - Les deux autres options (B1 et B2) affecteraient plusieurs résidents, près de 500 personnes (175 adresses civiques et environ 200 stationnements sur rue). Alors que l'option (A) toucherait ± 25 commerçants et ± 25 adresses civiques seulement. -Il y a d'autres options pour remplacer les espaces de stationnement sur l'artère commerciale touchée tel que le stationnement entre la station de service ESSO coin 3e Avenue et 4e Rue et le commerce Ben Huot. Un autre stationnement (CEGEP Limoilou - école de joaillerie, etc.) coin 3e Rue et 3e Avenue pourrait être aussi disponible. -Le retrait des stationnements résidentiels sur la 4e Rue et 4e Avenue où vivent plus de 500 personnes (familles, locataires, propriétaires) affecterait nettement les résidents où le stationnement direct sur rue en face de leur résidence est nettement plus importante puisque les gens y résident en tout temps (24h/24h) alors que sur l'artère commerciale, les commerces ont des heures d'ouverture moindres.

La 3e avenue est une rue agréable où marcher et s'attabler. Je préférerais quelle devienne piétonne que d'y mettre le tramway. La station à cet endroit est plus centrale et accessible pour les piétons de la 3e avenue.

Proximité de la 3e avenue sans être près de la place limouloise pour ne pas enlever de tranquillité à ceux qui fréquentent cette place

Concentrer la zone d'échange social dans le quartier près des commerces

Station B1 sur la 4 ième rue pourra permettre de déambuler sur la 3 ième avé et découvrir les boutiques et commerces qui y sont rattachés.ils pourront se rendre jusqu'à la place Limouloise L

Plus central

La 3ieme Avenue se veut la rue commerciale et des affaires pour Limoilou.

Préserver la tranquillité de la 4ième Avenue; Faire passer le tramway sur l'avenue commerciale qui ne pourra qu'en bénéficier à moyen terme; mieux centraliser la station pour tous les résidents et usagers du secteur; meilleure centralisation de la place Limouloise.

Considérant que plusieurs mois de travaux et d'études ont été réalisés sur l'axe 1e avenue et que des sommes colossales ont été investies, il est préférable de poursuivre la réflexion à ce niveau. Pourquoi consulter la population sur 2 scénarios alors que les nouvelles études ne sont pas réalisées, que nous manquons d'informations pour retenir un scénario et que vous n'êtes pas en mesure de répondre aux questions/craintes des résidents? Selon moi, la 1e avenue mérite d'être réaménagée à défaut des 3e et 4e avenue afin de consolider le secteur. Les récents travaux des dernières années sur la 3e avenue et Canardière ne justifie en rien de rouvrir ces rues. Un passage du tramway sur la 1e avenue permettrait de régénérer ce secteur qui fait dur, tout en faisant un trait d'union avec le quartier collé au parc de l'Anse à Cartier. Emprunter la 1e avenue puis la 18e est un choix très sensé qu'il n'y a pas lieu de rejeter du revers de la main sous prétexte que le tramway ne se rendra pas à Charlesbourg. Qui plus est, la question du passage de certains véhicules d'urgence sur la 18e est un faible argument pour un projet de cette envergure. Des ajustements doivent être réalisés en ce sens.

la 3eme et le chemin de la canardière sont des lieux de rassemblement qui sont important pour les gens du quartier.

Meilleure intégration et compatibilité avec le tissu urbain

Réponses

Réduction de la circulation automobile sur la 3e avenue. Verdissement de celle-ci.
Beaucoup de commerces de proximité, moins de dérangements pour les familles habitant la 4e avenue
Préserve la 3e avenue ou c'est généralement animer piétonnier en partie l'été
Rue de services et maintien de la tranquillité des rues résidentielles
Commodité
L'aspect plus sécuritaire de la largeur de la 4 ième avenue.
La 3e avenue devrait conserver un accès facile à ses commerces et de l'espace pour les piétons et vélos
Passer par Pointé aux lièvres jusqu au Centre Videotron puis 18 e jusqu à Canardiere
La cohérence entre la marchabilité recherchée autour du tramway et autour des commerces (pour les usagers et pour le bénéfice de ces deux activités)
Meilleure intégration dans le paysage commerciale, bonification de la place Limoilouse et aménagement d'une rue qui favorise la circulation piétonne et le transport actif sur la 3e avenue.
Voir commentaires précédents
A- je priorise la 3 ième avenue, proximité des commerces et des services.
Je trouve insensé de faire passer ça par une avenue résidentielles. Pour avoir habité à Bordeaux et Sofia, je trouve que le tramway a beaucoup plus sa place sur l'avenue commerciale et ça permet un aménagement plus intéressant dans ce coin-là pour piétons, cyclistes, commerces, verdure, vie locale etc. Je sais que ça se dit pas et c'est triste pour eux, mais on n'aménage pas un centre-ville moderne autour d'un garage ou d'un magasin de peinture. Éventuellement, je verrais bien la 3e sans voiture à certains moments. Il y a vraiment un beau potentiel là.
Plus court chemin entre 2 points, plus près des commerces de la 3e avenue.
3e Avenue pourrait devenir piétonne, 4eme avenue semble être un axe adéquat à cette hauteur pour le passage du tramway
Le tramway a pour vocation de desservir les commerces et lieux de rassemblements, pas de les éviter :) De plus l'intersection 4ème rue/3eme avenue offre la possibilité d'inscrire un rayon de courbure plus grand en "rognant" sur le terrain du dépanneur et donc de diminuer les nuisances sonores lors du passage des rames.
Favoriser l'accès à tous les petits commerces situés sur la 3e Avenue et préserver la tranquillité des résidents de la 4e Avenue.
Meilleur accès aux commerces de la 3e.

Réponses

3e ave plus large et directement près des commerces.
Utiliser la 4e avenue pour l'espace qui est disponible (rue trop large pour rien) et amener les gens sur la 4e av pour permettre d'y développer d'autres offres de commerces/services/animation éphémères
Déjà mentionné plus haut.
Il me semble que ça dérangerait moins de résidents mais n'y a-t-il pas un parc nouvellement aménagé dans ce coin là ?
Plus proche de chez moi
La station A est celle qui bénéficiera le plus aux commerces, malgré leur réticence pour les quelques stationnements perdus. Les aménagements sur la 3e Avenue pourront constituer une amorce du caractère du reste de l'avenue au nord : marchable, cyclable, à échelle humaine, avec terrasses, partagée, événementielle. C'est sur la 3e Avenue que Limoilou peut accueillir les gens des autres quartiers.
Moins problématique pour la 3è avenue I
Conserver la 3e avenue comme grand axe de circulation tel quel. Proximité de la rivière pour la desserte B1 avec accès plus direct à la 3e avenue.
Favoriser les commerces de la 3e avenue et augmenter l'attractivité de cette artère. Le volet spectacle peut aisément trouver une niche à proximité.
C'est le coeur du quartier. C'est une occasion de le dynamiser
Maintien de la vitalité de l'artère commerciale et maintien de la Place Limouloise avec possibilité d'activités à grand déploiement dans la rue.
Une petite partie sur la 3e avenue qui est plus commerciale
Efficacité.
Proximité et visibilité des commerces de la 3e avenue - plus un commerce est vu, plus il a de chance d'attirer de nouveaux clients). Efficience pour l'accès universelle des commerces. Au besoin, scinder le parcours avec une voie unidirectionnelle sur la 3e Av. et une dans l'autre sens sur la 4e Av..
conserver 3e avenue idem et station sur la 3e avnue
Ne pas surcharger le trafic déjà dense sur le Chemin de la Canardière; ne pas refaire les travaux complétés il y a tout juste de deux ans sur Canardière; préserver la place limouloise.
Le chemin de la Canardière semble le plus approprié pour le passage du tramway, de par sa largeur. L'option A maximise l'utilisation de la Canardière. On préserve aussi la quiétude des résidents de la 4e avenue. Le passage sur la 3e avenue n'est pas très long, mais les commerces compatibles avec la présence du tramway et la réduction de la place de l'automobile devrait être favorisé (ex: pas la place pour un commerce d'électroménagers!).

Réponses

se rapprocher le plus possible de la clientèle résidente
Ne pas surcharger le coin de la boîte à pain qui est déjà très dense. Aussi, se serait un véritable gaspillage économique et environnemental pour notre ville de refaire les voiries (3e avenue et Canardière) qui viennent tout juste d'être faites.
Très près des commerces
C'est plus logique qu'il passe dans une rue commerçante et plus rapide par ce trajet.
Développement économique Possibilité de rehausser la place publique existante
Nous ne voulons pas du tramway dans Limoilou
option B1--pour permettre aux usagers du tram d'arriver directement sur la 3e avenue--- conserver la Place Limouloise pour événements, activités et rassemblements sociales sans être coupé par une circulation tramway--
Ce tracé perturbe moins les commerçants de la 3e avenue, tout en donnant facilement accès à ces commerces pour les usagers du tramway. La 4e Avenue est un peu plus large, accueillant mieux un tramway et des voitures. Une station près de la 3e Avenue est plus utile car c'est une voie très fréquentée par les piétons et cette station donnerait accès rapidement aux commerces de cette rue commerciale.
Passage directement sur la 3e avenue, permettant de faire quelques courses avant de reprendre le tramway jusqu'à la maison.
Un tramway a le potentiel d'engendrer plusieurs améliorations à l'aménagement urbain le long de son tracé. Comme le tracé A (3e avenue) passe au cœur du quartier, ces améliorations bénéficieraient davantage à tout le quartier que des améliorations faites sur la 4e avenue, qui est plus résidentielle). Voici les principaux avantages au tracé de la 3e avenue (option A) : 1 - Apaiser la circulation automobile sur la principale artère commerciale du quartier, au profit notamment de plus de sécurité pour les cyclistes et d'une atmosphère plus agréable pour tous ceux qui s'y promènent (alors que l'inverse risque de se produire en choisissant la 4e Avenue pour y faire circuler le tramway : une partie du trafic automobile pourrait se déplacer vers la 3e Avenue, diminuant d'autant le confort et l'agrément des nombreux cyclistes et piétons qui y circulent ou y déambulent) 2 - Bonifier et consolider la vocation permanente de la Place Limouloise, qui est le cœur social et culturel du quartier 3 - Bonifier la végétation le long du tracé (notamment sur le tronçon de la 3e avenue où passerait le tramway, où il y a peu d'arbres) 4 - Potentiel d'avoir de plus larges trottoirs pour offrir davantage d'espace pour les terrasses des restaurants et cafés, la végétation ainsi que des tables/bancs publics 5 - La station A proche de la place limouloise est mieux placée que les options B1 et B2 car plus "centrale" dans le quartier : favorise la mobilité et la desserte des événements dans le quartier
4e avenue déjà moins achalandée
Le tramway circulerait sur l'avenue commerciale du quartier, le rendant «visible», le faisant participer à l'atmosphère du quartier et offrant l'animation du quartier en spectacle aux usagers du tramway. La station serait en plein cœur du quartier, ce qui la rendrait accessible pour les résidents, la rapprocherait des commerces de destination et animerait davantage le centre du quartier. Sur tout, ce serait l'occasion de réaménager une portion de l'artère qui forme le cœur du quartier pour y apaiser la circulation automobile et la «redonner» à ses résidents, qui se déplacent beaucoup à pied. Un concept de rue piétonne ou partagée rendrait la 3e Avenue

Réponses

beaucoup plus agréable, plus sécuritaire, plus propice à la déambulation et aux rassemblements.

Bonification de la 4e avenue et de la 4e rue sur la portion du tracé Mais devrait aussi inclure une nouvelle vision pour la 3ième avenue en offrant plus de place aux piétons et des espaces de socialisation de la 4e rue à la 18e rue, surtout au niveau de la place limouloise

Ne pas réduire les places de stationnements sur la 3e Ave. Donner l'avantage aux piétons plutôt qu'aux transports motorisés sur la 3e Ave. Ne pas augmenter la circulation motorisée devant la Place Limouloise, laquelle est un lieu de rassemblement.

Je crois que contrairement à ce que certains commerçants prétendent, le passage du tramway dans la 3e avenue serait très bénéfique aux commerces, car cela emmènerait de nombreux clients qui eux s'arrêteront dans les boutiques, alors que les automobilistes continuent leur chemin. De plus, je crois que cela pourrait apaiser la circulation et renforcerait la piétonnisation de la 3e avenue contrairement à ce que certains commerçants ont prétendu. On pourrait même carrément la piétonniser de manière permanente comme ce qui est prévu pour la Couronne. Ça a été démontré, notamment à Strasbourg, que la perte d'espaces de stationnement à cause du tramway est plus que compensé par l'arrivée d'utilisateurs du transport en commun qui vont ensuite visiter les commerces. Les automobilistes ne s'arrêtent pas, ils continuent vers leur destination. Les piétons, eux, ont le temps de voir les vitrines et les insignes et vont s'arrêter dans les commerces et restaurants.

La 3e avenue est une artère structurale du Vieux Limoilou. Il faut ve de sens d'y intégrer le tracé afin de laisser la 4e avenue tranquille.

Je trouve que c'est le meilleur tracé pour les résidents du coin.

Bien desservir le secteur est.

Soutien à la vie économique d'une rue principale. Tranquillité accrue dans les rues secondaires.

J'ai peur que si le tramway passe sur la 3e avenue il brise la vie et les événements qui ont lieu sur cette rue. Par contre, avec l'option B1 avoir un arrêt près de la canardière serait intéressant ou si non les résidents du Vieux-Limoilou se retrouvent loin de la station. Dans ce cas, peut-être qu'une station plus centrale (B2) serait une meilleure option... Il est difficile de dire sa préférence sans avoir de détails sur l'ensemble du projet.

Les deux autres options sont trop à l'est, alors les déplacements du secteurs se concentrent plutôt à l'endroit indiqué par l'option A

- Station plus centrale face aux commerces et place publique. - Tracé plus optimal pour un possible prolongement vers le nord de Limoilou, desservant l'axe commerciale de la 3e avenue
- Permet de revoir la mobilité de la 3e avenue pour diminuer les déplacements automobile et améliorer l'espace aux piétons - Évite d'augmenter l'achalandage et le bruit sur la 4e avenue plus résidentielle.

Protection de la place limouloise

Arrêt proche de la 3e avenue. Préservation de la Place Limoiloise.

Réponses

De cette façon, la 3e avenue est quand-même desservie, et on est plus près de la 1ère avenue.
Ne pas défaire ce qui a été refait en neuf il y a a peine 2 ans.
Favoriser un haut niveau de déplacements pour vitaliser la vie commerciale.
Apaisement de la 3e avenue, accessibilité aux services, plus de place aux piétons et aux vélos.
Laisser la 3 eme avenue aux commerces
Je ne comprends pas bien ou seront les arrêts desservis.
Plusieurs restaurants et services sur 3e av.
Meilleure desserte du secteur commercial et événementiel
L'expérience démontre que le tramway apporte un achalandage accru aux commerces à proximité. La 3e avenue étant plus commerciale, elle en profitera davantage.
Plus proche de l'accès au commerces, permet de faire une rue partagée avec un fort accent sur le transport actif en plein coeur du secteur commercial, le parcours le plus court donc probablement moins coûteux et moins d'empiètement, plus grande préservation des stationnements sur rue pour les résidents du secteur et moins grand dérangement pour les résidents du secteur
Cela préserverait la place à l'angle de la 3e Avenue et de la Canardière tout en gardant un accès rapide à celle-ci. Le tracé A si il permet de garder la place sans la couper trop en deux est aussi intéressant
l'intérêt culturel et commercial de la 3e avenue, plus agréable et plus urbaine que les autres avenues.
Le tramway doit être un moyen de transport central, accessible dans les pôles d'activités, et non au milieu de rues résidentielle
Pouvoir garder les festivités et les spectacles de la 3e avenue, garder la place Limoilou se et donner l'accès à la bibliothèque plus rapidement aux personnes.
L'arrêt au coins de la 3e avenue et 4e rue est significatif
4e avenue est déjà plus large que la 4e rue et je crois qu'il y aurait moins d'expropriation de terrains privés et de maisons privées.
Le tramway et ses aménagements subséquents apportent souvent un dynamisme commercial et communautaire le long de la ligne (j'ai connu cela en vivant en France à Nantes et à Nancy, qui ont des lignes de tramway, ainsi qu'en Allemagne où il est très présent aussi). Or, la 3e avenue n'en a pas vraiment besoin, son dynamisme est déjà bien installé, bien connu, et les possibilités d'aménagement supplémentaires (ex : voies cyclables) sont très peu nombreuses. En revanche, la 4e avenue est très large, moins bien aménagée (notamment pas de voie cyclable), les autos y circulent très vite... Un passage par la 4e avenue permettrait de rénover

Réponses

en partie cette rue, de mêler les activités en en augmentant la diversité (pas uniquement du résidentiel, comme c'est davantage le cas actuellement) et de développer la vitalité du quartier au-delà de la seule 3e avenue. Dommage de ne pas avoir mis les arrêts d'avant et d'après pour pouvoir choisir aussi en fonction de la distance entre les arrêts ! Néanmoins, l'arrêt B2 plutôt que B1, pour la raison citée précédemment (dynamiser le quartier de ce côté encore quasi exclusivement résidentiel), mais aussi en raison de sa centralité dans le Vieux Limoilou : à la fois proche de l'ensemble des résidents (beaucoup plus pour ceux habitant à l'est de la 4e avenue que l'arrêt B1), tout en n'étant pas loin de la 3e avenue et de l'avenue de la Canardière avec leurs services.

Plus près pour avoir accès au commerce de la 3e avenue

Je ne vis pas dans Limoilou et j'y vais rarement alors je ne me sens pas adéquat pour répondre à cette question.

Je trouve plus logique que le tramway passe dans la principale artère commerçante du quartier. Cela laissera plus de place aux piétons et rendra le magasinage vraiment agréable!

Maintien de l'achalandage de la 3ième avenue

11. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le quartier du Vieux-Limoilou?

649

Réponses

Réponses

La sécurité des enfants!

La piste cyclable est située entre les stationnements et la voie de circulation des voitures, c'est inacceptable et dangereux pour les cyclistes. Les stationnements devraient être relocalisés. La vitesse de circulation sur la 3e, 4e avenue et sur Canardière devrait être limitée à 40 km/h.

J'ai deux voitures (dont un camper, puis jamais de problème de stationnement avec la vignette) qu'on utilise le week-end ou pour faire des courses majeures. Toutefois, je me déplace au bureau en haute-ville soit en vélo, soit à pied (hors Covid ;-)). En vélo, malgré l'aménagement de la bande cyclable sur la 3ème (qui n'est pas assez large pour éviter d'éventuelles emportières), la cohabitation avec les voitures n'est pas optimale. Une réduction des passages des voitures le long de la 3ème serait un fort atout pour le quartier et les commerces.

Faire un tracé sur la canardière ou une alternative pour les vélos qui reste efficace

Désigner un chemin exclusivement pour les vélos, comme on le voit en Europe.

Porter une attention aux carrefours où se croisent en grand nombre tous ces utilisateurs avec des aménagements qui privilégient la sécurité des piétons (dont les nombreux enfants).

La circulation fréquente des véhicules d'urgence (police) sur l'axe de la canardière.

Réponses

Les trottoirs doivent être élargis sur la 3e avenue. Les bandes cyclables devraient être peinturées en vert pour mieux délimiter les espaces des cyclistes et assurer leur sécurité. Installer des dos d'âne pour limiter la vitesse de la circulation automobile.

La bande cyclable aménagée sur la 3e Avenue n'est pas très sécuritaire, particulièrement lorsqu'on circule avec des enfants. D'abord, les possibilités d'emportierage sont grandes, les véhicules circulent rapidement à proximité des vélos et les virages à gauche sont un réel défi. Cela mériterait d'être retravaillé. Les intersections entre les 3e et 4e Avenue et les rues transversales ne sont pas sécuritaires, car les automobilistes doivent s'avancer sur les avenues pour avoir plus de visibilité. C'est particulièrement dangereux pour les piétons, d'autant plus qu'il s'agit de parcours utilisés par les enfants pour se rendre à l'école Saint-Fidèle. Sur la 4e Rue, les véhicules circulent à grande vitesse afin de ne pas rater le feu vert aux 3e et 4e Avenue. De plus, plusieurs automobilistes font de la circulation de transit par les ruelles à ces endroits afin d'éviter les feux de circulation. Les risques de collision sont grands et la circulation devrait être apaisée.

le stationnement.

La vitesse et l'intensité de la circulation automobile, qui rendent l'environnement hostile pour les piétons et les cyclistes. La visibilité aux intersections, parfois très problématique surtout lorsque ce sont des gros véhicules (4x4, camionnettes, etc.) qui sont stationnés aux coins.

s'assurer qu'il y a des espaces adéquats pour les cyclistes pour éviter qu'ils empruntent les trottoirs. s'assurer d'une signalisation adéquate pour les automobilistes à l'arrivée du tramway pour assurer la sécurité des piétons qui montent et descendent du tramway

C'est un quartier où il y a beaucoup de piétons et de vélos, mais la voiture a complètement envahi le quartier, les automobilistes vont vite, je crois que le tramway est une très belle opportunité pour le secteur et qu'on devrait en profiter pour mettre la voiture de côté et développer des pistes cyclables attrayantes et sécuritaires.

La cohabitation des divers modes de transport devra être préparée. Seuls les déplacements locaux en automobile devraient être présents et éviter les automobilistes de transit

Mieux aménager le 1ère avenue pour les vélos.

Vitesse réduite

Beaucoup de vélo. Dangereux pour les bordures de route (portières qui doivent et auto qui sortent de leur place de stationnement dans clignoter et sans faire les angles morts) voyage à droite des automobiles sans respecter la priorité piéton et vélo.

Baisse de la limite de vitesse (surtout sur la 1ere avenue, la 18e rue). Ces routes vont être utilisées comme alternative pour les automobilistes. Utilisation des ruelles comme voie de transit à éviter

Je pense de trouver une façon pour mieux contrôler la circulation automobile. Pour éviter que les automobilistes passent dans les ruelle qui viendront des voix de détourner.

La sécurité des piétons, automobiles et vélo.

Manque d'espace pour les vélo sur la 3e avenue, piste cyclable entre les stationnements et la circulation n'est vraiment pas agréable. Déplacement en vélo entre le vieux Limoilou et

Réponses

Maizeret n'est pas l'idéal non plus, soit sur canardière ou sur la 18e avec les bus ou plus haut sur la 24e rue.
Il y a beaucoup de personnes à mobilité réduite, de familles avec de jeunes enfants, de personnes vivant avec des problèmes de santé mentale. Apprendre à vivre à proximité d'un tramway (où et comment traverser la voie, anticiper l'arrivée du train) ne sera pas chose simple. J'espère qu'il y aura des personnes sur place dans le quartier pour assurer une surveillance au début.
n/a
La largeur des trottoirs est des bandes cyclables.
La vitesse sur la 3e avenue, canardière et la 4e rue.
Déjà à vélo, ce n'est pas super! Par exemple, d'Henry Bourrasa jusqu'à la troisième avenue, ce n'est pas évident avec le viaduc et la piste cyclable qui n'est pas protégé des voitures. Pareil sur la troisième, pas suffisamment sécuritaire. C'est mon avis!
voies dédiées et protégées surtout pour les cyclistes (type 8e avenue) avec une plateforme dédiée ou une ligne de bloc pour séparer.
la bande cyclable sur la 3e est très étroite et peu sécuritaire du aux stationnements sur rue et considérant que certains automobilistes n'arrivent pas à se stationner au ras du trottoir.
Pourra-t-on croiser les voies du tramway? si oui, comment pour être sécuritaire ? Si impossible de croiser les voies du tramway, imaginer les détours immenses à faire et coûteux pour les résidents de ce secteur.
Le passage du tramway sur la 3e avenue ne doit pas engendré une circulation accrue dans les ruelles et un déplacement de la circulation sur la 4e rue. à l'heure actuelle, des véhicules font de la circulation de transit par notre ruelle sise entre les 3e et 4e avenues et les 4e et 5 rues, cela devra être solutionné car la situation est déjà dangereuse pour nos enfants
Les pistes cyclables bi-directionnelles du même côté de la rue. Ces pistes sont toujours dangereuses car les cyclistes circulent en sens inverse et se retrouvent systématiquement en mauvaise position à la fin de la piste.
Ralentir la circulation, mettre la rue piétonnière, ajouter des bancs publics, des bornes pour barrer les vélos, autrement dit, favoriser les déplacements actifs
ce secteur il es vraiment important de conserver le plus possible déplacement des velo et a pied tout s'assurant de déplacement quand meme bien pour les voitures
déjà que la piste cyclable de la 3e avenue est une des plus dangereuse de toute la ville de Quebec, l'idée proposé de mixer a la fois sur le même pavé , tramway, voiture, piétons, vélos et camions de livraisons, tel que démontré dans la présentation de cette semaine, est ma fois, des plus risqué possible, vous avez, a mon avis, un peu trop confiance envers les gens de Quebec. Notre ville est reconnu pour notre manque flagrant de civisme lorsque nous nous déplaçons. J'entends souvent qu'on agit comme des beaux colons par rapport aux autres grandes villes. pi vous voulez vraiment nous faire confiance pour circuler sécuritairement sur cette voie publique ?? ay ay ay

Réponses

Circulation sur la 4e Avenue (et même sur la 3e avenue), il sera important de mettre des aménagements physiques pour limiter les vitesses des véhicules qui est déjà un problème maintes fois soulevé. Ça peut être un rétrécissement des voies aux approches des intersections. L'avenue est trop large.

Le contournement de la circulation automobile vers les rues adjacentes (augmentation) lié à l'arrivée du tramway. La gestion de la circulation dans les ruelles. Le partage des voies entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes est un continuel recommencement dans le quartier, comme ailleurs à Québec...

Éviter un transit trop important sur la 3e avenue, qui est une rue très achalandée et où l'inconfort dû à la vitesse est très important.

En tant que piétonne (je n'ai pas de voiture) je crains davantage les interactions avec les cyclistes que je trouve peu respectueux de la signalisation.

Ralentissement de la vitesse automobile. Agrandissement des trottoirs et pistes cyclables réservés(pas de stationnement à voiture)

L'étroitesse des rues ainsi que les nombreux one-way qui ne sont pas respectés par de nombreux cyclistes.

La piste cyclable située sur la 3eme avenue n'est pas sécuritaire en raison du fait qu'elle longe les stationnements de rue (risque de se faire heurter par une porte).

La circulation se fait assez bien actuellement avec la 3e ou les rives de la St Charles pour la circulation nord-sud. Ça se complique un peu lorsqu'il y a des travaux. Sortir du quartier peut s'avérer un peu complexe: par exemple pour aller à Maizeret il faut passer sous les échangeurs, sans voie réservée.

Les traverses de piétons. Ils sont dangereuse lorsqu'il y a trop de circulation

volume circulation automobile élevée sur la rue commercante, on devrait prioriser les transports actifs et en commun !

Bande cyclable de la 3e avenue peu sécuritaire (risque élevé d'emportierage). Manque d'espaces pour la circulation des piétons, largeur des trottoirs à améliorer.

Le tramway risque d'augmenter la circulation sur la 1e avenue où les déplacements sont déjà très achalandés, bruyants et plus ou moins sécuritaire pour les citoyens.

Simple réduction de vitesse pour l'automobile et les trois modes de déplacement actuel fonctionnent parfaitement

le fait que les vélo doivent fréquenter les mêmes routes que les voitures.

Synchroniser les lumières avec les traverses piétons pour que la circulation soit plus fluide. Ajouter des traverses piétons comme toronto pour que les piétons puissent traverser plus sécuritairement.

Enlever des déplacements automobiles pour favoriser la sécurité des transports actifs.

Réponses

L'abolition de certains emplacements de stationnements. Nous avons déjà réduit à une voiture, mais nous serions forcé de quitter si notre espace stationnement est retiré.

La piste cyclable sur la 3e avenue est très dangereuse, les automobilistes se stationnent sans faire leur vérification. Dans les grandes villes comme Vancouver, les cyclistes sont protégés par des murets de bétons qui longent les pistes cyclables. Le passage piéton sur la 4e avenue est à changer. D'ailleurs, les lignes sont effacés complètement actuellement et les automobilistes ne peuvent pas voir les piétons sur le trottoir qui souhaitent traverser puisque les voitures stationnées près du passage les cachent. Dans certains pays, il existe un dispositif fonctionnant avec l'énergie solaire qui permet aux piétons de signaler leurs présences. Lorsqu'elle est activée, la pancarte se met à "flasher" et signale aux automobilistes qu'ils doivent s'arrêter avant le passage piéton, car il y a un piéton.

Il n'y a pas de feu piéton partout. Certains coins de rue sur la 3e Avenue n'en ont pas. Les pistes cyclables ne sont pas conviviales et même dangereuses (stationnements en bordures).

Les cyclistes doivent respecter la signalisation. Arrêt et feux de circulations

La vitesse des voitures, augmenter l'espace en rue piétonne

Je sens une volonté chez certaines personnes d'évacuer du quartier les véhicules et le stationnement. Attention, ne faisons pas comme à Montréal sur le Plateau de dévitaliser un quartier par des décisions impromptus. Le vivre ensemble est beaucoup plus dynamisant. Concernant la sécurité, les traverses de piétons sont sécuritaires si les piétons les utilisent. La circulation à vélo peut être aussi sécuritaire si les cyclistes y circulent à une vitesse raisonnable en prenant soin des piétons et des feux de circulation. Pour la circulation automobile la limite à 30 km va aussi améliorer la sécurité des cyclistes et piétons. C'est du vivre ensemble et penser à l'ensemble et pas juste à son petit nombril. J'ai passé 1 heure à la Place Limouloise ce midi, tout se déroulait bien entre les différents utilisateurs de la route.

On doit cesser de faire passer les vélos à côté des voitures stationnées. C'est la pire des solutions: personnellement, je préfère rouler dans la rue que de risquer de me prendre une portière ou de devoir faire un écart soudain parce qu'une voiture est mal stationnée. Il faut mettre les deux directions de la piste cyclable du même côté avec une séparation réelle, comme sur la 8e Avenue. Ça implique moins de stationnement, mais il faut cesser d'être hypocrite: rendre la vie difficile aux véhicules individuels, c'est le but d'une véritable politique écologique.

Privilégier des sens uniques pour les avenues (1ère à 4e) comme c'est le cas pour les rues. Cela permettrait des pistes cyclables et trottoirs plus larges

La diminution de la circulation automobile

Diminuer grandement le délai d'attente des piétons aux intersections avec feu de circulation (15-20 secondes maximum après appui pour demander la traversée) Diminuer la circulation automobile. Faire appliquer le nouveau code de sécurité aux intersections concernant la traversée des rues par les piétons afin de favoriser la priorité de traversée des piétons en regard des automobiles.

Sécurité de la piste cyclable de la 3 avenue. Trottoirs encombrés dans les rues résidentielles

Les piétons et les cyclistes sont vraiment menacés par les autos, il faut protéger leurs espaces de déplacement

Réponses

Faire des vraies pistes cyclables, protégées.
Plus de circulation piétonnière et cyclisme due à la nouvelle passerelle au-dessus de la rivière St-Charles, à la hauteur de la 9e Rue, liant les secteurs de la Pointe-aux-Lièvres et St-Sauveur au secteur de Limoilou, ce qui amènera plus d'achalandage pour les activités et les commerces.
Sécurité
Le stationnement du côté droit des pistes cyclables sur la troisième ave. représente un danger. Alors s'il est tout de même choisie de faire passer le tramway sur la 3ième ave. (notez que je suis totalement en désaccord avec cette option), il serait bien de séparer la piste cyclable des stationnements.
ça circule déjà beaucoup et bien entre vélo, auto et piéton l'ajout du tramway va venir intensifier le trafic, ce qui ne me paraît pas souhaitable.
Baisser la limite de vitesse. 30km/h les rues, 40km/h les avenues
Passages piétonniers bien identifiés avec arrêt obligatoire.
Que toutes personnes tout moyens de transport confondu suivent les lois de la circulation, présence policières plus fréquente
La 18eme rue, la 4eme avenue et la piste cyclable de la 3eme avenue
Les conserver!
Ne pas voir arriver cet anachronique Tramway !!!!!
Les automobilistes roulent vraiment trop vite, ne font pas attention et n'ont aucun respects pour les piétons. Je n'ai pas remarqué la même chose pour les cyclistes mais je pense que c'est tout aussi difficile.
Beaucoup trop de place pour les voitures sur la 3e
Étant cycliste, je ne trouve absolument pas sécuritaire de supprimer la bande cyclable dans les rues où passe le tramway. Je privilégierai de loin le tracé où le tramway passe au milieu de la route, afin que les cyclistes ne se retrouvent pas entre le tramway et les automobiles. Cela étant dit, les automobilistes sont nombreux à ne pas respecter les distances de sécurité et je ne me sentirai pas à l'aise de me faire dépasser par un véhicule avec la ligne de tramway réduisant considérablement l'espace de dépassement. La 3e avenue ayant des trottoirs plutôt larges, peut-être serait-il envisageable de partager cet espace entre cyclistes et piétons.
La circulation automobile peut exister, mais pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes, elle doit être grandement apaisée: vitesse grandement réduite, arrêts fréquents, etc.
moins d'auto et de stationnements, plus de place à l'humain
pas de tramway

Réponses

Les rue et avé résidentielle doivent être conservées comme telle la quiétude et la sécurité sont le choix que les citoyens ont choisi après les Reno du tramway les commerçant vont être content de bénéficier de cette belle vitrine

La cohabitation entre la piste cyclable, les stationnements sur rue et les véhicules. Une 3ème avenue sans tramway devrait être bonifiée en revoyant toute cette circulation

Nous avons généralement de beaux et bons trottoirs. Il faudrait peut-être bonifier et sécuriser la piste cyclable. Peut-être même la déplacer. La 2e Avenue serait peut-être une belle option, ou la 4e Avenue, si c'est compatible avec le tramway.

Que le tramway soit protéger pour éviter des accidents.

L'intersection 4e rue et Canardière est TRÈS compliquée. Un feu de circulation avec du temps pour les piétons est essentiel. Un tramway ne doit pas enlever cette priorité piéton. L'élévation du tramway aussi peut être un risque pour les personnes âgées et les gens à mobilité réduite dans le secteur

1) Cohabitation des piétons et vélos avec l'automobile. Les passages à niveau sont encore souvent problématiques sur la 3e avenue. Les automobilistes vont vite et ne s'arrêtent pas pour les piétons. 2) continuer à décourager les automobilistes à emprunter les ruelles pour traverser plus d'un coin de rue.

L'étroitesse de la 3e Avenue présente des dangers: exemple: l'ouverture de portières de voitures stationnées...

Augmenter le nombre de secondes permettant la traversée au carrefour Chemin de la Canardière -8e Rue - 4e Avenue pour la sécurité des piétons.

Encourager les cycliste à utiliser les pistes cyclables au lieu des routes.

Il faudrait trouver un bon moyen pour la cohabitation tout en donnant le maximum d'espace au piétons/vélos, l'emprunte automobile doit être minimiser dans la mesure du possible

Sens uniques, intersections à angles.

La voiture se sent encore dominante dans le quartier. Les automobilistes doivent sentir que la rue n'est pas à eux

La vitesse de circulation des automobiles est beaucoup trop élevée. Surtout sur la 8e avenue près du cégep et de l'école secondaire. Il y a une grande présence de piétons et les voitures roulent très vite.

Éviter que les automobilistes ne soient détournés vers les ruelles

La vitesse des véhicules sur la 4em et 3em avenue qui est encore trop grande en général. Les passages pour piétons s'effacent avec le temps et sont rarement respecté (4em). Construire des saillies de trottoirs; elles offrent, entre autres, l'avantage de rendre les piétons plus visibles au bon moment.

Limiter la vitesse des voitures, réduire les stationnements pour réduire les risques d'emportierage des vélos

Réponses

Déjà assez de monde qui savent pas conduire avec les yeux sur la route à Québec. Je crois que la première année risque d'être bien drôle...

Partage de la route et des trottoirs entre les autos, vélos et piétons

-Réduction du nombre d'autos.- réduction de la circulation de transit. - Réduction de la vitesse de circulation

Les chauffards

Sur la 4e rue, aucune voie pour cyclistes ce qui fait en sorte que voitures/bus/cyclistes/stationnements se partagent la rue.

Je n'en vois pas rapidement. Je me déplace uniquement à pieds, ainsi je pouvais refaire du vélo je pense que c'est une plus grande sécurité sur les voies cyclables et les rues en général.

Avoir des espaces bien définis pour chacun des usages

Même si les piétons représentent plus de 20% des parts modales, les trottoirs sont petits, les priorités piétonnes ne sont pas respectées par les automobilistes. Le vélo sur la 3e avenue : à éviter, car coincé entre la circulation (très proche) et les risques d'emportière.

Il ne faut pas surélever le tracé du tramway pour que ce ne soit pas dangereux pour les cyclistes

Diminuer la domination de l'auto, c'est la seule option pour la sécurité...

La présence de plus en plus grande d'enfants dans le quartier et l'utilisation des ruelles pour la circulation.

Traversée de la 3e avenue difficile en voiture en raison du nombre élevé de piétons, cyclistes et voitures. Circulation à vélo sur la 3e avenue nécessite beaucoup d'attention en raison des voitures stationnées en bordure de rue, la circulation sur la 3e avenue et la circulation perpendiculaire. Piétons qui ne respectent peu ou pas (avec raison) les feux de circulation.

Les enjeux de déplacement à vélo sont très dangereux lorsque nous circulons sur la 3e avenue. Les voitures roulent beaucoup plus vite que la limite permise. Également, lorsque je suis conductrice, j'ai parfois de la difficulté à bien voir aux intersections de certaines rues, ce qui fait augmenter le risque d'accidents.

L'augmentation du trafic dans les rues locales avoisinantes, car il n'y a pas de feu de circulation, les conducteurs ne font pas attention, conduisent vite et ne font pas leur stop. Donc plus de circulation, une augmentation de la conduite dangereuse.

Vitesse et partage et surtout offrir un trajet alternatif performant au service public d'urgence car ils sont le cœur du problème.

Je crains que les automobilistes empruntent les ruelles. Elles sont pour la plupart en piètre état (nid de poule ou plutôt nid d'autruche) et la conduite y est hasardeuse. Ça pourrait mettre à risque la sécurité des résidents qui y vivent et qui y jouent.

Réponses

J'ai déjà mentionné qu'à plusieurs heures du jour, la 4e avenue est très, voir trop fréquentée. Il est presque intenable de rester assis tranquille sur sa galerie. Vitesse, bruit, circulations, incessante, VIBRATIONS. Ce dernier aspect doit aussi être pris en compte. Les immeubles sur la 4e ont tous été construits au début de 1900, les fondations sont fragiles et on sent très bien quand les bus ou camions de livraisons passent. A l'a longues on peut même voir de l'effritement de mortier. L'augmentation du trafic ou le passage du tramway aura certainement un impact sur la solidité des fondations. Il faut y penser et prévoir des revêtements de sols plus « absorbants ».

Trop de voitures

La vitesse sur la 4e avenue et dans le quartier en général L'étroitesse de la 5e rue (qui devrait être sens unique à mon avis) Le non-respect des passages piétons et le Manque de courtoisie

Les trottoirs sont mal définis et les sorties de ruelles donc de voitures, enfants et piétons sont trop souvent bouchés par des voitures, elles devaient être mieux définies par une bande jaune d'interdiction de stationnement par exemple

La 18ème rue est accidentogène. La première avenue est non conviviale et non sécuritaire pour les piétons. Attention à ne pas favoriser l'utilisation de la 3e et 4e avenue comme voie de transit pour rejoindre le centre-ville en voiture.

Pour les CYCKUSTES qui empruntent le chemin de la Canardière pour se rendre au Cégep Limoilou; Ils roulent souvent sur le trottoir (ce qui devient un gros inconvénient pour les PIÉTONS) de peur de rouler sous le viaduc (Canardière près du boul. des Capucins) qui est vraiment pas sécuritaire.

Piétons et vélos doivent avoir plus d'espace et plus de sécurité. La piste cyclable sur la 3e avenue dans le secteur commercial n'est pas large, prise en sandwich entre la circulation automobile et les voitures stationnées qui risquent d'ouvrir leurs portes à tout moment. Il y a sans doute moyen de revoir cet aménagement.

Si on veut que les gens changent leurs comportement, il faut rendre désagréables les mauvaises habitudes qu'ils ont prises avec le temps.

Il y a beaucoup de cyclistes donc il serait important de diminuer la circulation automobile, et de favoriser des pistes cyclables sécuritaires. Comme automobiliste, je déteste la configuration de la piste cyclable sur la 3e Avenue car j'ai toujours peur de ne pas voir un cycliste si je me stationne, je crois qu'elle pourrait être aménagée différemment. Comme piéton, je crois qu'il faudrait favoriser des passages pour piéton avec des lumières pour piétons obtenues plus rapidement, car comme ça prend du temps à les obtenir, les gens d'attendent pas la lumière piétons et traverse n'importe où.

Maintien de pistes cyclables identifiées ou partage de la voie avec réduction considérable de la vitesses des automobiles.

Il faut réduire au maximum le nombre de voitures qui circulent au centre-ville, mais aussi les limites de vitesse dans le centre-ville. La priorité doit revenir aux transports actifs comme la marche et le cyclisme.

La vitesse sur la 4e avenue et la 18e rue, le non respect total des priorités d'usages de la part des automobilistes.

Réponses

Réduire la place de l'automobile en créant de vraie voies cyclables, large et sécuritaires (donc pas coincée entre la voie de circulation et les espace de stationnement) et des zones piétonnes prioritaires.
Un corridor de vélos est essentiel afin de ne pas entraver la circulation sur Canardière. De nombreux passages pour piétons sont requis afin de rendre les déplacement sécuritaires, considérant le grand nombre de familles du quartier. La visite des différents commerces se passent d'ailleurs beaucoup mieux à pied
Je vis juste à côté de l'intersection de la 3e avenue et de la 4e rue et je dois dire que les frustrations sont multiples. Les automobilistes y sont impatients et peu courtois. Ils y font fréquemment des manœuvres dangereuses pour les piétons, les cyclistes et les autres automobilistes. J'ai arrêté de compter le nombre de fois où j'ai vu des accidents passer proche d'arriver. Sinon, le coin 3e avenue/3e rue est également problématique. Les automobilistes coupent souvent les piétons (qui n'ont pourtant pas d'arrêt à respecter) parce qu'ils sont pressés de traverser la 3e avenue.
Un plus grand espace pour la circulation des piétons serait bienvenu, de même que le maintien de voies cyclables distinctes
Traverses de manière générale (peu de visibilité aux intersections pour les automobilistes et débits conséquents à certaines). Confort : trottoirs trop étroits par endroit, peu d'alignements d'arbres.
Les feux de circulation et limite de vitesse, sorties et entrée des ruelles (enfants) et surtout première avenue et 5 e rue. Le stationnement ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble pour traverser comme piéton..
Énormément de transport actif dans notre quartier. Il faudra que le passage du tramway soit sécuritaire.
Les pistes cyclables qui coupent les piétons aux traverses piétonnières.
La vie de quartier avec des enfants
Les nombreuses intersections tout au long de la 3ième avenue.
présentement sur la 3e les vélos et les voitures se cotoient et sa se passe plutot bien, laissons ça comme ca et le tramway sur la 4
famaliale
Le tramway ne doit pas être une barrière répulsive mais constituer un atout et donc faire l'objet d'une insertion particulièrement soignée, comme sur les images européennes présentées.
Que les pistes cyclables avec bollards soit fonctionnelles dès le 1er mai, et que la saison des pistes cyclables soit allongé. Que les traverses de piétons avec ligne orange soient sécurisées.
En automobile, les stationnements. A pied, l'accès aux commerces est difficile avec une poussette, que des marches

Réponses

La sécurité et la facilité des déplacements piétonnier et à vélo doit être privilégié dans l'aménagement. C'est toute une vie de quartier qui en dépend.
Je n'ai aucune crainte
Plus de piste cyclable
AUCUN respect des lignes jaunes de la part des automobilistes. Vitesse accélérée sur la 4e avenue. Accroître la biodiversité des arbres et replanter afin de diminuer les îlots de chaleur et rendre les marches et le vélo plus agréable. Marcher entre le Cégep Limoilou et le Palais de Justice sur des Capucins est un rappel du triste constat que des Capucins est une horreur pour la marche. Pour le vélo, la 8 avenue devrait permettre d'y circuler bien avant le 1er mai (zone de stationnements dans la piste cyclable.... dangereux lorsque cycliste croise une voiture)
Un Tramway sur la 3e, ça fait beaucoup. Déjà que la cohabitation entre voitures, vélos, piétons est limite! C'est déjà saturé. Y ajouter le Tramway, c'est un peu fou. La 4e a l'avantage d'être moins achalandée, tout en étant au milieu du quartier, à 100m de la "main" (3e avenue).
Les sens uniques sont quand même complexes.
il faut s'assurer de réduire la circulation automobile sur la 3e avenue et réduire la vitesse sur la 4e avenue. La piste cyclable sur la 3e avenue, avec les stationnements d'un côté et les voitures qui sont très proches de l'autre, est dangereuse avec les enfants. L'occasion est belle de repenser le partage de l'espace entre piétons, cyclistes, transport en commun et voiture sur la 3e avenue, avec le passage du tramway.
La vitesse des voitures. Surtout sur la 4e avenue qui est large et très passante. Les intersections rues - avenues sont aussi très dangereuses car la visibilité à partir d'une rue est mauvaise pour voir si une auto arrive sur l'avenue. On doit s'avancer beaucoup trop.
La 3ème avenue apporte un grand nombre de piétons. Les trottoirs sont parfois trop étroits. La cohabitation des piétons et cyclistes avec les automobilistes qui peuvent circuler (pour le moment) jusqu'à 50 km/h peut s'avérer dangereuse. Les voitures ne devraient pas transiter par la 3ème avenue, laissant plus de place aux piétons et cyclistes, réduisant les risques d'incidents.
Réduire la présence des automobiles devrait être une priorité; des pistes cyclables plus sécuritaires (pas entre les voitures stationnées le long de la rue et la circulation); des intersections avec priorité aux piétons et aux vélos.
Eviter la circulation accrue devant les écoles et l'école de cirque où beaucoup d'enfants débarquent pour y suivre des cours.
Une jonction cyclable sur canadière entre le vieux limoilou et le quartier maizerets
10e rue, voie de transit dangereuse entre Maizeret et la 18ème rue pour beaucoup d'usagers.
La voie cyclable sur la 3ème avenue est trop dangereuse. Les autos roulent trop vite et sont trop nombreuses. Il y a trop de camions qui circulent dans le quartier.

Réponses

Il y a de plus en plus d'enfants dans le quartier et plusieurs intersections n'ont pas de passage pour piétons, les voitures roulent très vite sur les avenues, particulièrement la 4e et Canardière.

La piste cyclable actuelle sur la 3e avenue est relativement dangereuse.

Il faut diminuer la circulation de transit dans le quartier, en redirigeant les voitures vers des Capucins et Laurentienne. La voiture prend beaucoup trop de place dans le quartier; la preuve en est que plusieurs braquent au moindre projet qui vise à baliser ou diminuer son importance.

circulation rapide des véhicules, peu importe l'artère empruntée aussi, les intersections très vastes, rébarbatives aux piétons

Actuellement, la piste cyclable de la 3e avenue est dangereuse car elle est entre 2 voitures (celles stationnées et celles qui roulent) et le risque d'emportierage est grand. En plus les voitures stationnées empiètent souvent sur la piste, et les camions de livraisons prennent la piste cyclable pour une place de stationnement. Je préfère circuler sur la 2e ou la 4e en vélo que sur la 3e! A pied, les rues entre la 3e et la 4e devraient toutes être rétrécies au niveau des intersections avec les avenues en agrandissant les trottoirs. Elles le sont pour beaucoup, mais il y en a certaines, comme celles sur la 10e rue au coin de la 4e avenue qui ne l'est pas et qui est super dangereuse pour les piétons. Les voitures entrent dans les rues beaucoup trop rapidement. A l'automne, un enfant en vélo qui sortait de cette ruelle s'est fait frappé par une voiture. Il faut absolument protéger la quiétude des ruelles. L'insertion d'un tramway ne doit pas amener les automobilistes à passer par les ruelles pour aller plus vite. Les ruelles sont des lieux de jeux pour les enfants! Limoilou doit être vu comme un quartier en soi et non comme un lieu de transit entre la banlieue et le centre ville. Les limites de vitesses doivent être abaissées, les avenues doivent être rétrécies pour faire ralentir les voitures. Aussi, l'autoroute Laurentienne doit être changée en boulevard urbain afin de sécuriser les vélos et les piétons du vieux Limoilou qui veulent aller vers St Roch Est.

Les passages sous la voie ferrée (underpass) entre le Vieux-Limoilou et Maizerets (c'est très étroits et pas sécuritaire du tout à vélo)

La vitesse sur certaines rue et le non respect des consigne de circulation par les automobilistes et cyclistes qui ne font souvent pas leurs arrêts

La 4e rue aux heures de pointe est vraiment difficilement empruntable par les piétons et vélos. Les camions doivent être réduits à partir du quartier industriel et les voitures encouragées vers les échangeurs. L'absence stop au coin de la 13e rue/2e avenue.

La vitesse des automobiles sur la 3e ave

Il est dangereux de traverser les avenues en voiture. Il n'y a pas de stop partout et on doit s'avancer pour voir, notamment du fait des voitures stationnées mais ce faisant, on se met sur le chemin d'une voiture circulant sur l'avenue, souvent beaucoup trop vite d'ailleurs.

Garder les pistes cyclables sécuritaires et séparées des automobiles, mettre des garde-fou le long de la 3ème avenue?

Le manque de visibilité à la sortie des rues

Les voitures et les vélos ont une belle habitude de partage de la 3ème avenue. Les lumières pour les passages piétons sont respectées de tous. Mon inquiétude en matière de sécurité avec

Réponses

un projet de tramway sur une avenue déjà bien partagé est surtout l'inattention des piétons qui passeront n'importe quand et n'importe où advenant la fermeture complète de la 3ème avenue pour piétons et Tramway seulement.

Passage sécuritaire pour les piétons et les vélos

La vitesse est excessive. C'est dangereux pour nos enfants. Il devrait aussi y avoir plus de passages piétons. Les gens ne connaissent pas assez ou ne respectent pas le code de la route qui donne la priorité aux piétons .

Ya pas de place pour un foutu tramway ca va devenir la jungle et tres difficile a circuler en auto et a pied ca sera pas agreable

Les propriétaires de vélo devraient tous suivrent des cours pour la réglementation routière...

Ralentissement de la circulation automobile!! Constats d'infraction lorsque les automobilistes ne laissent pas passer les piétons aux traverses piétonnières!! Plus de place aux vélos/piétons mais aussi conscientiser les automobilistes (une énorme campagne publicitaire)

En automobile pas trop de problèmes, c'est assez facile de s'ajuster À pied non plus, bien sur En vélo, c'est problématique. De toute façon, la piste pour les vélos sur la 3iè est une aberration. Elle devait passer dans une autre rue style 4 ou 2 iè avenue. J'ai demeuré plus de 25 ans dans Limoilou et j'y travaille depuis près de 20 ans.

Meilleur partage de la chaussée

La 3e Avenue devrait être beaucoup plus souvent piétonne, et les passages piétons devraient être davantage mis de l'avant. Parfois, on passe proche de se faire frapper même en traversant aux passages piétons.

mise à niveau du lien cyclable sur la 8e avenue Améliorer la sécurité des intersections pour les piétons et les vélos sur la 4e avenue et la 1e avenue, surtout aux croisements avec les accès à la Rivière Saint-Charles

- Les passages en briques rouges sur la 3e avenue apportent confusion aux automobilistes et aux piétons, à savoir qui est prioritaire. Les piétons n'ont pas assez d'endroits pour traverser la 3e avenue en sécurité. - Lorsqu'ils arrivent des "rues" perpendiculaires et que les automobilistes veulent traverser la 3e avenue, ils doivent s'avancer au-delà de l'axe piéton des trottoirs et bloquent le chemin aux piétons. - Il n'y a pas de corridor sécuritaire et efficace pour circuler en vélo d'Est en Ouest dans le Vieux-Limoilou.

Il faudrait plus de Stop au coins des rue... peut-être mettre la 2e et 3e avenue sens unique... (2e vers le sud, 3e vers le nord, 4e des 2 sens)

l'espace

Les temps de traverse piétonnes augmenté (personnes âgées, enfants, femmes enceintes, personnes blessées ou à mobilité réduite). Permettre de large pistes cyclable pour accommoder tous types d'usagers.

Réponses

Sur la 3e, la piste cyclable, les sens devraient être inversés - je sais, je sais, c'est bizarre! :) - pour ÉVITER les emportières! Je ne l'utilise jamais justement à cause de ça. J'ai vu trop de cyclistes en être victimes. C'est TERRIBLEMENT dangereux!

Sincèrement, je ne vois actuellement aucun enjeu notable de circulation et de sécurité. Je pense que la majorité des gens est conscients des risques que présentent actuellement l'artère.

La cohabitation sécuritaire entre tous.

Oui, il y a beaucoup de piétons et de cyclistes

que ce soit à pied ou avec poussette, en auto, à moto, à vélo, en trottinette, la 3ème ave est déjà très achalandée et n'a pas besoin d'un tramway en plus de cela!

Le détournement du trafic dans les rues avoisinantes, notamment la 2e avenue où nombre d'automobilistes vont très vite et ne font pas leurs stops

La 3e Avenue étant un artère commerciale en plein cœur d'un quartier résidentiel, les piétons traversent régulièrement la rue afin de visiter les commerçants. De plus, la présence d'une piste cyclable sur la chaussée évite que les vélos roulent sur le trottoir. Alors, l'arrivée du tramway n'est donc pas souhaitable, car il bouscule cette harmonie entre automobiliste, vélo et piétons.

La piste cyclable, surtout à l'intersection 4e rue/3e avenue.

Vraiment! Personnellement, je circule avec ses trois moyens sur la 3ème avenue. Comme automobiliste je trouve qu'il manque d'espace pour se stationner dans l'empiétement sur la piste cyclable. Comme cycliste, j'ai déjà eu très peur car une auto a quitté son stationnement sans regarder la piste cyclable. Je l'ai évité de justesse! Je sais que la Ville est sensible à la sécurité routière sur la 18e rue et j'ai hâte que des actions plus significatives soient mises en œuvre!

La sécurité des enfants, le respect des arrêts obligatoires par les voitures, respect des cyclistes et des pistes cyclables par les automobilistes

La piste cyclable entre les stationnements et les voitures ne me donne pas une impression de sécurité, un aménagement sans stationnement et moins de voitures grâce au tramway serait intéressant.

Garder une limite de vitesse peu élevée

l'automobile.

Des bords pour les voitures

À mon avis, il manque de piste cyclable et à l'année si possible pour les différents usages de celle-ci (cycliste, coureur et triporteur/trottinette électrique) et ce, surtout sous les viaducs. Davantage de mobilier urbain restreignant la vitesse des voitures, les voitures sont de plus en plus grosses et l'impact avec celle-ci de plus en plus grave vu leurs dimensions. Diminuer leur vitesse aiderait à la sécurité des autres usagers de la route.

Il est important que la 3ème avenue soit un lieu convivial et sécuritaire pour piétons et cyclistes

Réponses

La vitesse du tram.
il manque d'endroit ou cadencer so velo
Des espaces plus importants pour les vélos
C'est l'enfer tout le long de la 18e rue, hier j'ai même été témoin en directe d'un accident où une automobile a démolie l'arrêt de bus 18e rue et 3e avenue.
Les enfants! Autant dans la rue que dans les ruelles qui seront a coup sûr utilisées comme raccourci.
es plus jeunes seront plus en danger
Réduire la facilité des déplacements de transit pour diminuer la vitesse de circulation sur les avenues et le chemin de la Canardière.
trop d'automobiles, rendre la ville aux piétons et aux cyclistes
Une bande cyclable sur la 4avenue serait génial! Des trottoirs plus large
Les enjeux en matière de sécurité des piétons et des cyclistes sont déjà bien présents. Une piste cyclable à coté de stationnements d'autos n'est pas l'idée du siècle: difficultés pour les automobilistes en stationnement de voir les cyclistes qui arrivent vite; difficultés pour les piétons qui traversent sur une lumière piétonne de voir les cyclistes arrivés, étant cachés par les autos. Surprenant qu'il n'y ait pas plus de graves accidents.
Axe privilégipou réservé pour les déplacements actifs
- Le concept de rue partagée européenne (ou même dans le Canada anglais) est génial, mais malheureusement incompatible avec la culture québécoise. Par exemple, depuis l'an dernier, il y a des panneaux indiquant que la 8e Rue est une rue partagée, mais pour y circuler souvent, cela n'a en rien ralenti la circulation automobile et on ne se sent pas en sécurité de traverser ou de circuler dans le milieu de la rue en tant que cycliste ou piéton. - Le passage de Limoilou à la ville en passant par la 4e Rue, rue de la Croix-Rouge, et traverser Laurentienne est impossible ou non-sécuritaire en vélo ou à pieds. Il n'y a pas de lumière piéton, ni de piste cyclable, ni d'espace d'attente sécuritaire. Se rendre au stade Canac ou vers St-Sauveur nécessite de faire des détours, de traverser et de circuler de façon non-sécuritaire (sur Laurentienne entre autres) ou d'utiliser sa voiture. De plus, cette même intersection est la seule voie d'accès directe à l'autoroute Laurentienne, donc le maintien de la circulation automobile sur la 4e Rue est primordial. - Il serait intéressant d'avoir des pistes cyclables séparées de la circulation automobile (pour éviter le danger d'ouverture de portes de voiture sur les cyclistes ou des autos qui se stationnent partiellement ou complètement sur la piste cyclable). J'ajouterais des lumières prioritaires aux vélos à l'instar des piétons aux intersections passantes (comme à Montréal) puisque le concept de voies partagées ou de priorités aux piétons/cyclistes ne fait pas partie de la culture de la Ville de Québec et qu'en général, les automobilistes ne s'arrêtent pas sauf si une signalisation claire les y obligent.
La signalisation pour la cohabitation velo et voiture est déficiente, il y a quelques années un changement de signalisation n'a pas été signaler publiquement, qui en conduisant ma voiture m'a créée une confusion, donc une bonne signalisation et une bonne communication de cette signalisation bonifierait la sécurité de tous les usagés.

Réponses

Comme partout, voiture et vélo cohabitent difficilement.
Des espaces séparés pour les différents modes de transport, car il est évident avec l'expérience de la 8e rue que les automobilistes ne peuvent partager la chaussée avec les cyclistes et les piétons de façon sécuritaire.
Circulation rapide sur la 4e avenue et dans une moindre mesure sur la 3e avenue. Il ne faudrait pas que le Tramway ait pour effet d'augmenter la circulation automobile dans les ruelles. J'ajouterais que le principal danger dans Limoilou est les livreurs du Casse-Croûte Chez Pierrot qui sont des fous au volant mais ça c'est un autre dossier.
Toute la 18e rue est un enjeu. L'intersection 1ère avenue/18e est très problématique, avec des arrêts de bus au 4 coin, dont 2 métrobus, et des trottoirs trop petits qui engendrent des attroupements piétons et des risques à la circulation. Aussi, les traverses piétons sur la 18e rue sont peu visible et peu respecté. La vitesse des voitures est élevée sur la 18e rue.
Tout dépend de l'emplacement du tramway. Si au Centre : de part et d'autre l'entente automobile, vélo et piéton ne devrait pas être complexe en autant que la signalisation aux endroits stratégiques soit efficace. Par contre, le schéma ne sera pas le même si le tramway est latéral en autant que la circulation devienne à sens unique.
La place du vélo n'est balisée que sur une artère (3e). Elle devrait l'être partout. Il manque d'arrêts stop sur la 3e avenue.
aucuns
L'ajout du tramway sur la 3e Ave causera une problématique de cohabitation de tous ces usagers.
Mieux baliser les pistes cyclables. Réduire la vitesse des automobiles.
La circulation des enfants est particulièrement importante dans le quartier, suivi de la cohabitation des vélo avec les automobilistes. Il ne faudrait pas non plus perdre de vue que plusieurs trottoir sont étroits et amènent les piétons à marcher dans la rue - si le trafic se modifie dans le quartier, il faudrait pallier à ce problème. Également, il y a de nombreux skieurs qui passent dans le quartier pour se rendre au parc linéaire de la rivière St-Charles. Est-ce qu'un tracé permettant de partir de la station de tramway et de se rendre là bas serait possible? Enfin, il devrait y avoir encore plus de ruelles piétonnes dans le quartier pour favoriser l'intimité des résidents et la sécurité des piétons.
La piste cyclable entre les voitures stationnées (ouverture des portes) et la voie routière.
Preserver la piste cyclable de la 3eme avenue ou creer une piste cyclable sur la 4eme avenue jusqu'à la riviere St-Charles
De l'espace pour tout le monde ,un meilleur déneigement ,pour que les cycliste d'hiver puissent rouler sans perdre 2 pieds de chaque côté.
Il faudrait que les feux pour piétons s'activent plus rapidement.
favoriser la mise en place de voies réservées pour les vélos

Réponses

les piétons et vélos n'attendent pas toujours la lumière piétons
Il ne faudrait pas favoriser la circulation dans les ruelles, car plusieurs enfants y circulent librement. Il pourrait y avoir plus de rues partagées avec les vélos, en plus de la 3e avenue.
Il faudrait réserver plus de voies de circulation aux vélos, peut être en limitant la circulation des voitures dans certaines rues.
Ruban cyclable mieux protégé, plus tôt au printemps et plus tard à l'automne.
Vitesse des véhicules Présence importante des camions remorque
Vitesse de la circulation à proximité des bandes cyclables, circulation de transit à dans le quadrilatère du pont Drouin du pont Dorchester et des bretelles d'accès à l'autoroute Duffrein-Montmorency
les rues à traverser ,
Dans un monde idéal, avec le respect des lois et de la signalisation les déplacements de chacun se feraient très bien. Mais on sait que se n'est pas comme ça, alors il faudrait tenter de sensibiliser tout le monde pour la sécurité de tous. La piste cyclable sur la 8e avenue est vraiment dangereuse.
Le principal enjeu est le non-respect de la priorité de passage des piétons par les automobiliste qui est, à l'échelle nord-américaine, unique à la société québécoise . C'est principalement une question culture. Le Code de la route donne la priorité aux piétons dans les passages piétonniers, mais très peu d'automobilistes la respecte. Pour changer cette mentalité, nous avons besoin de 1) une campagne de sensibilisation créative et effective 2) de l'infrastructure (repeindre les passages piétonniers effacés presque à 100% dans le quartier, mettre des traverses lumineuses, très efficaces, installer des traverses en dos d'âne pour les intersections plus importantes.
Plus d'arrêt stop sur la 3e avenue
Risque d'avoir une porte qui s'ouvre lors des déplacements à vélo le long de 3e Avenue (autos stationnées) Plusieurs personnes à mobilité réduite
les rues à sens unique . Elle sont très étroites pour le passage de vélo et auto
La place limouloise est fréquentée par de nombreux enfants qui traverse l'intersection fréquemment dans le contexte de leurs jeux. Il n'y a pas de rassemblement naturel d'enfant au coin de la 4e Ave et de canardière c'est qui veut dire que ce serait plus sécuritaire de le faire passer par la
Il faut absolument rendre la 3e avenue piétonne au minimum 25 jours par été dans Limoilou. Si on veut créer ce sentiment de quartier de proximité. Ce sentiment de Carte postale. Ce sentiment de coup de bar en matière de développement socio économique. A mon avis ça passe par une réapparition de la rue offerte aux citoyens. Ne serait-ce que temporairement. Et comme le tramway doit ralentir dans ce coin. Le mélange des deux doit être harmonieux et non contraignant

Réponses

Les rues sont étroites et dangereuses pour les cyclistes. Il devrait y avoir plus d'espace réservés pour les cyclistes. Il faudrait aussi que les piétons respectent ces espaces.

Les virages à droite sur la 3e par les autos vs les cyclistes qui filent tout droit. Comme piéton, traverser l'intersection 3e Ave et 6e rue du côté est. Les voitures provenant de la 3e sud qui tournent sur Canardière peuvent arriver assez rapidement dans le virage quand leur feu est au vert. Même s'il y a des feux de piétons.

Limite de vitesse partout (40 km avenues et 30 km pour les rues). Ajout d'arrêts sur la 3e Avenue. Renforcer signalisation priorité piétons.

La largeur des bandes cyclables devrait être augmentée sur la 3e avenue. Des passages piétons devraient aussi être ajoutés sur la 3e avenue. Les avancées de trottoir ajoute beaucoup de sécurité au déplacement des piétons. Elles ne devraient surtout pas être sacrifiées pour le passage du tramway.

Les voitures, camions et camionnettes de livraisons qui n'ont aucun endroit spécifique et/ou adéquat pour se stationner.

Aménagement de pistes cyclables réellement à l'abri des voitures sur la 3e.

En ce moment, tout est adéquat. Il serait ridicule de faire une voie partagée entre véhicule, vélo et piétons

la rupture de continuité de la 3e ou de la 4e Avenue implique que des autos, y compris la mienne, devront emprunter les rues transversales. cela pourrait être problématique, autant pour la sécurité des résidents qu'en ce qui concerne la fluidité de la circulation.

Il serait plus sécuritaire de faire passer la piste cyclable sur la 2 e Avenue et de rendre cette avenue à sens unique pour l'été.

La sécurité piétonne est certainement mise à mal par les automobilistes pressés, précisément au coin de la 3e avenue et de la 4e rue ou au coin de la 3e avenue et de la 5e rue. De façon générale, les sorties de ruelle sont des pièges pour les enfants, car ils ne reconnaissent pas un "coin" de rue, alors que les automobilistes empruntent souvent les ruelles comme des raccourcis et n'arrêtent pas toujours leur véhicule avant de déboucher sur le trottoir.

La traversée de la 3e ave ou des rue perpendiculaires est souvent dangereuse, des céder le passage aux piétons avec des balises au centre de la rue aiderait à ralentir le trafic automobile. La division physique des pistes cyclable et des voies automobile sécuriserait cet usage.

Le partage de la route doit être bonifié sur la 4e avenue: - la rue est trop large, ce qui laisse les automobilistes rouler trop vite et faire des manoeuvres dangereuses; - il n'y a pas de piste cyclable définie ce qui nuit au sentiment de sécurité et à la sécurité même: un cycliste peut se sentir coincé entre un bus et les voitures stationnées, il ne sait pas où circuler exactement - il s'agit d'une très belle rue bordée d'arbres qui gagnerait à être aménagée et suscitée la promenade, surtout pour la connexion que la 4e avenue maintient avec Lairet jusqu'à lebourgneuf et la piste cyclable en haut. - les piétons bénéficieraient d'un trottoir plus large La 4e rue à le potentiel de devenir un axe connecteur pour le quartier et de contribuer à répartir la circulation.

Réponses

Le 3e est très achalandé par des piétons et des cyclistes, mais la plupart de l'espace est allouée aux autos. Il faudrait complètement revoir cet état d'affaires et redonner la priorité aux transports actifs. Plusieurs quatre coins sur le 3e manquent un arrêt, dont le coin 10e rue/3e avenue. Avec le nombre de cyclistes et piétons et autres, c'est très difficile de traverser en auto cette intersection de façon sécuritaire. Il faut un arrêt 4 coins.

La vitesse devrait être réduite sur de l'espinay à 30kmh et il devrait y avoir des pistes cyclables. Trop d'accélération brusques et de vitesse excessive sur ce rue ou des enfants rendent à l'école de la grande hermine.de plus les passages piétons qui ne sont pas respectés devraient être transformés en arrêts ou comprendre des panneaux lumineux ou autre mesure d'atténuation.

la piste cyclable sur la 3e Avenue est dangereuse.

Réduction de la pression automobile, par la diminution des espaces de stationnement sur les grandes artères et la construction de pistes cyclables sécuritaires d'un seul bord.

limite de vitesse

traverses piétonnes quasi inexistantes/invisibles. Limiter la vitesse. J'ai failli mourir au moins 10 fois sur la 3e!

Mettre l'emphase sur les traverses prioritaires aux piétons. Diminuer le temps d'attente aux lumières pour les boutons piétons.

Vitesse de circulation des voitures trop élevée sur la 3e avenue

Beaucoup de voitures empruntent la 1ere et la 4e avenue pour entrer et sortir du centre-ville. Il serait souhaitable de trouver des façons pour qu'il y ait moins de voitures qui transitent par le secteur. Il serait aussi souhaitable de limiter la vitesse des voitures dans les zones plus résidentielles.

Le stationnement sur rue est quant à moi le principal enjeu de sécurité pour les piétons et utilisateurs des pistes cyclables dans ce quartier. Un nombre incalculable d'automobilistes et de camions e stationnent ou ambitionnent sur les pistes pour faire des commissions, des livraisons, prendre ou déposer des personnes, etc. La densité de citoyens se déplaçant sur deux jambes ou sur deux roues fait qu'il m'apparaît souhaitable d'ériger des passages prioritaires aux piétons entre les intersections. Vitesse 30 maximum PARTOUT DANS LE QUARTIER Les gros camions de livraison. La mauvaise visibilité des automobilistes qui souhaitent traverser le quartier d'est en ouest ou l'inverse par les rues secondaires (en raison du stationnement sur rue notamment).

Gros des véhicules ! Mais ce n'est pas de votre ressort.. Le nombre peut en revanche diminuer une meilleure offre de transport collectif bien intégrée au tissu.

fermer des rues ou des tronçons de rues à l'occasion

Que les voies soient plus larges.

Les enjeux de sécurité sont surtout reliés aux familles. Elles passent beaucoup de temps sur la 3e avenue et les gens du quartier sont habitués de voir courir les enfants partout. Si le tramway passe sur la 3e avenue, j'ai bien peur que cela soit plus dangereux pour les enfants.

Réponses

Les écoliers. Voies sécuritaires autant pour le vélo que pour les piétons.
Une véritable piste cyclable serait plus sécuritaire. Ajouter un tramway sur la 3e avenue, où déjà autobus, camions et cyclistes partagent un espace très restreint est une très mauvaise idée.
- Déneigement l'hiver - Piste cyclable dans des sens uniques à l'envers du trafic (8e Ave par exemple), les conducteurs regardent juste d'un côté. - Rafraichir les lignes de démarcation des pistes cyclables, plusieurs sont très difficile à voir - Beaucoup de voiture - Stationnement entre le trottoir et la piste cyclable (3e par exemple). Les portes qui ouvrent... ouch!
Assurer un corridor de sécurité pour les vélos. La densité des véhicules et leur vitesse devrait également être réduite. L'usage fréquent de stationnements parallèles sur la 3e avenue peut poser un enjeu de sécurité aux cyclistes sur la voie adjacente.
Bien délimiter la bande cyclable de la 3ième avenue, les automobilistes n'y sont pas toujours attentifs.
Sécurité vélo versus automobile.
Le respect de chacun
En ce moment beaucoup de cohabitation entre vélo piétons triporteurs poussettes sur la piste cyclable, il faudrait plus de pistes cyclable ou une meilleure réglementation ou signalisation ? Exemple parc cartier breboeuf les gens marche sur la piste cyclables et des triporteurs Rrivent vite
J'ai toujours un peu peur à vélo sur la 3e avenue, la piste cyclable est située entre le trafic et des autos stationnées qui peuvent démarrer à tout moment.
La cohabitation avec l'automobile. Diminution de la vitesse (réelle, donc avec sanctions; pas seulement l'ajout de panneaux) L'application de la réglementation municipale (limites de vitesse, encadrement des travaux publics et privés, etc)
Pas d'enjeux de déplacement en voiture, enjeux majeur de cohabitation entre les voitures et cyclistes. Il devrait avoir une piste cyclable sécuritaire qui n'est pas directement le long des stationnements de la 3e avenue.
La jonction de l'église St-Charles et la 5e avenue est problématique. Les automobilistes ne font pas ou très peu leur arrêt. Je suggère des dos d'âne devant l'église. En général, la priorité devrait être aux piétons sur l'artère publique, la 3e avenue. Donc élargissement des trottoirs, établir un sens unique pour les voitures, voie protégée pour la piste cyclable, ce serait des propositions à explorer.
Pistes cyclables à côté des voitures stationnées
?
J'utilise régulièrement la piste cyclable de la 3e Av. et je ne me sens pas du tout en sécurité, coincée entre la circulation automobile et les autos stationnées.
La sécurité actuelle est très bonne.

Réponses

Réduire la limite de vitesse de l'ensemble des rues du quartier Limoilou à 30 et 40 km/h.
Vitesse des autos, volume du trafic lourd (camions) sur Henri-Bourassa, les lumières des piétons/cyclistes pourraient peut-être être programmées comme celles de Montréal ?
Il y a trop de voitures.
Plus de traverses piétons et de pistes cyclables. Diminution de la vitesse pour les voitures. Dos d'ânes sur la 3e avenue
Plus de pistes cyclable
La sécurité des ruelles, notamment pour les enfants. Les ruelles ne devraient pas servir à faire dévier la circulation automobile, mais demeurer uniquement à l'usage des résidents. Les voies cyclables ne sont pas assez sécuritaires et larges, surtout avec la multiplication des types de transport actif (skateboard, trottinettes, etc.) Risques d'emporiage. Faible visibilité lorsqu'on est en voiture et qu'on traverse une avenue.
Plus de pistes cyclables, moins de stationnement sur les artères principales comme la 3e avenue.
Leur cohabitation
La cohabitation entre piétons/cycliste et automobiliste serait périlleuse sur la 3 è avenue si le tramway y circulait, risque de débordement de la circulation dans les ruelles et rues adjacentes.
Réduction de la vitesses et du transit
A chaque choix qu'un flux de personne doit traversé la voix du tram.
Les trottoirs sont peu larges au regard du nombre de piétons surtout dans la 3e avenue. Les espaces de circulations pour les vélos ne sont pas sécuritaires entre les places de stationnements (risques de coups de portières) et la circulation automobile.
Vitesse réduite et signalisation des espaces vélo
Je suis un automobiliste et je trouve que la 3è avenue devrait être à 30km/h maximum. Avec les voitures de stationnées, les pistes cyclables, les piétons, les cyclistes, etc. Impossible que ce soit sécuritaire pour tous et chacuns en roulant 50km/h. Impossible! Autre point: créer des espaces trottoirs surdimensionnés à chaque intersection afin d'empêcher le stationnement des voitures près des coins de rue. En voiture, lorsque qu'on veut traverser une avenue on ne peut pas voir si quelqu'un s'en vient et c'est très dangereux.
3ème avenue un carrefour entre piétons, commerces, vélos, voiture....RÉPARTIR une fois de plus apporterait plus de confort. Je ne vois pas l'intérêt de faire passer le TRAM pile au milieu et surtout plus dangereux. D'expérience, c'est parfois apeurant de sortir d'un Tram au milieu d'une zone avec plusieurs commerces, et beaucoup de monde plutôt que de pouvoir souffler avant d'aller vers une rue plus commerçante.
Sécurité ?? avez vous vus votre propre présentation ?? vous souhaitez faire passer sur le même axe tramway, vélos, voitures et piétons sans délimitation précise. ah oui j'oubliais aussi

Réponses

les camions de livraisons! Ça va être chaotique, on est pas les plus courtois sur les routes à Québec, c'est jouer avec le risque.
La densité du trafic automobile
Les portes de voitures qui s'ouvrent à la dernière minute sur les cyclistes
La vitesse
Sécurité
Vitesse locale des voitures. Surtout sur la 4e avenue et la 4e rue. Piste cyclable protégée de la circulation (axe nord sud) et meilleure connexion cyclable au niveau du pont Drouin.
Aucune auto
Sa prend des lumière piéton comme à la 41 rue et 1 ère avenue.
Ni les voitures, ni les piétons ne respectent les passages piétonniers.
Réduire les limites de vitesse automobile et mettre en place une signalisation claire pour les gens demeurant à l'extérieur du quartier, qui pourrait être moins à l'affût des nouveautés.
Réduire les limites de vitesse et la circulation de transit
Réduire la vitesse
Le carrefour au croisement de Canardière et la 3e avenue et le carrefour au niveau de la 4e avenue / Canardière et 8e rue
Mettre un 4 stop au coin de la 8e avec et 12 rue pour aller avec les enfants à l'école St fidèle. Remettre les poteaux pour les vélo 8e avec et Canardière.
Il ne faudrait pas que le passage du tramway sur la 3e Avenue augmente la circulation sur les autres axes (1re, 2e et 4e Avenues). Il faut absolument revoir le plan de circulation du quartier et diminuer autant que possible la circulation automobile de transit.
La vitesse des voitures et le non respect du code de sécurité routière par tous
La vitesses des automobiliste sur le Chemin de la Canardière entre la 3e Avenue et la 4e Avenue.
La piste cyclable de la 3e avenue est l'une des pires idées de piste cyclable imaginée pour une ville attardée comme Québec! On a des croûtes à manger avant de croire à une saine circulation vélo/auto/piétons à Québec. Une fois les bonnes habitudes prises, on pourra rêver à une sécurité!
Abolir les rues en entonnoirs qui empêche de tourner à droit et sont sensé améliorer les stationnements. Très compliqué en hiver pour le déneigement et ralenti le trafic.

Réponses

Quand on marche du centre-ville vers Limoilou c'est pas toujours très beau, on passe devant des immeubles délaissés, trottoirs brisés, etc. Rendez le chemin plus beau et invitant.
Devrait être interdit pour garder les urbains détenant la seule vérité, dans la zone urbaine, autosuffisant avec jardins, sans pétrole, et laisser les banlieues et régions éloignées tranquilles.
La cohabitation et le partage de la route (piétons, joggers, vélos, autos, tramway, autobus, motos etc)
Emportierage
vous voulez que faire disparaître les voitures et mettre l'argent dans les poches de la ville voir pas de circulation du tout au centre-ville
Ca se passe plutôt bien, les gens se respectent et partagent la route. Limoilou est un lieu plutôt courtois.
Beaucoup d'enfants jouent dans les rues et ruelles. Il faut aussi limiter le transit automobile sur la 3e avenue. Les rues à sens unique sont souvent mal respectées par les non résidents du quartier, il faudrait un meilleur affichage pour éviter les face à face avec des vélos ou des piétons qui prennent pour acquis que les autos vont circuler dans le bon sens... Il faut aussi une connexion plus sécuritaire entre la piste cyclable de la 8e avenue et celle de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la 12e rue.
trop de voiture et une vitesse élevée
faire attention à bien définir des pistes cyclables lors de travaux longue durée (vous en avez pas mal)
la vitesse des voitures est trop élevée. Il faut aussi des infrastructures cyclistes qui soient séparées de la chaussée.
Il faut toujours que la sécurité reste la première priorité ! Autant pour les policiers, ambulanciers ou pompiers, il ne faut jamais que le tramway entrave le service de sécurité !!!
Certaines rues sont étroites. Les cyclistes circulent trop près des véhicules donc il faudrait penser à eux quitte à faire une piste cyclable sécurisée passant en avant des résidences avant le trottoir.
Je crois que la 3e avenue ne devrait pas être accessible aux autos comme on a commencé à faire l'été passé.
Les vélos et les stationnements trop près des bordures des intersections
La mixité des modes de déplacement autant sur les trottoirs, les pistes que les rues.
Stationnement dans la 3ème qui est dangereux pour vélos lorsque les voitures ouvrent leur portes
Je ne sais pas

Réponses

trop d automobiles de transit , exemple les autos venant de st-roch prennent la 3é avenue ,la 4é rue pour rejoindre le blvd. Laurentien ou bien prennent la 3é avenue ,la canardière pour aller vers st-pascal ou beauport
Ne pas refaire l'erreur de la piste cyclable actuelle sur la 3e avenue. Énormément de risque de se faire ouvrir une portière devant soi. De plus la 3e est très difficile à traverser en voiture à partir des rues l'été avec les piétons, cyclistes et vélos. C'est très dangereux pour tous le monde. Il ne faudrait pas recréer le même scénario sur la 4e avenue si la piste cyclable est démenagée pour laisser la place au tramway sur la 3e.
Manque criant de balises pour guider les vélos vers les endroits appropriés.
Le grand nombre de piétons
Un meilleur contrôle routier
La 3e avenue est dangereuse à croiser en voiture. Elle devrait être piéton de la 14 à la 4e.
On devrait mettre des arrêts obligatoires à tous les coins de rue sur la 3e av. là où il n'y a pas de feu de circulation.
Élimination des feux rouges et installation d'arrêts (les automobilistes clanchent pour ne pas rater la prochaine verte, s'ils savent qu'ils devront s'arrêter de toute manière, ils ralentiront); limiter le trafic de passage en transformant certaines rues en cul-de-sac; instauration généralisée de rues partagées; installation de dos d'âne.
La rue de Limoilou sont beaucoup utilisées pour la circulation de transit. Je crois que la Ville devra réaménager le plan de circulation afin de réduire la circulation de transit dans Limoilou.
La présence d'une voie cyclable située entre la voie pour automobilistes et les espaces de stationnement sur rue m'a toujours semblée dangereuse... en même temps ça force les gens à faire attention... mais je ne connais pas les statistiques là-dessus.
L'implantation du tramway dans St-Roch et la création d'un espace convivial sur de la Couronne se fait beaucoup au détriment de l'espace pour piéton sur Dorchester. Il serait dommage que l'artère qui ne sera pas choisie pour faire passer le tramway pâtisse à cause de l'augmentation de la circulation automobile.
Ralentir le trafic sur la 4e Avenue
garder les ruelles pour les résidents
Cyclistes car c'est le plus utilisé à ce niveau
Le partage de la troisième Avenue entre voiture et vélo et piéton est un enjeux
Aucune idée
On doit prioriser les piétons. Limoilou ça se passe à pied. Il y a beaucoup d'enfants et on remarque déjà, par exemple, que les intersection ruelle / trottoirs sont dangereuse. Si il y a plus de circulation par les ruelles, on devrait mettre des arrêts obligatoires a chaque

Réponses

intersection. Sinon, globalement un tramway c'est gros et ça freine sûrement pas très rapidement. Il faut penser aux enfants et aux cycliste et éviter de créer une cloison avec une surélévation de la plateforme de tramway.

La vitesse en générale dans les rues. La voiture est encore trop privilégiée dans les rues du Vieux-Limoilou. Création d'îlots aux intersections de la 2e avenue et des rues adjacentes (favorise la visibilité des piétons/cyclistes), comme sur la 16e rue aux intersections avec les 3e et 4e avenues.

Laisser les ruelles aux familles.

Énormément de véhicules roulent très vite et font des U-turns à différents endroits sur la 3e avenue. C'est extrêmement dangereux pour les piétons, vélos et aussi pour les autres automobilistes. Les poteaux électriques sur les trottoirs de la 8e avenue sont aussi un inconvénient majeur.

Une signalisation appropriée

La largeur des trottoirs, des intersections plus sécuritaires pour les piétons, c'est un quartier très peuplé avec beaucoup de déplacement à pied, et avec l'arrivée du tramway le nombre de piétons va augmenter.

Abolissons les voitures sur la 3e avenue

Les parkings trop près des stops. Augmenter les no parking à 10m

Les automobilistes venant du nord (Charlesbourg, etc.) qui utilisent le 1er et la 3e avenue comme des courses à pistes pendant leur trajet du matin en direction du centre-ville.

Accroître la place aux piétons et vélos et sortir la circulation de transit

pistes cyclables et piétonnières bien définies et séparées des voies utilisées par les automobilistes

La piste cyclable de la 8 avenue.. est dangereuse pour tous

Je n'en vois pas.

Le respect des feux de circulation par tous les usagers

La vitesse est à réduire, les autos roulent trop vite, même les autobus accélèrent pour passer sur les lumières jaunes et ils finissent de passer sur les rouges.

La 3e devrait être piétonne les soirs et la fin de semaine.

Piste cyclable délimitée avec poteaux sur canardière, 1ère, 3e avenue, 8e avenue. Plus de temps pour les piétons pour traverser intersection 4e avenue / canardière (IGA).

Des passages priorité piétons systématiques sur toutes les avenues.

Avoir plus de pistes cyclables interconnectées

Réponses

Les risques d'emporièrages sur la piste cyclable de la 3e... vraiment pas super bien concûe.
Le tramway est là comme transport en commun. Il ne faut plus toujours penser déplacements en automobile. C'est l'avenir pour l'environnement le transport en commun.
tout à revoir ca seras l'enfer
Il y aurait besoin d'une piste protégée avec bollards ou terre-plein, ce qu'il n'y a pas ni sur Canardière, ni 3e avenue... c'est juste des bandes présentement.
Déneigement des coins de rues l pour les piétons
la vitesse devrai être réduite pour les autos. l'offre de transport public devrait être meilleur.
Appel lumineux pur certains passages piétons
Revoir les pistes cyclables... sur la 3e Avenue, elles sont entre le stationnement en bordure de rue et la chaussée, ce qui, à mon sens, n'est pas très sécuritaire. Des stationnements de courte durée pourraient être aménagés à proximité des commerces où l'auto peut s'avérer nécessaire pour y transporter de la marchandise en grande quantité ou d'un poids trop lourd pour le transport en commun ou actif
Qu'il y ait des corridors réservés pour chaque moyen de déplacement.
La poste cyclable de la troisième avenue est dangereuse. Il faudrait prévoir une nouvelle artère cyclable.
baisser le trafic dans la 3e
Les stationnements et la piste cyclable étrangement fait.. aménagement d'une vrai piste cyclable peut-être et non simplement des couloirs. ?
Piste cyclable 8eme avenue, coin 18ème rue et 8eme avenue et aussi coin 18ème rue et 4ème avenue.
Plusieurs véhécules bruyants et trop rapides!
Des stops , d os d ane , surveillance. Ejection des cyclistes au coeur du quartier. 1 et 8 avenue aux v3lo
La piste cyclable sur la 3e avenue : risques d'emporièrage importants. Trop grande vitesse des voitures.
Une meilleure signalisation. Il y a quelques rues qui ne sont pas en quadrilatère et les gens qui ne sont pas habitués à rouler dans ce coin peuvent avoir de la difficulté à naviguer, ce qui peut mettre en danger piétons et cyclistes.
Désengorger le trafic
Un tramway va détruire la ville et rendre la circulation, le bruit et l accès à toute la ville un cauchemar.. pas de tramway

Réponses

Le tramway va prendre trop de place le Mi de vont devoir changer leur habitude juste pour cela triste
Le quartier se fait très bien à vélo alors ça devrait être une priorité de s'assurer que les voies cyclables sont sécuritaires et que les automobilistes ont des stops lorsqu'ils croisent les voies cyclables. Ce n'est pas le cas près du cegep limoilou.
Il est nécessaire de vraiment bloquer la voie sur la 3eme avenue pr les pietons et velo et n'utoriser que les passages de vehicules exceptionnels (livraison, urgence) comme cela se fait en france. Sinon la demarche ne sert a rien et devient trop dangereuse
Le respect et l'ajout de passages piétonniers sur la 3e ave
Les ruelles doivent demeurer des ruelles avec un trafic local seulement.
Plus de piste cyclable
Diminution des places de parking à proximité des commerces
Surveillance policière pour les cyclistes qui roulent sur les trottoirs et à contre-sens sur la rue.
Les bandes cyclables ne sont pas assez protégées, les voitures circulent trop près des cyclistes. Les traversées piétonnes sont abominables. Il n'y a plus de peinture au sol. Les pancartes ne sont pas suffisantes pour inciter les automobilistes à arrêter. L'état des trottoirs. Les ruelles et les rues qui ont beaucoup de circulation de transit. Les ruelles sont maintenant des milieux de vie pour la plupart. Les automobilistes les utilisent pour gagner du temps et circulent trop vite.
Cohabitation harmonieuse entre tout le monde,
La vitesse! Tout les modes de déplacements et a tout âges sont observable sur la 3e. A part qu'elle devrait être piétonne, une vitesse de 40km/h serait largement suffisante.
La voie cyclable mériterai un espace plus distinct (une vraie piste cyclable) pour rendre plus sécuritaires les déplacements à vélo, surtout lorsqu'on doit circuler avec des enfants.
Aucune idée.
Faire appliquer le code de la route, mettre fin au virage à droite au feu rouge, 30 km/h partout en ville
Respect des règles de sécurité routière
Protection et visibilité des voies de vélo.
La bonne cohésion entre piétons, vélos, voiture et tramway.
comme partout au Québec, l'automobile particulière est roi. C'est un peu notre vache sacré
Clientèle: personnes âgées, jeunes familles Bande cyclable sur la 3: dangereuse Limité l'usage des voitures dans les ruelles

Réponses

La piste cyclable sur la 3e n'est pas très sécuritaire sachant qu'à certain endroit, il faut traverser la piste cyclable pour garer les voitures.
Il y a déjà beaucoup de déplacements de vélo, piétons et voitures. Si on ajoute le tramway, la sécurité pourrait être plus difficile à assurer. Si le tramway passe sur la 3e avenue, l'idée de fermer la rue à la circulation automobile m'apparaît alors une très bonne idée.
Tous ces enjeux. Les voitures seules sont dangereuses pour les piétons, je n'imagine pas avec un tramway.
Éviter que les vélos, les autos et le tramway partagent la même voie.
Ajouter des traverses piéton, priorité aux piétons, ainsi que, quelques ralentisseurs (Bump). Sur la 3e et 4e avenue.
Il y a déjà une piste cyclable le long des berges très utilisée. La piste cyclable sur la 3e avenue je la trouve dangereuse. Elle devrait être déplacée sur la 4e avenue.
Secteur partagé avec limitation de la vitesse (automobiles ET vélos).
La tranquillité du quartier.
Le manque de visibilité pour les automobilistes aux intersections rues, avenues.
Pas assez de traverses piétonnières et vitesse des automobilistes.
Pouvoir tourner à gauche partout. Application du code de la route aux vélos - feux rouges, sens uniques, arrêts, etc.
Les bandes cyclables doivent être sécurisées (bollards), et le marquage au sol doit être refait chaque année pour être clair et que les automobiles arrêtent de rouler dans les bandes cyclables. Des stationnements à vélo sécurisés doivent être installés. Les passages piétons ne sont plus très respectés à Québec par les automobilistes dans certains secteurs, il serait temps de sévir contre les automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux passages piétons quand un piéton est engagé. Les passages piétons pourraient être de couleur différente. Les bandes cyclables pourraient être peintes en vertes. Des sas pour les cyclistes aux intersections devraient être installés, systématiquement.
Les rues sont étroites et le 5 coins canadienne/bordy/18ième dans ce coin là et aussi proche du CEGEP sur le coin de la brasserie La souche.
Sur la 3e avenue la piste cyclable est dangereuse pour les autos et les bicyclettes lorsque le conducteur ouvre la porte la piste devrait être seulement d'un côté.
Cohabitation voiture-vélo-piéton à améliorer pour plus de sécurité comme par exemple abaisser la limite de vitesse sur la 3ième avenue.
LA SÉCURITÉ SERA COMPROMISE PAR LE TRAMWAY QUI RESTREINDRA L'ACCESSIBILITÉ AU QUARTIER POUR LES VÉHICULES D'URGENCE
Le moins d'autos possibles et oui la 3e piétonne par moment, ce serait agréable et reposant.

Réponses

La vitesse et la présence de gros camions
Piste cyclable
Danger d'emporiage pour les cyclistes se déplaçant sur la piste cyclable de la 3e avenue.
La vitesse n'est pas respectée, les rues dans limoilou nécessitent un nouveau recouvrement et les trottoirs sont pas faciles à utiliser et en très mauvais états.
Une piste cyclable telle que celle sur la 3e avenue est très à risque. Les automobilistes ouvrent leurs portes sans regarder. Lors de manœuvre de stationnement, comme cycliste c'est très dérangeant et dangereux. Ça prendrait une piste cyclable bordées de petits poteaux ou de blocs de bétons quitte à retirer des stationnements. L'été, la troisième pourrait être à sens unique avec une seule voie pour les auto et plus d'espace pour les piétons et cyclistes.
Cesser d'ajouter des bandes cyclables qui nuisent à notre économie locale.
Des voies dédiées pour les vélos et réservées à l'année.
Circulation de transit automobile trop élevé. Trop de place pour les autos-solo, vitesse excessive
Vitesse
La piste cyclable sur la 3e avenue à déplacer sur la 1re avenue ou la 4e avenue. C'est une des pires décisions de l'avoir mise là en termes de sécurité des piétons, des vélos et des automobilistes. Les cyclistes sont de transit et non pas des consommateurs comme le sont les automobilistes.
Rendre la troisième avenue et piétonne et cyclable de la 4ième à rue la 11ième rue. Demander aux commerçants de faire livrer leurs marchandises par les ruelles.
les camions qui roulent en sens inverse de la rue à haute vitesse durant certaines construction. y compris les camions de la ville
Refaire la traversée pour vélos angle 8e avenue et 4e rue, obligés de traverser en biais et dangereux. Souvent, des camions de livraison bloquent la piste cyclable et c'est très dangereux
Double piste cyclable sur 3e Avenue, partage des rues,
Privilégier les personnes à pied ou en vélo et non celles qui circulent en automobile. Bref, changer de siècle.
Diminution de la vitesse
Amélioration piste cyclable sur la 3e avenue.
Demander aux cyclistes de respecter les postes ou voies cyclables. Tout comme l rue st-Jean, la 3e avenue devrait être piétonne pour tous les week-end de l'été

Réponses

vitesse réduite
La circulation sur la 3e Avenue où il est parfois difficile de traverser puisque beaucoup d'automobiles, piétons, etc.
Plus de vraies pistes cyclables, d'espaces verts et surtout pas de tramway. Je ne veux pas de tramway.
Accorder plus d'attention au niveau sécurité d'abord aux piétons avec de grands trottoirs. Le stationnement sur rue de la 3e Ave offre un rempart non négligeable aux piétons en cas d'accident sur cette rue.
Vous avez investi (\$\$\$) pour refaire ce grand coin de rue avec des lignes permanentes, des clôtures, et vous voulez encore tout défaire
Rien
la vitesse
Il faut être alerte en tout temps vu que ce quartier est déjà restreint en espace et pour la visibilité. Donc, il est faut être alerte à tout niveau pour éviter un accident. De rajouter un tramway n'aidera en rien la visibilité et la sécurité de tous.
Le manque d'entraves sur la 4eme avenue tant visuelles que signalétiques en font un axe de transit où la limite de vitesse et les traverses piétonnes sont peu respectées. Le transport actif (entre autre scolaire) y est souvent difficile.
Ce sont des rues trop étroites déjà. Le tramway ne devrait pas passer là
l'impossibilité de traverser les rames de tramway
On observe toujours de la vitesse excessive sur la 3e et la 4e avenue. On voit aussi encore plusieurs automobilistes effectuer des virages en U au milieu des rues et des avenues. La 4e avenue demeure présentement trop large pour l'usage qui en est fait, favorisant la vitesse excessive des véhicules à moteur. Malgré les réaménagements, l'intersection de la Canardière et de la 3e avenue demeure une intersection plus ou moins sécuritaire pour les piétons : les automobilistes sont insuffisamment prudents en tournant sur la Canardière à partir de la 3e avenue, en particulier lorsqu'ils vont vers le nord. De nombreux feux de signalisation interrompent le parcours des piétons sur la 3e avenue : les piétons doivent attendre le feu pour piétons, interrompant fréquemment leur parcours. De plus, plusieurs automobilistes de la ville de Québec ne respectent pas cette signalisation, profitant du feu pour piéton pour avancer. Une priorité à la traversée des piétons aux feux verts devrait être envisagée (comme c'est le cas à Montréal).
3ème avenue trop petite pour tout les usages, piste cyclable déjà trop exposé et notamment impraticable par les enfants
Si on veut garder la formule familiale et sécuritaire, il faut conserver ou améliorer les voies réservées aux vélos. Il faudrait aussi rajouter des traverses piétons au sol. Souvent on doit attendre longtemps pour pouvoir traverser. Penser à rendre permanentes les rues fermées aux automobiles.

Réponses

Aucun
Développer les pistes cyclables.
Aménagement de pistes cyclables sécuritaires.
La cohabitation vélo piétons et voitures , surtout les stationnements qui traversent les pistes cyclables
La sécurité des piétons et des cyclistes doit être augmentée. Plusieurs automobilistes circulent encore très rapidement sur la 3e avenue et dans les rues avoisinantes ce qui créer parfois des situations dangereuses.
Le quartier est densément peuplé, avec peu d'espaces de stationnement (pour les résidents et les non-résidents), des trottoirs étroits, des pistes cyclables à même la rue (donc, risques d'emportierage), des artères commerciales dynamiques, des limites de vitesses peu souvent respectées et des intersections (feux de circulation prioritaires) à l'avantage des automobiles plutôt que des piétons. Idéalement, il faudrait que les non-résidents puissent avoir accès à un stationnement décentralisé avec navette fréquente, pour désengorger les rues commerciales et résidentielles.
La bande cyclable est une illusion de sécurité. L'emportierage est un risque. Il faut réduire la place de l'auto et sécuriser les usagers plus vulnérables.
Les transports actifs sont plus vulnérables. On doit aménager des installations autonomes, loin de l'automobile et du tram.
Rien de différent
La 18e Rue!!!! Rendre les passages piétonniers visibles partout. Rendre les voies cyclables plus sécuritaires, les préparer plus tôt (les "poteaux" ne sont jamais installés le 1er mai).
Le vélo doit aller dans les zones résidentielles et non sur les artères commerciales.
De la Canardière devrait avoir une piste cyclable jusqu'au terminus Beauport! C'est très épeurant en vélo sur la portion qui n'a pas de piste cyclable. La 18ème rue, aussi, qui est la voie d'accès naturelle au Grand Marché depuis Maizerets. La circulation y est bruyante, rapide et peu pratique pour le vélo. Une piste cyclable là s'impose. Mais grosso modo il faut multiplier l'offre de pistes cyclables partout dans Limoilou et ne pas laisser Maizerets et Lairet de côté!! Le territoire est parfait pour le vélo dans ces quartiers. La principale contre-indication au développement de son utilisation, c'est de savoir que ça sera bruyant, épeurant et pas pratique (faire le détour par la piste cyclable qui se trouve sous l'autoroute Dufferin, c'est un joli voyage, mais c'est la plupart du temps un si gros détour que bien des gens décident de ne pas la prendre.)
Multiples, déjà que le vélo, c'est risqué, les autos utiles pour aller faire ses achats.....!
Un plus grand respect par les cyclistes, quadriporteurs, trottinettes électriques et autres nouvelles mobilités sur route des règles de civisme en matière de déplacements vis à vis des personnes souhaitant se comporter en piéton. Marquer clairement que les passages piétons en pavé sur la 3ième sont des vrais passages piétons. Un déneigement accru des ruelles me

Réponses

semblant aussi compliqué qu'utile pour le caractère piétonnier du quartier, la Ville pourrait réfléchir comment négocier pour que les ruelles servant de dépôt à neige garantissent un libre passage. Ce passage serait équivalent à un trottoir (environ 2 mètres). Cela permettrait de dessiner au fil des années une carte piétonne 4 saisons incluant les raccourcis paisibles des ruelles.

Limites vitesses Et moins d'attente aux traverses piétonnes

Le lien entre le vieux-Limoilou et Maizerets est extrêmement dangereux pour les piétons et les cyclistes sur la canardière.

Vitesse trop élevée des voitures, lenteur des feux (qui poussent une majorité de piétons et cyclistes à traverser illégalement et donc à se mettre en danger), quantité insuffisante de traverses piétonnes et de saillies de trottoir, absence de ligne double sur les voies cyclables (protégeant le ou la cycliste des emportières)

Le problème : les autos qui ne respectent pas la piste cyclable

Les pistes cyclables doivent avoir un espace dédié sécuritaire et non partagé avec les autos. Le secteur du Vieux-Limoilou favorise encore trop la voiture (stationnements, avenues, priorité aux feux, limites de vitesse), au détriment des piétons, des cyclistes et de la convivialité du quartier.

La cohabitation des piétons, cyclistes et automobilistes.

Les pistes cyclables de la 3e avenue sont trop étroites. Celles de Canardière sont bien et doivent être maintenues en dépit du passage du tramway.

Référendum

Je crois que les enjeux sont principalement de l'éducation. Pour être piéton et motocycliste, j'ai souvent des problèmes avec des piétons ou vélos qui coupent les véhicules ou encore des automobilistes et motocyclistes qui ne font pas leurs arrêts obligatoires aux arrêts, feux de circulations ou aux traverses de piétons.

La vitesse sur les avenues et l'utilisation des ruelles comme voies de contournement de la circulation sont problématiques pour la sécurité d'un nombre croissant (et c'est heureux) de jeunes en trottinette et vélo.

Actuellement les trois modes de transports partagent relativement bien dans le quartier. Il faut que cela demeure.

Sur la 4ème avenue en particulier, il y a beaucoup de circulation de plaisance, bruyante et excédant trop souvent les limites de vitesse. Beaucoup aussi empruntent les ruelles pour raccourcir leur trajet. Il faut absolument mieux contrôler cette circulation.

Risque d'emportière pour les cyclistes. Vitesse de circulation automobile.

Développer les voies vélos

Avoir vraiment une signalisation adéquate pour chaque type d'usage (vélo, auto, à pied)

Réponses

Réduire la vitesse dans les rues et faire appliquer la mesure par les forces de l'ordre.
Diminuer la circulation automobile pour favoriser une rue piétonne et le transport en commun sur cette partie de la 3e avenue
Il faut que la circulation reste fluide pas de zone juste piétonnier (rue fermée)
Il faut mettre des Arrêt au croisement des rues qui traversent la 3e afin de protéger les cyclistes et les piétons.
Il y a peu de choses qui nécessite du changement
La piste cyclable sur la 3e avenue, qui est très dangereuse pour les cyclistes étant donné son aménagement au travers des voitures. La 3e avenue pourrait devenir à sens unique, afin de laisser de l'espace dans la rue pour aménager une piste cyclable adéquate et sécuritaire.
Des pistes cyclables sécuritaires : faire le tracé collé au trottoir plutôt qu'entre la rue et l'Espace de stationnement. Comme les gens sont généralement seuls dans leur auto, on diminue les risques d'importations. Des supports à vélo en quantité, partout dans le Vieux-Limoilou. La traverse du boulevard Laurentien au bout de la 4e Rue, qui est tellement dangereux, malgré la passerelle (+5 minutes, donc peu de gens l'utilisent)
Il n'y a pas assez d'espace pour les vélos, les autos passent trop proches des accotements.
Contrôle de la vitesse des autos
L'intersection de la Laurentienne est nulle pour les piétons et les vélos = l'axe Pont Drouin/Parc Victoria. Tout tourne autour de la voiture. Ça devrait être l'inverse.
personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante ou avec poussette ou à vélo (et enfants) versus passer constamment par dessus les rails, c'est pas évident. Il ne faut pas obliger tous ces gens à faire des détours pour pouvoir traverser les rails de tramway! véhicules bloqués sur les rails par du trafic ou accrochage, etc...! personnes qui manifeste devant un tramway!!!! traverse des rails versus feux de circulation et tramway ...
La proximité des autoroutes nuit à la qualité de vie par le bruit, la poussière, la pollution et la sécurité des passants à traverser en sécurité.
Surtout réduire la vitesse et la quantité de camions lourds qui circulent dans le quartier.
La vitesse réduite. Prévoir un stationnement public gratuit si possible près du quartier et redonner une partie de la rue aux gens. Cette façon de faire peut être que de telle date à telle date l'été, de telle heure à telle heure le soir et les fins de semaine. L'hiver, l'essentiel est de pouvoir se rapprocher des commerces avec les voitures quand c'est possible.
Le quartier est somme toute sécuritaire, quoi que les voitures qui se servent des ruelles comme voies de transit ou pour faire demi-tour posent un risque pour les piétons.
Il faut conserver et protéger les espaces de stationnement et pour vélo sur la 3e avenue: les commerces en ont besoin.

Réponses

Préservation des trottoirs et des pistes cyclables
s'assurer que les couloirs cyclistes soient respectés. déplus, les stationnements sont très dangereux car ils empiètent sur les couloirs cyclistes lors des stationnements des véhicules, de leurs départs et des ouvertures de portes des autos
Être attentif aux vélos surtout quand je suis en voiture. Par exemple regarder avant de traverser les pistes cyclables et aussi lors de l'ouverture des portes de voiture.
Prolonger les périodes de disponibilités des pistes cyclables. Avec le climat qui change, les cyclistes sortent avant que les pistes ouvrent et après qu'elles ferment, alors on se retrouve avec plein de voitures stationnées sur les pistes avec des cyclistes qui se font pousser dans la rue (dangereux avec les portières qui s'ouvrent). Aussi, il y a beaucoup trop de trafic lourd permis dans les rues résidentielles (très bruyants, polluant et dangereux). La vitesse de conduite devrait être réduite à 30km partout et le trafic lourd interdit sauf sur les artères larges et achalandées. Avec les travaux, les transports lourds ont tendance à emprunté les voies résidentielles qui devraient être plus tranquilles, comme la 22e rue et la 8e avenue. Ça fait beaucoup de bruit, de poussière et de pollution aérienne, sans compter le danger pour les personnes à pieds et à vélos (de plus en plus d'enfants aussi).
La sécurité des déplacement piétons - les automobiles vont VITE, et ne respecte pas les passages piétons, voire la signalisation à l'occasion (ex. sens uniques). La sécurité à l'entrée et à la sortie des ruelles.
Automobile: La vitesse et l'impatience de certains conducteurs
la vitesse des voitures est trop haute et les pistes cyclables devraient être à l'année
La visibilité limitée due à l'étroitesse des voies et de nombreux croisements de rues
Pour moi les vélos ne se mélange pas au voitures si oui pourquoi il n'y as pas de vélo sur la 40 et 20 etc...
Vitesse. Il devrait y avoir des photos radar sur la 4e avenue, surtout qu'elle va devenir un raccourci avec le tramway. C'est une avenue dangereuse. Surtout coin 18.
Trop de vehicules
Aucune idée.
Les aménagements cyclables sont serrés avec les voitures.
Je ne sais vraiment pas.
Vitesse et impatience des automobilistes
Les intersections! La visibilité est réduite pour tous (tout mode de transport confondu) avec les autos stationnées près des intersections. Par exemple, en auto, il est pratiquement impossible de voir un cycliste qui arrive sur la piste de la 3e avenue, à moins de déjà être engagé dans l'intersection.

Réponses

La vitesse. Visibilité. Tout ce qui est à proximité ou sur le chemin des écoles ...
partage de la voie avec tous ces modes de transport me semble difficile
Une cohabitation adéquate et une priorisation pour la mobilité active, surtout pour assurer la sécurité de ses usagers
Une meilleure signalisation.
Circulation vélo à contre sens, limiter les feux de signalisation, respect des bandes cyclables proches des autos
les voitures devraient être interdites à partir de 10h sauf pour des cas spéciaux.
Il n'existe pas d'enjeu de sécurité pour les automobiles, elles sont toujours reines. Il faudrait réduire leur domination.
Les voies pour vélo sont dangereuses ⚠ une piste séparée serait plus sécuritaire
Complexité à gérer le trafic de façon sécuritaire mixte sur la 3ième avenue dans le cas où le tracé emprunte la 3 ième. Pétions et consommateurs qui doivent traverser à travers le tramway, véhicules moteurs et cyclistes. Cyclistes qui doivent surveiller véhicules, tramway et piétons. Et ainsi de suite. Augmentation des risques et du stress. À vouloir tout mélanger ça va faire une grosse omelette.
Voir ma réponse sur l'hégémonie de la voiture. Privilégier le mou
Piétons et vélos devraient avoir une plus grande partie réservée sur l'artère. Circulation moins rapide des automobiles (30km/h)
ne pas dupliquer tous les moyens de transport sur toutes les rues, donc gardé la 3ième avec vélo et voiture et la quatrième pour voiture et tramway
Vitesse
En vélo, sur la 4e avenue, un tramway permettrait de faire un bel aménagement pour le vélo.
Faire respecter la priorité aux passages piétons qui ne sont jamais respectés par les voitures. Séparation le la voie cyclable et automobile
Aider les vélos à pouvoir circuler en sécurité, et idéalement sur tout le territoire de la ville. Le développement n'a pas été pensée pour autre chose que la voiture. Il faut repenser l'aménagement - une automobiliste.
Les stationnements sont limités et empiètent sur l'espace de la rue. Ils y a donc toujours risque d'accrocher les gens qui entrent et sortent de leur véhicule ou qui traversent la rue.
18e rue , très passante (voiture circule vite) 4e avenue très passante (voiture circule vite)
Piste cyclable 3e avenue ultra dangereuse (emportierage, bande cyclable étroite et trop collée sur la voie de circulation, sécurité à revoir pour le passage sous le viaduc chemin canardière)

Réponses

Priorité le vélo
Moins de vitesse.
oui il faut trouver des moyens de forcer les autos à respecter les piétons
L'auto prend beaucoup de place. J'aime bien quand une portion de la 3e avenue devient piétonne pour des événements. J'envisagerais de rendre un tronçon piéton en tout temps l'été.
Des séparations physique (e.g. plots) entre les bandes cyclables et les voies de voitures
Cohabitation des vélos et voiture sur 3ieme avenue
La visibilité est grandement reduit par la quantité importante de voitures stationer. Je sui toujours un peut inquiet quand je sui a velo ou en voiture. Liberté plus d'espace pret des jonctions rue/av serait une grand amélioration ex: coin 4e rue première av.
La vitesse. De nombreux automobilistes prennent de la vitesse en traversant le pont Dorchester et entrent dans le quartier trop vite. Idem pour ceux qui arrivent des autoroutes: ils ont le pied pesant! Des aménagements obligeant ces derniers à ralentir (rétrécissements de chaussée, stationnement alterné, etc.) seraient les bienvenus.
Corridor velo mieux encadré
Stationnement sur la rue-- les automobilistes qui ouvrent leurs portes lorsque le cycliste passe.
Limitation importante de la vitesse, respect des traversées des piétons.
LES TRAVERSES PIÉTONNES SUR LA 4E AVENUE ET AUTRES RUES Elles ne sont jamais respectées. Il y a de la belle argent à faire en mettant un policier en surveillance. Enceinte, avec mon conjoint en fauteuil roulant et notre enfant de 3 ans, 1 voiture sur 5 s'arrête pour nous laisser passer. Ce n'est pas normal.
Ne pas réduire le nombre de voies cyclables réellement réservées aux cyclistes, peut-être même les augmenter.
Aucun soucis de sécurité entre une auto et un tramway. Réduire les autos amènera plus de sécurité pour les piétons vélo, même avec un tramway.
Les stationnements sur la rue...sont effectivement pratiques mais dangereux pour le partage avec les vélos
Rues à sens unique
Ce sera difficile pour les vélos, à déplacer 4ème avenue
Trop de véhicule !
Il faut s'organiser pour que le moins d'Automobiles possible puissent entrer dans le quartier afin qu'il reste sécuritaire et soit un quartier pour les jeunes familles.

Réponses

Je crois que si le tramway passe sur la 3e Avenue ce serait vraiment convivial avec la piste cyclable qui est déjà située à cet endroit et encore plus sécuritaire pour les gens qui viennent marcher dans le secteur pour aller chez certains commerçants.

Élargir la piste cyclable de la 3e Avenue, c'est trop dangereux actuellement.

Si le choix est retenu pour la 4e avenue les enjeux sont aussi présents à ce niveau mais moindre que si le tramway devait passer sur la 3e avenue.

La signalisation visible

compte tenu de sa largeur, la 4e avenue serait beaucoup plus appropriée pour des voies réservées aux cycliste et tramway

Tenir compte de la grande mixité de la population, jeunes couples avec enfants, personnes âgées, personnes handicapées.

La création de pistes réservées aux piétons/cyclistes.

Le bruit et l'augmentation du trafic dans les rues à proximité et dans les ruelles.

Partage de la route avec bicyclettes, planches à rouler, triporteurs, piétons... La sécurité de tous passe peut être par une rue piétonne?? Avec suffisamment de stationnements pour les voitures.

la vitesse des automobiles devrait être réduite

Il faut que tous puissent cohabiter avec le tramway!

Réduire la vitesse des automobiles.

Plus de policiers à vélo

Assez d'espace pour que les piétons et les vélos circulent de manière sécuritaire.

Son spécifique : signalement de l'arrivée du tram qui commande l'obligation d'arrêts pour tout autres véhicules que le tram -en approche de station - aux traverses d'intersections ayant des arrêts et de feux de signalisation -au départ de celle ci -jeux adéquats des feux spécifiques de couleurs) directement au pourtour du devant du tram) qui s'ajoutent aux sons expliqué plus haut

Je crois qu'il devrait y avoir ajout de bande cyclable.

Feux de circulation plus réfléchis et mieux adaptés à chaque intersection avec des cycles différents selon l'heure du jour ou même des senseurs sur les rues secondaires pour déclencher un cycle.

Je crois que les voitures n'ont pas leur place sur les rues achalandées comme la 3e avenue. Il devrait être possible de circuler à pieds sans danger, comme la place des arts à Montréal.

L'espace de circulation en vélo devrait être suffisamment large.

Réponses

Les "door zone" sur une bonne partie des pistes cyclables (3e avenue/Canardière). Les vélos sont amenés à circuler à l'endroit où les gens ouvrent leurs portières de voitures en étant dos aux cyclistes. Ça demande une vigilance accrue pour les cyclistes.
Réduction de la vitesse automobile pour la sécurité des piétons et des vélos.
Comme partout à Québec, il est risqué d'être piéton et cycliste.
Réduire vitesse des autos pour les piétons
Les limites de vitesse pourraient être abaissées. Le tracé des pistes cyclables à revoir peut-être?
L'étroitesse des rues due au stationnement des deux côtés
L'espace nécessaire pour les déplacements en auto, à pied ou en vélo d'une manière équitable.
Manque flagrant de piste cyclables réservées aux vélos et bien protégées.
Globalement le quartier laisse trop de place aux véhicules et à leurs infrastructures. Trop de voitures, trop de stationnements, trop d'asphalte et des camions de livraison qui se croient tout permis pour les commerces de la 3e avenues. Bilan, on mise davantage sur les mobilités douces et des infrastructures qui leurs sont dédiées. On donne en toute temps la priorité aux piétons et cyclistes aux intersections, on prévoit des voies dédiées, on élargit les trottoirs et on ajoute du mobilier urbain en conséquence pour que la machabilité et cyclabilité soient grandement améliorée et donc par extension la sécurité de tous. L'ajout du tramway pour être structurant doit amorcer un ensemble de modifications porteuses pour notre milieu de vie. Ainsi, il faut contraindre les déplacements en automobile pour que la fréquentation du tramway soit au rendez-vous et encourager toutes les formes de mobilités collective et active. À ces conditions, il est possible d'espérer que ce projet gargantuesque puisse entraîner des retombées positives pour notre milieu et notre portefeuille.
les rues sont petites et le stationnement est important pour les commerces sans cela les commerces n y arrivent pas c est aussi devenue tres familiale ce qui fait qu il y a des enfants donc il faut faire attention a tout ce monde
La sécurité des cyclistes sur la 3e avenue pourrait être amélioré en réduisant la circulation sur celle-ci.
Piéton
Les codes de la route de sont pas les mêmes pour les vélos et les voitures. On semble suivre le code qui nous plait le moment venu. C'est dangereux. En ajoutant un troisième transport, est-ce que le problème va s'empirer?
Avec le tramway sur la 3 ième Avenue, la densité des déplacements de toute sorte (vélo, triporteur, auto, tramway, camions livraison, etc.) amplifierait la dangerosité pour tout le monde dans leurs déplacements.
Diminuer la vitesse

Réponses

Les lumières piétons (et cyclistes) trop restrictives par rapport à l'achalandage, et créent des conflits d'usages surtout aux intersections
Rendre la piste cyclable plus sécuritaire sur la 3e avenue. Aménagement qui favorise la mixité des usages de la voie: piéton, vélo, transport collectif, voiture - avec un avantage assumé pour les modes de transport actif.
Rien de spécial
Il faudrait utiliser la 4 ième avenue pour les cyclistes et autres. Dans les grandes villes, les autos et cyclistes circulent avec le tramway, par contre, il faudrait avoir du respect mutuel.
La piste cyclable est dangereuse au niveau des portes d'auto. Se promener au travers des autos n'est pas agréable, que ce soit pour les piétons, cyclistes ou patineurs. Je pense qu'il faut rendre ça pratique de se rendre là sans voiture, ensuite la vie va faire le reste au sens où ça ne devrait pas être idéal de se balader là en auto.
Des zones bien délimitées respectives pour l'auto, le piéton et le vélo sans chevauchement.
4eme avenue devrait être une rue de transit 3eme avenue devrait devenir piétonne
L'éclairage des rues, la visibilité des panneaux et le marquage au sol
Tenir compte de la population qui y réside, c'est-à-dire conserver l'endroit sécuritaire pour les familles et les enfants.
Diminuer la vitesse des autos.
réduire la vitesse
Pas d'enjeu, les gens se sont adaptés à la cohabitation vélo/voiture sur la 3e avenue
L'achalandage est important pendant les heures de pointe. Il ne faut donc pas ajouter plus de circulation sur les rues principales ou les rues secondaires, pour que le quartier reste sécuritaire et agréable pour les petites familles et pour tous ceux qui le fréquentent.
Je ne connais pas assez le quartier
Problème stationnement des 2 côtés , donc un seul côté de stationnement et une piste cyclable de l'autre côté pour éviter l'emporiérage
Les ruelles sont des lieux de prédilection pour les modes actifs, pour le jeu, pour l'esprit de voisinage à petite échelle, pour les bazars, pour les enfants qui glissent sur des butons l'hiver, pour l'appartenance/identité. Il faudrait éviter que certains « blocages » des rues ou interdictions de virages aient comme répercussion de rediriger du trafic automobile dans les ruelles.
Sécurité des piétons
Un lettrage plus évident avec des couleurs à l'avenant

Réponses

Vitesse des autos sur la 4e avenue.
Aucun enjeux, toutes les voies direction nord-sud sont à double sens (1ère, 2e, 3e et 4e avenue) pour les voitures. Les vélos et piétons ont le libre choix
Réduire la vitesse des automobiles et augmenter la visibilité des parcours piétons et cyclables. Parcours cyclables "ouverts" à l'année et déneigé.
sortir du quartier vers l'ouest 4e rue où il faut traverser le boul Laurentien ou un passage vétuste et qui ne débouche pas sur une piste cyclable menant vers la côte Salaberry
Trop de circulation automobile; trop de vitesse; les pistes cyclables devraient être délimitées par des bolards ou avoir de véritables rues partagées
Des rues/trottoirs bien entretenus. Des avancés et saillies de trottoirs, comme ce qui devient de plus en plus courant dans les quartiers centraux de Montréal: en plus de la sécurité, ça permet du verdissement. Aussi, la Canardière, entre la 3e et 4 avenue est très longue, et il n'y a pas de traverse hors des intersections qui sont espacées: traverser hors des intersections est donc dangereux. On a ajouté ce genre de traverses rue St-Denis à Montréal, et c'est une grande amélioration.
Priorité aux piétons pour assurer sa protection jusqu'à la station. J'estime que le vélo est aussi dangereux que l'auto pour ledit piéton car plus délinquant que l'auto qui ne roule pas sur le trottoir et qui arrête aux feu rouge
Trop de circulation automobile et beaucoup sont en transit dans le quartier. Les véhicules roulent trop vite et les automobilistes sont impatients. Aussi, sur les pistes cyclables, il y a une croissance importante de véhicules motorisés (électriques et parfois à essence) de toutes sortes qui rendent les déplacements à pied et à vélo dangereux. Une réglementation municipale à cet effet est urgente!
La 18iem au coin de la 4iem est très dangereuse , ça va trop vite sur la 18iem
avoir une vraie piste cyclable dans la 3e avenue au lieu d'une bande cyclable dans la zone des portières d'auto.
Cohabitation auto et tramway avec une lumière qui arrête les auto pendant que le tramway passe afin de préserver le plus d'espace pour les piétons et vélos
Majeurs
Aucune attention particulière sinon de rester vigilant au niveau sécurité
Entrer dans le quartier à pied par le nord en traversant la 18e Avenue en raison de la rapidité de la circulation. Mais ce problème est en train d'être réglé par la Ville.
Je n'ai pas d'opinion sur ce sujet.
- Une piste cyclable le long de stationnements accroît le risque d'accident par ouverture de portière ou par une auto stationnée qui sort subitement de son stationnement (mais c'est quand même mieux que pas de piste cyclable du tout sur la 3e avenue!) - Les autos tournent parfois rapidement à partir de la 3e avenue (et des avenues en général) sur les rues (ex : une

Réponses

auto qui roule sur la 3e avenue qui tourne sur la 10e rue), ce qui peut être dangereux pour les piétons qui parcourent la 3e avenue, s'ils n'ont pas le temps de voir l'auto tourner vers eux en traversant la rue. - Il y a certains endroits où il n'y a pas de panneaux d'arrêt aux intersections sur la 2e avenue : c'est mélangeant pour tous les usagers de la route et ça peut accroître le risque d'accident.

Je ne sais pas

Il y a beaucoup de voitures stationnées sur rue dans des rues relativement étroites, ce qui obstrue la vision tant des nombreux piétons qui veulent traverser ailleurs qu'aux intersections que celle des automobilistes qui voient parfois surgir des piétons d'entre deux voitures stationnées. La circulation automobile doit donc être ralentie pour diminuer les risques de collision. Il pourrait y avoir plus de bollards pour mieux marquer la piste cyclable sur la 3e Avenue, là où la piste est directement adjacente au trottoir, car les automobilistes viennent souvent s'y stationner plus ou moins temporairement et obstruent de ce fait la voie aux cyclistes, ce qui est dangereux. Les intersections entre le chemin de la Canardière et la 4e Avenue, et entre le chemin de la Canardière et la 3e Avenue, ne sont pas les plus sécuritaires à traverser, car les automobiles peuvent venir de plusieurs directions différentes.

Utilisation des ruelles pour contourner certains axes Alors que de plus en plus ce sont des lieux de socialisation sécuritaires important pour les enfants surtout

Augmenter la sécurité des corridors destinés aux vélos.

La prudence a sa place comme ailleurs surtout pour les enfants. Il doit y avoir des places de jeux sécuritaires pour eux.

La vitesse des voitures est très élevée dans le secteur, surtout sur la 1ère, la 3e et la 4e avenue. Il faudrait modérer ça. Le tramway aidera, mais je crois qu'il faudra faire des efforts additionnels.

Des traverses de piétons sécuritaires

S'assurer du maintien d'une réglementation bien connue et respecté par les 3 parties

Diminuer la circulation automobile sur la 3e Avenue augmentera la sécurité à pied et à vélo.

vélo

Les bandes cyclables qui longent une rangée d'auto stationnée et très dangereux pour l'emportière. Donner suffisamment d'espace pour les usagers du transport actif. Offrir des aménagements qui encouragent les piétons à y circuler plutôt qu'à emprunter les aménagements cyclables. Penser à des aménagements fluides pour le transport actif. Permettre un bon partage de la route entre les usagers par des aménagements clairs, pratique et qui font sens.

Priorité aux enfants qui se déplacent à pied (vers l'école), et aux cyclistes.

- Piste cyclable dédiée, séparée de la voie automobile et accessible à l'année, au lieu d'une bande cyclable estivale avec stationnement possible sur celle-ci à plusieurs moments - Changement du fonctionnement des feux pour être comme à Montréal (et partout ailleurs dans le monde), donnant AUTOMATIQUEMENT la priorité aux piétons lorsque le feu est vert dans un sens. - Diminuer la vitesse permise pour les autos et modifier l'aménagement pour que

Réponses

celle-ci soit respectée (chicane, voie plus étroite, trottoir au même niveau que la rue, dos d'âne, etc.)
Favoriser les différentes sortes de voies cyclables, aménager les boulevards urbains de sorte à ralentir le trafic routier.
Une bonne signalisation de tous les espaces réservés
Limoilou est plaisant pour les déplacements à pied et à vélo, mais les intersections sont risquées et la vue est cachée par les voitures stationnées.
Des lignes mieux tracés au sol et des pistes cyclables réservés aux cyclistes. Les automobilistes se stationnent souvent dans la voie cyclable pendant l'été et c'est dangereux.
La réduction de la vitesse des voitures et l'aménagement de nouvelles rues "conviviales" constituent les meilleures solutions.
Fermeture de la circulation entre la 4e Rue et la Çanardiere sur la 3e Avenue
En ce moment il y a un danger important d'emportierage pour les cyclistes sur la 3e avenue, beaucoup aussi de circulation de transit à haute vitesse dans le quartier qui crée un danger pour les piétons, résidents et cyclistes
Forte densité de déplacement. Les virages en particulier me semble à risque.
moins de voitures, plus de piétons, , mais surtout, un meilleur partage entre tous, y compris les vélos. Une piste cyclable sur le tracé de la 4e avenue serait à propos, pour permette aux piétons de circuler sur la 3e avenue sans gêne.
La vitesse et les camions sur la 1ere avenue. Pour les piétons, le coin 4e rue et 1re Avenue est particulièrement insécurisant, surtout le soir, car laid, entouré de bâtiments en décrépitude, le manque de lumières, et la présence constante de gens douteux, malgré que ce soit un coin stratégique pour les déplacements en bus.
Réduire la vitesse permise.
Les premiers temps, de la surveillance accru pour que les personnes soient plus prudentes à la venue du tramway.
Une attention particulière aux cyclistes
S'assurer d'avoir des trottoirs larges et une piste cyclable. De plus, avoir des lumières rouges pour ralentir la vitesse des autos.
Mieux encadrer les travaux / chantiers : trottoirs et bandes cyclables (déjà peu nombreuses) souvent supprimés, ce qui oblige à marcher ou rouler directement sur la route, notamment sur des voies comme le chemin de la Canardière ou la 1ère avenue, où les voitures, camions et bus roulent vite. Or, comme expliqué précédemment, la plupart des rues sont étroites à Limoilou, donc, entre les autos stationnées et les chantiers, il n'y a parfois plus beaucoup de place pour les piétons et les cyclistes.

Réponses

La piste cyclable sur la 3e avenue. Vraiment pas évidente avec les autos stationnées à droite

Une meilleure signalisation des passages piétons.

Question # 8. Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le secteur, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver? 408 Réponses

Réponses

Pas de suggestion concrète pour une place publique. Toutefois, le long de la 3ème avenue, il faudrait idéalement élargir les trottoirs pour permettre aux restaurants et cafés d'y aménager d'avantage de tables pour profiter de la saison estivale/automne. Le secteur entre le pont Dorchester et la 3e rue aurait clairement besoin d'un aménagement moins triste, mais j'assume que tous les terrains y sont privés.

De la verdure pour combattre les îlots de chaleur.

L'axe 4e rue devrait être mieux qualifié (végétation, trottoir plus larges). C'est la porte d'entrée du quartier. À long terme, est-ce que les terrains des stations service pourraient être revisités?

Stationnement près du Esso sur la 4e rue.

Il pourrait y avoir plus d'offre de placettes le long de la 3e Avenue, c'est-à-dire des espaces plus petits que la Place Limoiloise, mais qui permettraient de se regrouper. Il y a des endroits assez achalandés dans ce secteur, comme au poutour de l'école Saint-Fidèle et près des 10e et 11e Rue, où plusieurs restaurants ont pignon sur rue.

Au coin 4e rue et 3e avenue, à la place de la station essence : planter beaucoup d'arbres, ajouter des tables et des chaises, des supports à vélo

Devant le IGA Jobidon, au coin de la 4e Devant le cégep de Limoilou - il y a un terrain vague avec un stationnement tellement laid où il est impossible de construire à cause des vibrations de la voie ferrée. A quand un réel aménagement de ce secteur? En plus ça favoriserait les étudiants du cégep pour qu'ils s'intègrent au quartier.

Ça serait bien d'en aménager une entre le quartier Limoilou et maizerets, proche du cégep Limoilou par exemple ou du parc industriel, car faire la route entre les deux quartiers n'est pas très intéressante.

Faire de la 3e avenue une avenue piétonne en tout temps.

Beaucoup de bancs, d'arbres, pour lire et regarder

Le long de la Canardière

Secteur du Cégep

Devant le IGA Au parc Cartier-Brébeud

Réponses

Des banc des espaces vert comme un petit parc. Des modules pour les enfants et des installations de loisirs pour les familles
Retirer la circulation de la 3e avenue pour permettre les vélos, les piétons et le tramway de passer et utiliser l'espace aux intersections comme place publique et événementiel.
Des installations permanentes durant l'hiver
Certaines personnes voient que le lieu occupé par la maison du cirque est sous-exploité. Au lieu d'essayer d'animer la 4ième avenue, la 2ième étant plus adéquate par sa situation avec la 3ième et la 1ière avenue est plus valorisant.
Des bancs, des arbres, des espaces de jeux, des espaces pour faire des événements
n/a
Au coin de la 3e avenue et de la 4e rue : tables et bancs Au coin de la 3e avenue et au-dessus de la 10e rue : bancs
coin canardière / 4e avenue. Améliorez la place :) pour que les enfants et adultes puissent s'y prélasser. (aménagement mécanique vélo, tables, abreuvoirs, etc.)
Des bancs publics
comme je ne connais pas encore suffisamment qc vu que je suis nouvellement citoyen je prefere pas m'avancer sur un endroit pour cela
sur les toits plats des résidences, plein de place inutilisé.... ca ferait une vue sensas !
Peut-être proche de l'église sur la 4e avenue au niveau de la 13e rue
Stationnement de la Caisse Desjardins, vers le coin du Esso sur 4e rue et 3e Avenue (si expropriation)
Simplement plus de place pour les piétons et les cyclistes. Des tables et des chaises/bancs près des commerces/restaurants. Pourquoi ne pourrions nous pas avoir une 3e avenue piétonne du jeudi soir au dimanche soir et ce tout l'été par exemple. Seul le tramway permettrait d'y accéder autrement qu'à pied. Les restaurants pourraient agrandir leurs terrasses pour occuper l'espace publique et des bands pourraient etre mis de l'avant à chaque semaine. Je ne m'attend pas à des aménagements spectaculaires, mais juste la possibilité de créer un momentum vacances et plaisirs autour de la "colonne" vertébrale qu'est la 3e avenue pour limoulois. Des aménagements/happening qui me donnent envie de passer du bon temps avec les gens qui me tiennent à coeur. Le tramway s'intègre très bien dans cet optique.
où l'une des deux stations services face à face sur la 4e rue.
Verdure. Banc publics, pas de circulation automobile. Tramway sur la 3e avenue place limouloise a côté. Rue barré en permanence
Sur la première avenue. Cette artère est pour le moment moins intéressante à arpenter pour les piétons.

Réponses

Pas d'endroit en particulier
Près de la 1e et de la 4e avenue pour revitaliser ces avenues beaucoup moins aménagées et un peu plus défavorisées.
Je n'ai pas d'endroit précis en tête, mais il pourrait y avoir une fontaine, des bancs. de la verdure, des supports à vélo. Un affichage pour des événements, animaux perdus, etc.
coin 3 ieme avenue et 1 iere rue
Pourquoi ne pas aménager une grande place publique majeure coin 4e rue - 3e avenue - 3e rue en récupérant l'espace ou tout le lot de la station-service Esso. Il y en a déjà une autre tout près coin 5e rue et 2e avenue. Cela conserverait le caractère plus intimiste de la place Lilloise existante. Les événements de plus ou moins grande envergure pourraient se tenir sur cette grande place publique. Ceci amènerait une grande clientèle pour le secteur sud de la 3e avenue commerciale. Fermer la place Limouloise à la circulation automobile été comme hiver (donc cul-de-sac pour la 6e rue) Revaloriser et agrandir le petit parc avec sculpture triangulaire intersection sortie du pont Drouin - 4e rue - 3e rue - 2e avenue. On pourrait adjoindre une station de tramway légère pour connection avec le Métrobus sur la 1ere avenue pour desservir le secteur nord et ouest du quartier. La station en vis-à-vis pourrait se situer sur le terrain abandonné du concessionnaire automobile entre 1ere et 2e avenue et 4e rue. Aux intersections agrandir les 4 coins avec espace de repos aménagé sur tous les coins. Augmenter significativement le nombre de supports à vélos sur les artères commerciales qu'emprunte le tramway.
Des places où s'asseoir et de la végétation
Sur la 4 Des bancs, des balançoires, des tables, de la verdure.
Proche de la Bibliothèque St-Charles. Au niveau de la SAQ-Demers-Quincaillerie.
Étendre la place Limouloise le long de la Canardière et de la 3e Ave, Trottoirs plus larges, Augmenter la canopée.
Difficile vu que Limoilou est assez dense déjà... Réaménager le parc Sylvain Lelièvre. Ajouter du mobilier urbain autre que des tables et chaise. Aménager des petits îlots d'intimité pour s'asseoir en petits groupes.
Petits endroits ici et là avec bancs et arbres (élargissement de trottoirs ruelles etc.)
Rue piétonne entre la 4eme rue et la 5eme rue. Sur la 3eme avenue, avec ou sans tramway.
Des belvédères pour observer les levers et couchers de soleil (tour comme au parc Maizerets)
3e avenue coin de la rue de l'école de cirque avec le trèfle, article 721
Sachant que le parc Cartier Breboeuf est très proche, je ne trouve pas nécessaire de créer plus de places publiques
Transformer certaines rues perpendiculaires a la 3e avenue, mais non strategiques pour la circulation, en rues partagees ou pietonnes.

Réponses

tout le long de la 3e
annuler le projet inutile. c'est de la marde et vous le savez
Banc fontaine et jeu
Connecter la 1ère avenue et la rivière St Charles davantage
Plus d'arts urbains
Il faudrait un espace ayant une plus grande capacité mais surtout permanent. Un espace qui doit rester central avec des facilités différentes, versatiles.
La Place Limouloise est sous-utilisée. Elle devrait disparaître. Bloquer la 6E Rue est un non sens.
Domaine maizereth
- Entre la troisième et la 4eme rue et entre la 1ere et 2e avenue. - Au coin de canardière, de la 8 rue et de la 4 avenue
Augmenter l'aménagement paysager, plus d'installations confortables pour s'asseoir.
Une deuxième plus haut sur la 3e Avenue, aire de repos avec végétation
L'espace étant limité de base à dans le Vieux-Limoilou, je n'ai pas de suggestion particulière. L'important est de garder la Place Limouloise autant que possible voir de la bonifier en la prolongeant, en l'étalant avec un mobilier urbain distinctif, plus de végétation... Des lieux de rencontres de ce type sont assez rare et font pour beaucoup dans l'attrait d'un quartier; il est important d'en tenir compte.
Piétoniser Canardière
Plus de parcs bien aménagés
Aménager une place publique au Parc Sylvain Lelièvre.(coin Canardière et 4e avenue) - prolonger la place Limouloise sur la 6e rue.(côté est)
A la sortie du pont dorchester (stationnement du Pneu S)
De manière semblable à la place actuelle, sur une rue à sens unique qui donne sur la 3e avenue (près de l'école de cirque par exemple).
La troisième avenue, de la 1ère rue jusqu'à la 18e.... Rue piétonne (ou transit mall), plus de mobilier urbain, verdissement...
Il ne faut pas multiplier les places et diluer l'offre événementielle
Un aménagement de type petit parc (parkette)

Réponses

Une porte d'entrée via la rivière et le pont de la 3 ^{ème} plus directe vers B1
En fait, même si je ne crois pas qu'il devrait en avoir plus, je pense que le Parc Sylvain Lelièvre est sous-estimé et sous-utilisé. Par ailleurs, sans que ce ne soient des PLACES PUBLIQUES, on pourrait aussi imaginer des bacs de plantation potagers ou fleuris communautaires sur les artères ce qui pourraient avoir un effet rassembleur, verdifier les espaces et permettraient de juguler un peu de poussière. Un coup de pouce pour verdifier les ruelles, qui, d'emblée pourrait devenir autant de petites places publiques (un banc, une boîte à livres, des jeux de marelles) sont autant de petites choses qui les bonifieraient. Il n'est pas toujours essentiel qu'une place publique soit une PLACE PUBLIQUE provoquant de grands, coûteux et bruyants rassemblements.
Plusieurs parcs existants (comme Rolland Asselin, Iberville, Ferland) pourraient être améliorés. Chaises, tables, scène, éclairage
Vers la 4 ^e pour lier St-Roch et Limoilou ?
Privilégier des espaces sur la 3 ^e avenue comme les bancs et le piano public qui avaient été installés les dernières années.
J'intégrerais une place publique à même la station du CEGEP Limoilou lors de la construction du nouveau tunnel en utilisant le terrain qui borde des Capucins et de la Canardière au coin sud-est.
Il y a un genre de parc près du IGA (coin Canardière et 4 ^e) qui pourrait être réaménagé en place publique plus intéressante. J'aime beaucoup la 2 ^e rue aussi, plus tranquille et charmante, dans le coin de l'école de cirque cela pourrait être intéressant, ou coin 8 ^e Ave et 5 ^e rue où l'église. Il y a plein de beaux espaces dans le quartier qui pourraient être revitalisés!
Réduire la circulation des voitures dans le centre-ville permettrait de multiplier ces places publiques en éliminant des voies de circulation sur les grandes artères actuellement dédiées aux déplacements automobiles. L'acquisition par la ville de terrains qui sont actuellement acquis par des promoteurs immobiliers pour construire des condos (ex: L'ancienne église St-François d'Assise) permettrait également de multiplier ces places publiques.
pas d'endroits particuliers, n'importe quel terrain avec un peu d'espace dans le vieux Limoilou peut avoir vocation à devenir une place publique. Les terrains sur lesquels actuellement se construisent des condos auraient été intéressants
La quadrilatère délimité par la 4 ^e avenue, le boulevard des Capucins, la Rivière St-Charles et le Cégep Limoilou pourrait bénéficier de plus de points de rencontre. C'est un coin très familial qui aurait besoin d'un peu de revitalisation, selon moi. J'ai beaucoup aimé l'année où le SPOT était à côté de l'église Saint-Charles. Pour ce qui est du type d'aménagement, je pense que quelque chose comme la Place Limouloise pourrait être intéressante. Quelque chose d'inclusif qui ferait sentir les gens de tous les milieux les bienvenus.
Le coin 4 ^e Avenue et Canardière me semble un endroit propice pour une place publique, en incorporant le petit parc qui s'y trouve. On pourrait y installer un petit jardin.
Exploiter les parvis des églises. Mobilier, arbres, agriculture urbaine, art public, fontaine d'eau potable, toilettes...
Parc sur les ruelles

Réponses

Des places sereines avec des arbres et des fleurs!
3e av. entre la 6e et 7e Rue : Un tracé et une station de tramway sur la 3e permettrait de faire une section partagée (comme sur Couronne) entre la 4e et la 7e Rue et ainsi créer un secteur hautement conviviale, festif et attractif. Des poteaux rétractables permettraient l'accès aux résidents et livraison. Beaucoup de banc publics et des agrandissements de terrasses et des espaces commerciaux.
Parc pour enfants ou parc pour les personnes âgées (avec exercice)
Agrandîtes l'espace actuel, avec l'venue du tramway, l'achalandage va augmenter
Maizeret est délaissé
Installation de BBQ et plus de tables à pic-nic dans le Parc Ferland ainsi que dans certaines zones du parc linéaire saint-charles. L'école des métiers du Cégep Limoilou est-elle pleinement utilisée ainsi que l'immeuble du Cégep de Limoilou avec adresse civique sur la 12e rue ? L'école des métiers à côté du ESSO de la 3e avenue ne pourrait-elle pas être relocalisée sur la 12e et que l'immeuble et le terrain soient acheter par la Ville pour y loger au premier étage des services communautaires, remplissage de gourdes d'eau, installations sanitaires, location de vélos, aux étages supérieures des locaux pour starts-up, co-working, creative labs, etc... (pourquoi ne pas en faire un pôle d'organisations spécialisées dans l'assainissement des eaux ? ou en lien avec l'eau et les technologies ?) ou encore travailler avec le Cégep de Limoilou pour dynamiser son immeuble et louer à la ville le premier étage pour services communautaires. Pourquoi tout cela ? Pour ceci : l'immense stationnement pourrait être transformé en place publique et l'arrière de l'édifice en "L" permettrait la mise en place d'une scène permanente pour spectacles de quartier.
La place Sylvain Lelièvre est sous-exploitée. Je pense aussi que le parvis de l'église St-Esprit (école de cirque) est un bel amphithéâtre naturel. Il y a plein d'endroit autre que la place Limouloise pour organiser des événements. C'est déjà le cas d'ailleurs.
La 4e avenue reconfigurée! Rue piétonnière et cycliste, plein d'arbres. Fontaine. Pavé en brique. Ça serait merveilleux!
Il importe de préserver la vitalité sociale et culturelle du quartier. Avec l'insertion sur la 3e avenue, pourrait être envisagée l'option d'exproprier la station service au coin de la 4e rue / 3e av. (qui est très dangereuse avec 5 entrées automobiles actuellement) et d'en faire une deuxième place de rassemblement 4 saisons (avec petite scène extérieure).
A cote de l'église au bout de la 5e rue. Ancien site du spot. Sinon le long de la 3e avenue plus haut ou plus bas que la place limouloise.
Près du Cégep Limoilou; place publique à bonifier dans Maizeret (Bardy).
Le coin 4ième rue et 4ième Avenue a beaucoup de trafic. La boîte à Pain. Le Esso. C'est là l'entrée du quartier.
Coin 4e Avenue/canardière
Remettre les 3e et 4e avenues à sens unique serait un bon départ pour apaiser le trafic. Donner une vocation plus intéressante au parc Sylvain Lelièvre devrait être envisagé.

Réponses

Espaces verts permettant les rencontres, espaces piétons uniquement. Je n'ai pas d'endroit en tête.

Il faut des places publiques permanentes, qui sont plus utilisées et occupées en hiver. La Place Limoilou en ce moment n'est pas utilisée à son plein potentiel en raison de la place laissée à la voiture pendant 8 mois sur 12.

tous trous urbains, surtout situés en coin de rues, devant les églises; la Canardière s'y prête bien - traversant la trame urbaine régulière à angle le concept du SPOT pourrait être mis en oeuvre par la SDC et le subventionnement nécessaire, je suppose, pour sa mise en oeuvre, peut-être même itinérante d'1 place à l'autre, pour nous les faire découvrir/ utiliser toutes

C'est toujours intéressant d'avoir plus de place publiques! - On pourrait bonifier la place en face du IGA avec un point d'eau; - la place Limouloise aussi, devrait être bonifiée. Elle est belle mais elle manque cruellement de couvert végétal, elle est trop chaude à l'été! - le parvis de l'église de l'école de cirque pourrait être nettement amélioré. C'est au coeur de Limoilou et c'est juste un gros stationnement avec de l'asphalte. - Il faudrait revitaliser les rues en dessous de la 4e. je pense particulièrement aux gros stationnements entre la 2e et la 3e avenue! Actuellement, quand on rentre dans Limoilou par "du pont" c'est vraiment laid jusqu'à la 6e rue (sauf pour le café chez Smith).

Le projet à l'église St-Charles était intéressante. Les abords de la rivière St-Charles peut aussi être davantage exploités (notamment aux abords du pont Drouin) et à la Pointe-aux-Lièvres.

non

Entre le pôle d'échange de saint Roch et la rivière saint Charles, l'espace pourrait bien s'agrémenter d'un parc avec passerelle cyclo-piétonne séparée du pont de la rue de la croix rouge. Revitalisation du secteur industriel entre saint-roch et Limoilou, offrir un déplacement aux industries non en lien avec le quartier vers un vrai quartier industriel

Près de la rivière st-Charles

Partenariat avec Église St-Fidèle pour une place publique et du VERT sur le parvis, entre autres. Partenariat avec les ÉCOLES de quartier (primaire et secondaire) pour verdifier et rendre les ruelles plus accueillantes. Revitaliser la 4e avenue, et pas seulement au Sud de la Canardière mais au minimum jusqu'à la 18e rue. Voies piétonnes, verdissement, lieux de repos, ralentissement de la vitesse de la circulation des voitures, etc.

N/a

Le ESSO de la 3e Avenue devrait devenir un parc qui pourrait se transformer lors des événements de quartier.

à l'embouchure de la nouvelle passerelle de la 8e rue Au croisement Canardière/8e avenue En ajouter une au nord du quartier (entre la 12 et la 18e rue par exemple, sur la 3e avenue)

Croisement 1ere avenue et 4e rue. Il y a un "trou" depuis quelques années, pourquoi ne pas l'ajouter au parc qui se trouve juste à côté, là où les pistes cyclables passent et y faire un aire de repos avec des chaises et tout ou un petit feu en hiver ?

Réponses

Je pense que l'objectif à long terme est le développement commerciale de l'artère au complet, il faut avoir une vision en ce sens. Il faut intéresser les gens à la fréquenter de la 18e rue à la rue du Pont et même au delà, prévoir une connexion plus sympathique avec Saint-Joseph.
Agrandir la place Limouloise jusqu'au IGA près de la 4e avenue avec des places pour relaxer et échanger
Les lieux de rencontre et espaces de jeux sont plus rares au nord de la 10e rue.
n/a
Lieux publics dans les ruelles comme dans la ruelle entre la Canardière et la 8e rue (le Parc).
J'aime les aménagements qui offrent des opportunités de loisirs tel un piano partagé et une table de ping pong (ex. A coté de la Barberie dans St-Roch).
Puisque la passerelle piétonne traversant dans la St-Charles sera dans le prolongement de la 8e rue, c'est la 9e rue qui devrait servir de rue de déviation principale du trafic. Ne garder qu'une voie de circulation sur la 3e Avenue entre la 9e rue et la 7e rue (avec déviation ultime sur cette rue pour éviter le secteur du tramway), avec la possibilité de la fermer lors d'événements spéciaux permettrait de transformer la 3e Avenue de la 6e à la 9e en grande place publique. Aménager la 8e rue en prolongation de la 3e Avenue pour faire un parcours vert vers la Point-aux-Lièvres. Autres places publiques bonifiée: Église St-Charles, l'îlot composé de la 3e rue, 4e rue et 3e Avenue (cette station service pourrait disparaître), autour de l'école de cirque
De la verdure et de l'ombre, des bancs pour en profiter.
Des stationnements à vélo
Parking a food truck, table pour y manger nos trouvailles. Espace vide a côté du restaurant fiston pourrait être pris pour tout ça. Il y a eu aussi récemment deux bloqués incendié que la ville aurait pus reprendre pour agrandir cette offre sur la 3e avenue. Aussi SVP permettre les commerçants dans les rc des projets immobiliers tel que pour le projet devant la souche. Ça été un occasion manquée pour avoir un superbe café devant le cégep.
Les parvis des églises et terrain des églises sont vastes, nombreux et inexploité. On pourrait y trouver des espace vert, potager communautaires, espace pour pic niquer, des jeux d'eau pour l'été, des parcs à chien afin de diminuer les chiens libre dans les parcs (qui sont de plus en plus nombreux).
Près du Esso au coins de la 4e rue et 3e avenue, un lieu de rencontre comme la place limouloise.
j'aimerais qu'il y ait plus d'espace pour des artisans et des activités comme les ventes de garages
Oeuvres artistiques, zone favorisant les rencontres, place de spectacle.
Le quartier est de plus en plus familial. Il manque de jeux pour enfants. Le parc Roland-Asselin est bondé. Un genre original tel qu'un parcours d'hébertisme urbain, des jeux d'eau, une

Réponses

pataugeoire, balançoires pour tous les âges. Le carnaval a été une superbe idée! La 6e rue devrait être fermée dès le 1er avril, voir même à l'année. Plus de fleurs, plus d'arbustes et d'arbres. On a besoin d'oxygène à cet endroit particulièrement. La place Limouloise est le coeur du vieux-limoilou et ce bien avant la revitalisation de la place Limouloise selon les dires de nos voisins plus âgés.

en face du IGA, mettre des module de jeux pour enfants et des jeux d'eau

L'aménagement de bancs et tables similaires à ce que l'on trouve à la place Limouloise et sur le chemin de la Canardière devraient être aménagés sur la 3e Ave vers le nord (secteur commercial jusqu'à la 14e rue).

A la hauteur de la 3e et de la 18e avenue.

Près des ponts/passerelles enjambant la rivière St-Charles.

- Dans le secteur de la 3e avenue entre 1ère Rue - 2e Rue - 3e Rue. - Dans le secteur entre la 8e avenue et le boulevard des Capucins (dans le coin de l'Église St-Charles de Limoilou).

Je n'ai pas de site en tête, mais ça prend plus d'arbres un peu partout.

En faisant de la 3e avenue sur le passage du tramway un secteur fermé aux automobiles, il serait possible d'élargir les trottoirs et de créer des espaces publics au coeur du quartier. Il serait aussi possible d'élargir les terrasses de plusieurs commerces et de créer beaucoup de dynamisme à l'année.

DE LA VERDURE, DES FLEURS, DES ARBRES, DES TABLES. DES BANCS, DES ENDROITS POUR RELAXER, LIRE ET SE REPOSER POUR QUE LIMOILLOU SOIT UN MILIEU DE VIE RECHERCHER POUR UN AIR DE CAMPAGNE EN PLEIN DANS LA VILLE

Je pense au terrain vacant à côté du resto fiston. Belle place pour bonifier l'aspect événementiel de la place Limoilou par la création d'un parc.

En bas de la 4e rue, à l'opposé de l'entrée à la Rivière St Charles, il y aurait place à une initiative permettant de revitaliser ce secteur. De manière générale, une place publique où le mobilier urbain serait adapté à la famille serait une bonne idée dans un secteur où il y a beaucoup de jeunes familles avec bambins. J'ai aussi en tête la promenade de Malaga (Palmeral de Las Sorpresas) où se trouve des aires de repos représentatives de l'histoire du lieu, revue par des artistes/artisans, et qui me semblait être fait pour des publics divers (famille, lecteurs, épicurien, etc) selon l'endroit.

Une 3e av entièrement conviviale!! Seul les vélos et le tramway pourraient y circuler largement. Le marché publique s'y tient déjà au nord de Canardière. C'est vraiment plus les spectacles qui pourraient être touchés. Avec le nouveau pont piétons et le nouveau bâtiment, la Pointe-aux-Lièvres serait un parfait lieu d'accueil!

Parc Cartier Brebeuf.

je n'ai pas d'idée

Aménager un petit îlot de verdure près de la station B2 pour remplacer un stationnement et un vieux duplex (430 et 432 6ième rue). Des tables à pique-nique.

Réponses

Prévoir des équipements pour des rassemblements (pavillon extérieur/scénette, toilettes accessibles en tout temps, point d'ombre, verdure). Lieu : Cartier-Breboeuf, parvis d'église ou de l'école de cirque, place Limouloise

J'aimerais y trouver des bancs publics pour pouvoir s'y arrêter pour manger de la nourriture à emporté acheté dans le quartier. Il serait agréable qu'il y ait aussi de la verdure.

Derrière le Café Smith, un petit espace aménagé pour manger. Et près de l'hôpital St-François d'assise, un parc à fleurs.

Abord de l'église Saint-Charles, terrain du subway sur canardière, zone industrielle à proximité de la rivière à proximité de la distillerie, aménagement d'un lieu alternatif au coin 3ieme avenue canardiere pour permettre la tenue de grand rassemblement

Parvis de l'Église St-Fidèle, parvis de l'Église St-Charles. autour de l'épicerie L'Impact.

Je crois que la place Limouloise est suffisante par contre je précise que pour les gens de Limoilou la place Limoilou se ne veut pas dire seulement la section de la 6 e rue face au Jean coutu mais aussi la totalité de l'intersection de Canardière. Quand on dit qu'on veut garder notre place limouloise c'est qu'on veut conserver la scène sur la 6 e rue et pouvoir utiliser la totalité de l'intersection pour les spectateurs.

Espaces multifonctionnels principalement au sud de la 4e rue de manière à créer une réelle porte d'entrée du quartier en sortant du pont de la 3e Avenue et en faisant de la Place Limouloise non pas la porte d'entrée du quartier mais plutôt le coeur. Au sud de la 4e rue et 3e avenue il y a un potentiel de développement immense avec de nouveaux commerces qui voit le jour. Le pont a grandement été décorer ce sera bientôt le tour de la 3e avenue tronçon 4e rue à Canardiere. En créant la porte d'entrée du Quartier entre le pont et la 4e rue vous venez relier les deux sections et faire une circuits urbains des plus magnifiques. Et ce sans avoir à investir dans un complexe projet d'urbanisme. Et cela fait du sens car c'est l'axe près de la ville et au nord de la Canardiere c'est plus résidentiel et tranquille. Ce qui devrait rester de la sorte pour une belle mixité

Sur le bord de la rivière st-charles , près des ponts. (Drouin et Dorchester)

Parc Sylvain Lelièvre

1ère Avenue pour la revitaliser. Petit parc ou place publique avec bancs.

La place limouloise pourrait être agrandie vers la 4e avenue pour se rapprocher de la station du tramway.

"Parklet" sur la 3e Avenue, aménagement de ruelles commerciales.

À la hauteur des 9e à 12e rue, beaucoup de vie, des lieux de rencontres seraient appréciés. Difficile de voir quelle forme ça pourrait prendre (amélioration simplement des trottoirs pour plus d'espaces terrasse, vie publique en rendant la 3e avenue sens unique, donc on gagne de l'espace pour les pistes cyclables et les trottoirs?).

La Place Limouloise et le Parc Sylvain-Lelièvre sont 2 beaux espaces publics, mais il n'y a pas de place attirante un peu plus au Nord dans le quartier (sauf Parc Cartier-Brébeuf qui est plus à l'Ouest). note: difficile de répondre à la question 6: tout est vrai dans ces vocations; ma réponse serait "le coeur du quartier".

Réponses

Mieux aménager la Place Sylvain-Lelièvre pour que les résidents aient envie de s'y retrouver.
Le coin de la Canardière et la 8e avenue serait une option (Subway) ou couper la 3e avenue en y faisant une place publique permanente entre la 10e et la 12e rue. Tables, arbres, jeux d'eau.
Les aménagements de la place Limouloise sont idéals, mise à part le manque d'ombres et de verdure pour limiter les effets d'îlot de chaleur. Ce type d'installation pourrait être repris au parc Sylvain-Lelièvre et au coin sud-ouest de la Canadière et du blv des Capucins,.
Le long du 3e
Élargissements des trottoirs et pistes cyclables. Rack à vélo. Rue piétonne le plus souvent possible.
pas vraiment mais peut-être qu'avec l'opportunité du tramway, ça serait l'occasion d'en développer.
Aux vues des projets de densification et de consolidation qui prennent place sur la 4ème rue et la 1ère avenue, et tenant compte du passage du tramway sur la 4ème avenue qui viendra réduire la pression automobile sur cette artère, il serait intéressant de positionner une place publique le long de la 4ème rue, entre la 1ère avenue et la 3ème avenue.
intersections Canardière sur 3 et 4 avenue. Développer les espaces actuels.
Devant l'espace cirque. Sur la 4e rue, coin 2e avenue ou 3e avenue; ce coin mériterait un peu de verdissement.
Oui!!! Boulevard Benoît-XV au croisement de la 14e rue! à proximité de l'hôpital St-François-D'Assise et de l'école des Berges. Ce secteur gagne à être connu et mieux aménagé. En plus la forme en U du boulevard Benoît-XV m'apparaît propice à des aménagements citoyens sécuritaire.
examiner les opportunités lors de la démolition de bâtiments bancs, verdure, arbres
Plus de poubelles pour éviter les déchets, des aménagements extérieurs préétablis à louer pour des pop-ups extérieurs à l'année, plus de bancs de parc, un espace aménagé avec des tables à pique-nique (Comme dans Saint-Roch)
Il y a peu d'espace disponible dans Limoilou, puisque tout ce qui reste est laissé en pâture aux entrepreneurs qui y construisent des cubes, dans le but d'augmenter la taxation. Laissez la place Limoilou telle qu'elle est.
L'espace semble manquant dans le quartier. Canardière/4e avenue semble offrir un peu d'espace avec un parc, mais cela semble moins pratique avec une circulation plus dense à l'intersection.
Diminuer le trafic autour de la place Limouloise et « regrouper » les installations seraient vraiment bien.
Bancs publics, arbres et fleurs, tables. Art public. Aménagements pouvant servir de jeux aux enfants.

Réponses

Place assise avec verdure, sécuritaire pour les citoyens incluant les enfants, avec du mobilier urbain et facilitant l'inclusion des personnes marginalisées
J'aimerais que l'on retrouve une place publique à l'église St-Charles. Le projet du SPOT il y a quelques années avait apporté des installations et activités très intéressantes. L'achalandage était bien, respectueux et agréable. Cet endroit mérite un peu de fraîcheur, d'ombre en été et de verdure.
Parc urbain.. ou c'est possible
Espaces verts, fleuris, avec jeux et bancs, diminuer les îlots de chaleur, places bétonnées
?
Plus haut sur la 3e Avenue. Proche de la 10-11-12-13e rue.
Puisque la majorité des citoyens du quartier vivent en appartement ou en condo et qu'ils n'ont pas accès à une cour, il serait intéressant de créer plusieurs petits parcs ou de récupérer les ruelles pour les verdir.
So
Des bancs pour se reposer et de la végétation. Manque de végétation dans le secteur de la 3e avenue entre la 4e rue et le pont Dorchester.
Il faudrait bonifier les places publiques existantes ou les agrandir pour en faire de petits parcs avec arbres et verdure
Parc Roland-Asselin peut-être bonifier. Au nord de la 3e Avenue. Dans l'année, la 3e avenue a déjà été transformée en rue piétonne jusqu'à la 10e ou 11e rue.
Faire de la 3e avenue une rue partagée qu'on coupe la circulation automobile certaines périodes de l'année (beaux jours, fin de semaines, etc.)
Place publique avec petit jeu d'eau comme ceux au vieux port par exemple.
Une place publique près du Cégep de Limoilou. Au coin de canardière et du boulevard des Capucins. Il y a un terrain vague entre le boul. des Capucins et les rails de chemin de fer, en face des nouvelles résidences.
Je ne vois vraiment pas comment faire disparaître autant de stationnements sans avoir d'impact sur les commerces environnants...Une fois de plus il y aura forcément un sacrifice dans ce changement...sauf s'il est extrêmement bien mené.
Ok faut dynamiser et embellir la 1ère avenue malgré le fait que le tram n'y passera plus
Qu'elles permettent la tenue d'événements de proximité comme un marché public ou des concerts de quartier. Qu'elles deviennent des lieux de rendez-vous et de rencontre multifonction à l'image des SPOT (sympathiques places ouvertes à tous)

Réponses

Le quartier tel qu'il est est ennuyeux. Quand j'y vais c'est par obligation. Je ne suis jamais allé dans ce quartier très ennuyeux. Et je ne vais surtout jamais y dépenser mon argent. Il n'y a rien d'intéressant.

Je pense que le secteur pourrait être bonifié de bancs et tables, comme ceux permanents autour de l'intersection 3e Ave/Canardière. Il pourrait en avoir à plusieurs autres intersections.

Verdir le parc et la ruelle Rolland Asselin pour pouvoir faire des pique-niques. Quelques places assises à toutes les intersections de la 3e avenue.

Des parasols

L'îlot Esso, entre les 3e et 4e Rues et la 3e Avenue, devrait pouvoir accueillir une nouvelle place à vocation événementielle (donc en plus de la place Limoilou existante). C'est un secteur d'entrée de quartier, à proximité du parc industriel sud à redévelopper, qui offre un très bon potentiel. Nous avons besoin d'une nouvelle place ouverte à l'année. L'îlot Esso est actuellement une rue urbaine, et le service à l'auto génère beaucoup de circulation en plus de diminuer de façon importante le sentiment de sécurité des cyclistes et des piétons (pensez-y: le terrain a 5 entrées charretières!).

La place limouloise est parfaite et devrait servir d'exemple. Seul élément à y ajouter si dans un autre lieu hors rue commerciale, de quoi boire et manger!

Place publique

Plein de petit parc, banc, fontaine, balançoire

aucunes idées

laisser le stationnement aux gens

plus d'aménagement en bordure des trottoirs invitant les passants à interagir

La 3e avenue devrait être piétonne et cyclable uniquement (avec le tramway) entre la 4e rue et la 13e rue, comme ça s'est fait l'été dernier pendant les fins de semaine. C'était très agréable. On pourrait y aménager des espaces publics et agrandir les terrasses des commerces, ce qui viendrait compenser la perte de la place Limoilou. On pourrait concentrer le trafic automobile sur la 1e avenue et la 4e avenue.

coin canardière et 4e avenue, une place existe mais elle pourrait être embellie par un mobilier urbain et une exposition d'art

S'inspirer des places européennes, qui sont des lieux de vie. Faire une place là où se trouvent la station service et le tim hortons. Le tim hortons génère trop de trafic. Cet endroit pourrait être végétalisé. Il pourrait y avoir du mobilier urbain. C'est à cet endroit que pourrait se tenir le Limoilou et autres événements.

Justement près de canardière et 3e avenue, un petit parc plus vert car les gens sont entassés en face du jean coutu, pas d'arbre ou d'herbe. Pas de place dehors pour pique-niquer, si on achète une crème glacée il y a plus de place pour la manger assis les bancs sont tous pris

Réponses

Il serait bien de retrouver un parc comme à Montréal avec une petite scène et place assise où des artistes locaux pourraient y jouer.
Parc, verdure, vie social
Ste odile
Balançoire adulte ... table picnic, jeux pour les enfants avec Wi-Fi inclus
La première avenue offre peu de places publiques.
Banc, pianos, bacs à fleurs, arbres, frigos solidaires libre accès
Le terrain vague voisin des fistons, place publique avec beaucoup de verdure. Rendre le parc coin canardière/4e plus attrayant. 3e av. / 10e rue pleins de terrasses le long de la 3e av. à la place des stationnements.
dans les parcs de la ville de québec . SPECTACLES DEVRAIT FINIR A 21.00HRS ,maximun ,pour que les résidents proches puissent jouir de tranquillité eux-aussi.
Places éphémères (estivales) en bordure de rue, sur le pont de la rue du Pont, bancs et espaces de rencontre le long du tracé du tramway.
Petit parc de proximité dans les aires non bâtie.
3e avenue piéton!
Église St-Charles (place végétalisé);
Je crois que le coin de la 3e avenue et 4e rue (Terrain du Esso) serait un endroit idéal pour faire une place publique très intéressante pour les événements et pour les citoyens. Cela permettrait aussi de valoriser la portion Sud de la 3e avenue entre le Pont Dorchester et la 4e avenue
Dans Limoilou, le trottoir est un lieu privilégié pour les rencontres. La présence de places publiques est essentielle mais le maintien des espaces destinés aux déplacements à pied est nécessaire pour que les gens aient envi de fréquenter ces places publiques. Alors je dis : Maintenir les trottoirs avec bancs publics et ombrage.
Il faut maximiser l'utilisation et la convivialité du parc Sylvain-Lelièvre.
3e Avenue piétonne jusqu'à la 13e rue
Une partie du stationnement entre la 10e et 11e Rue ainsi que près de la 17e Rue et de la 3e Avenue
Je pense que globalement les trottoirs sont assez large la long de la 3e avenue pour permettre de petits îlots de discussion. Sinon, la 8e avenue, en bas de la Canardière, est intéressante aussi. Près de la bibliothèque serait aussi intéressant.

Réponses

Pas en particulier. Cependant, laisser plus de places aux restaurants pour agrandir les terrasses sur le trottoir. Peut-être une rue partagée piétons/tramway, un peu comme à l'européenne ?
À différents endroits répartis dans le quartier (au moins une par 5 minutes de marche).
La 18e rue est très passante, pourtant beaucoup de gens y circulent activement. Un aménagement linéaire pourrait reconnecter Limoilou et Lairet, en faire un endroit agréable plus que stressant.
Benoit-XV/3e avenue
Espace cirque (école de cirque) ou encore du côté est du nouveau pont de la 8e rue
Des tables, des bancs, de la verdure, des expositions, des lumières multicolores, des décorations, des oeuvres d'art
Des tables, des bancs, des espaces pour se rassembler sans avoir à consommer!
Enlever la ststion essence au coin 4ieme rue et 3ieme av. et en faire une place verdie
A la église de la paroisse St Charles, mobilier urbain pour revitaliser la rue 5 rue
Enlever du stationnement et ajouter des aires de repos le long des rues. Y'a en masse de parking dans ce coin, je n'ai jamais besoin de chercher quand j'en ai besoin.
Sur la 3e ou 4e avenue, entre la 11e rue et la 15e rue. Une aire de repos avec des chaises et des balançoires (style balançoires banc à 2 ou 4 places) et des bacs à jardinage où les citoyens pourraient se servir.
Il pourrait y avoir une place coin Canardière et des Capucins un peu comme la place Limouloise mais en plus petit.
Plus de ruelles vertes! Des lieux sous exploités, à proximité des zones résidentielles.
Devant l'église St-Charles,
coin de repos comme le parc sylvain lelièvre peut être plus petit mais petit coin de repos
Coin 3e avenue et 4e rue à la place du Shell. Accueillir les spectacles que la place limouloise ne pourra plus avoir si jamais le tramway passe sur la 3e avenue.
Je recommanderais que le secteur de la 3ème Avenue utilisé par le tramway devienne une rue à vocation piétonnière. Les commerces pourraient l'utiliser pour des terrasses, et il pourrait même y avoir des foires de trottoir comme on voit sur la rue Cartier.
Des bancs. La population vieillissante a besoin de se reposer plus souvent.
Dans futur aménagement de l'église St Charles et de l'an CSD

Réponses

S.O.
terrasses et supports à velo
Les ruelles devraient devenir l'accès piéton et vélo principal
Des aménagements permanents. Pas des placettes cheap et inconfortable faites en bois de palette recyclé.
Des espaces culturels polyvalents seraient intéressant, surtout autour de la 3e avenue.
Mettre une rue piétonnière
Dans les espace perdu
Vers la 18ème et la 1ere
Meilleure utilisation de la voie publique... fermeture de rues au besoin
Un parc entre la 1ere avenue et la 8e avenue.
Tables chaises, verdure
Le long de la rivière St-Charles, aires de repos.
Dans le secteur de la 3 avenue et 4e rue.
Sur la 4 avenue plus haut vers la 12 rue
non
Rue piétonne!
Sur la 4e rue, à l'ouest de la 3e avenue. Sur la 3e avenue, à partir de la 10e rue. Tables, arbres, jeux d'eau à un emplacement.
Aucune idée.
Marchés publics
Bonification du Parc Sylvain Iétièvre
Peut-être autour de la 12e rue 3e avenue. Un lieu de rencontre et d'événements ainsi qu'un verdissement.
Des endroits ombragés avec des bancs et tables. Sur ou près de la 3e avenue
D'autres espaces grands où se rassembler.

Réponses

Près des églises. Anciennement lieux de rencontres. Tradition à perpétuer avec mobilier urbain, petits marchés et 'Bouffe mobile' (Food truck).

Stage pour spectacles en plein air, style kiosque Edwige Bélanger sur les plaines.

Tables et bancs. 3e ave près 18ème rue

Transformer des stationnements le long de la 3e avenue en aire de repos, permanente (hiver comme été): pour cela, enlever l'asphalte sur 2-3 cases consécutives, planter des arbustes, mettre des bollards pour sécuriser et empêcher les chars d'y aller, mettre des bancs et table, mettre de la verdure, mettre des nichoirs à oiseaux en hauteur. Donc cela pourrait se faire au coin 3e avenue et environ 10e rue, ainsi qu'au coin 3e avenue et 14e rue, par exemple. La 4e rue pourrait aussi en accueillir à intervalles réguliers.

Des jeux d'eau en dehors de Maizeret Peut être un parc au coin Henri Bourassa et 18 ième ?

la place Sylvain Lelièvre est une belle place le problème il n'y a pas d'activité et personne va dans le parc

Parc Sylvain Lelièvre qui pourrait servir d'endroit pour de petits événements

ARRÊTEZ DE DÉPENSER DE L'ARGENT PUBLIC (POUR DU MOBILIER QUI SERA BRISÉ OU MÊME VANDALISÉ) ET DIMINUEZ PLUTÔT LES TAXES MUNICIPALES

Un parc avec des arbres et des fleurs.

Installer plus de bancs dans le parc linéaire, installer des fontaines, avoir des toilettes publiques, en particulier ouvrir de nouveau celles du Parc d'Iberville.

non

Aucune idée

Anse à Cartier, Église Saint-Charles, Bordure de la rivière Saint-Charles.

Des endroits permettant de relaxer soit au soleil ou ombragé. Permettant aussi de déguster un lunch avec des amis ou simplement lire. Les endroits, je ne pourrais vous dire. Je fréquente les pistes cyclables mais je devrais dire les pistes de courses pour vélos.

Pourquoi parler de l'enjeu des places publiques ? Il me semble que l'enjeu de la circulation de transit et de la sécurité routière sont aussi important. La place Limouloise est une place citoyenne que la Ville a aménagée récemment, d'ailleurs la Canardière a été récemment refaite, quel gaspillage de fonds publics !

Lieu de rassemblement

Je ne sais pas ce que vous qualifiez de "place publique", mais s'il faut fermer une rue pour créer la place, ce n'est pas une place publique. Le Vieux Limoilou n'a donc pas à proprement parlé de place publique. L'endroit tout désigné pour un ajout est au coin 18e et Benoit XV, sur la portion de rue en parallèle de la 18e qui sert essentiellement aux automobilistes à éviter le feu de circulation, derrière l'abris-bus.

Réponses

arbres ,fleurs, banc fontaine
Marché public et artisanat, lumières de Noël et vitrines accueillantes, marché de Noël Québécois
Sur la 8e avenue, le long de la poste cyclable. En 2019 une place éphémère avait été installée sur la 8e près de l'église St-Charles et je crois que ce fut un succès.
Je souhaite plus d'arbres, d'espace vert et aucun tramway.
Bancs publics, toilettes publiques, abreuvoirs publics, ilot de tri des matières résiduelles publics.
plus haut sur la 3e avenue (10e rue)
Même si je n'ai pas répondu d'avoir plus de places publiques, cette question est probablement dans le but de vouloir déplacer la Place Limoiloise. Abbérant & ridicule si cela vient à se faire!
la perte du parvis de l'église St-Charles a été décevante, la formule serait bonne pour plusieurs églises.
Une place devrait être aménagé face à l'ancienne église St-Charles, de même que face à l'École de cirque (ancienne église St-Esprit). On s'inscrirait dans la tradition des rassemblements sur les parvis d'église. Les espaces devraient présenter des bancs et chaises permettant aux résidents d'y passer du temps. Des structures ou de la végétation assurant de l'ombrage devraient être intégrées à la conception de ces places.
piétonnisation complète d'une partie de la 3ème, avec emplacements pour marché public ou événement
Le même type d'aménagement, bancs, chaises longues, tables, lumières, art publique. Aussi plus d'endroits pour stationner les vélos. Peut être aussi des espaces éphémères avec vente de bouffe ou d'alcool. Plus de musique. Peut être aussi des parcours d'entraînement.
Rien de plus
Une place publique sur la 4eme rue/ 3 eme avenue qui serait aussi la station de Tram.
Pourrait être en bordure de la rivière puis autour de la Canardière, de la 1ere et la 3e avenue
Manque surtout vers le bas des 3e et 4e av. en bas de la 4e rue. L'espace autour de la bibliothèque sur 4e av. est vraiment minimal.
L'idée d'une grande place piétonne entre la 5e et la 6e rue ferait selon moi une énorme différence dans le quartier et créerait un lieu de rencontre fantastique.
Il faut retirer du stationnement sur rue pour élargir les trottoirs et créer des parklet. Le tramway va diminuer le besoin de stationnement.
Vers le haut du quartier, autour de la 18e rue. Même style d'aménagement que la place Limoiloise.

Réponses

Un grand parc et place publique devrait s'étaler là où la Place Maizerets se trouve présentement, mais en incluant le parvis de l'église ET le grand stationnement presque pas utilisé qui se trouve devant l'ancien centre Monseigneur-Marcoux. Avec de la bouffe de rue l'été, des tables de pique-nique, etc! Il y a aussi tout cet espace à redonner aux citoyens devant l'ancien Robert-Giffard. Ces immenses stationnements toujours vides!! Ce lieu en plein développement pourrait ainsi offrir un espace vert de rencontres tout près du terminus du tramway et des services, et faire profiter les gens de ses vieux arbres matures et du cachet de l'hôpital.

Non

Aires de jeu pour les enfants, d'entraînement pour les adultes, de rencontre familiale: table à pic-nic, etc. ET des arbres!

Le parc Sylvain Lelièvre mérite une mise à jour sérieuse, il y a de la place à récupérer proche de l'intersection. Le subway sur canadière proche de la 10ième rue comme le stationnement du IGA pourraient offrir des espaces intéressants. Bancs, ombrages et points d'eau seraient à prévoir, tables d'échecs ou autres jeux en dehors des aires pour enfant.

Près des futures stations de tramway, qui sont des points de rencontre/rassemblement parfaits. Beaucoup de place assises et de végétation Places éphémères le long des rues (un succès dans plusieurs villes, dont Montréal) ou autres « petites places » placées de façon ponctuelle dans le quartier

Meilleurs aménagement du Parc Ferland

Référendum

Peut-être un parc mieux aménager dans le coin du Boulevard des Capucins et de la 1ère à la 4e rues ou dans le secteur 4e rue et 2e-3e avenues. Je verrais au moins un peu d'espace vert avec banc et peut-être jeux pour les jeunes

Coin 4ième rue et 3 ième avenue.

Une 3ème avenue qui serait 100% piétonne pour favoriser les commerces et les rencontres (Marché, évènement de quartier, ...)

Autre option près de l'église

Je rouve la disponibilité de places publique bien, particulièrement l'endroit où la Canadière croise la 3me av

Enlever des places de stationnement dans la rue d'un côté sur la 3e et/ou la 4e Avenue plusieurs endroits entre la 1ère rue et la 18e rue temporairement pour le printemps et l'été et y installer des chaises et tables avec un peu d'ombre.

Aucun endroit précis, mais les répartir équitablement dans tout Limouilou pour que chaque quartier en ait, aménagement de parc, d'endroits verts avec des bancs.

Des balançoires pour adultes, des jeux en marquage au sol

Terrains de jeux pour les enfants et parcs pour tous.

Réponses

La troisième avenue pourrait être piétonne de 4e Rue à 12-13e Rue. L'îlot Église Saint-Charles, Centre Horizon, 8e Avenue pourrait être développé. Le sud de la 3e Avenue en bas de la 4e Rue pourrait aussi être revalorisé.
aménagement paysager avec arbres matures, endroit qui permet rencontre et picnic et festoyer
Au coin de la 8e rue et 3ieme avenue en face de la caisse ou proche de l'école st fidèle
Par exemple une place proche du cégep limoilou et une place proche de l'hôpital Enfant-Jésus. Quel que soit le lieu de la place publique, de mon point de vue il est indispensable d'avoir des tables, chaises, des plantes vertes et fleurs, des lumières et même des fontaines d'eau décoratives comme il y a dans les petits villages d'Europe.
Des petits parcs aménagés le long de la 3e avenue avec de la verdure pour déguster les produits achetés!
Tables, chaises, parasols, légumes, fleurs, point d'eau, (il fera chaud dans les années futures) arbres.
Il y en a assez... c'est une rue commerciale.
Parcs à chiens, parcs avec tables à pique-nique
dans les ruelles
Pas d'endroit spécifique en tête, mais j'aimerais y retrouver des tables pour diner et des sièges pour se reposer et lire, des racs à vélo, des abreuvoirs, etc
La place publique du parc Sylvain Lelièvre est peu attractive et devrait être bonifiée (équipement de jeu, pelouse). Il manque une place publique au coeur du secteur Sud du quartier - pourquoi ne pas envisager d'utiliser le stationnement et l'espace entourant la bibliothèque Saint-Charles pour offrir quelques équipements ciblés (balançoire, tables / chaises pour usage du WiFi, espace de jeu libre)? Les terrains laissés vacants par Hydro-Québec, dans le sud du quartier, devraient également être utilisés pour du verdissement et des aires de repos afin de bonifier la trame verte du sud du quartier. Des espaces verts devraient être aménagés sur la 4e Rue, entre la 3e Avenue et la 1ère Avenue (peu convivial). Un parc pourrait être créé également dans l'espace entourant la 9e Avenue (trop large) et le centre communautaire.
Ce serait génial qu'il y ait davantage de petit parc, espace vert, comme sur l'avenue de l'émérillon, au bord de maizeret et limoilou.
Selon le coût et la possibilité de raccourcir le trajet.
Les places éphémères dans des stationnement étaient très agréables. Je ne comprends pas pourquoi on a vendu notre unique à la ville de Montréal. Sinon, chaque stationnement à ciel ouvert devrait inclure un petit endroit de repos (banc avec protection pour soleil/pluie).
Une grande place semblable à la place Limoilou, mais en plus grand, sur la Canardière, près du cégep.

Réponses

Presque chaque coin de rue sur la 3e avenue pourrait être transformé en espace aménagé : 9e - 10e - 12e - 14e. Les coins réservés au marché public l'été pourrait être d'autant plus intéressant. Ou encore un tronçons complet : exemple 6e rue OU 7e rue entre la 2e avenue et la 3e avenue. /// La 4e rue OU 5e rue entre la 3e avenue et la 4e avenue.
Coin canardière et 4e Tables à pic nic, mini scène
Agrandir la zone actuelle pour profiter du terminus du tramway.
Trouver un terrain qui mène au parc qui longe la rivière St-Charles
Coin première avenue et quatrième rue Réaménagement du parc Sylvain Lelièvre Table raque à vélo balançoire espace pour les chiens
Verdure,
Petit parc
vers le pont
Ne sais pas
Sur la 3e avenue, on pourrait faire des cul de sac sur la 5e rue des deux côté, je pense que cela ne bloquerait pas trop le trafic, car il doit être faible dans c'est petite rue. Et avec ça on aurait de la place des deux côtés pour faire de beau endroit pour les piétons.
Je n'ai pas d'endroit à suggérer mais il est important pour moi que ces places publiques soient "humaines" i.e. serviront à apporter du bonheur (arbres, fleurs, bancs, fontaines etc, etc)
Plus au Nord vers la 12ème et la 18ème Rue aux limites du secteur Lairer. Mobiliers urbain, place de repos et rencontres. Jeux d'échec publique, etc..
Minimalement des bancs pour se reposer et relaxer
L'espace du SPOT(anciennement) sur la 8e avenue, dans le stationnement de l'église, un aménagement similaire au SPOT justement
Il devrait en avoir une sur la 8e avenue dans le coin église st charles, il y en avait une avant et c'est dommage qu'elle ait été démantelé
Le long du parcours du Tram
Je n'ai pas d'endroit précis en tête, mais l'ajout d'arbres n'est jamais de refus. Alors pourquoi ne pas ajouter des petits coins de verdure ici et là?
Plus de restaurants culturels et d'épicerie fine ou provenant d'autres pays. En faire réellement un endroit culturellement diversifié.
Des banc, table et de la verdure ferait un grand bien sur la 4e rue soit à la hauteur de la 3e av ou de la 4e av

Réponses

Le parc du passage, près du pont Drouin, serait un bon endroit pour aménager une place publique, surtout lorsque le projet en construction du côté nord de ce parc sera achevé. J'aimerais y voir des équipements favorisant les transports actifs: station de vélo en libre-service, supports à vélo, abris. Ainsi que des équipements favorisant la vie communautaire: tables à pique-nique, poubelles vidées régulièrement, etc. De plus, lorsque des bâtiments doivent être démolis, un certain pourcentage des terrains (à définir) devraient être acquis par la ville afin d'être aménagés en parc / place publique. Limoilou manque de verdure!

Près de la rivière Saint Charles

Il serait intéressant de mieux investir les parcs notamment le parc Cartier-Bréboeuf et le parc d'Iberville. Des pièces éphémères avec animation pourraient être aménagées près des anciennes églises (comme ça été le cas devant l'église St-Charles). Il serait intéressant d'instaurer une place plus haut dans Limoilou pour revigorer également toute la zone entre la 13e rue et le viaduc, surtout entre la 1e avenue et la 4e avenue.

autour des églises utilisées encore ou transformées pour d'autres usages

Bonifier la place : La Canardière et 9e (?) rue-- en face de l'IGA. Jardin communautaire ? Lieu mieux fait pour rencontres ?

L'église St-Fidèle bénéficie d'une position centrale de choix avec plusieurs écoles à proximité. Des messes s'y tiennent encore mais nous devrions prévoir un plan pour le moment où elle sera déserte et prévenir l'opportunisme immobilier.

Aux alentours de la 8e avenue, avenue des Capucins et de la Canardière. Il pourrait y avoir des bancs pour s'asseoir, peut-être même une piscine municipale.

Difficile à répondre car je n'y habite pas mais des endroits pour favoriser la culture, la diversité qui est une belle partie de ce quartier. Il y a plein d'artistes, de bonnes adresses pour la table il faut les mettre en valeur.

Non

Parc "Lairé"

En face du CEGEP Limoilou, au coin de la 3e avenue et la quatrième rue.

Entre le Cégep et Ferland, Au lieu du grand trou au coin de la 1ère et la 4.

Ne serait-ce qu'un petit parc quelque part sur la 1ère avenue entre Pont Drouin et 18e rue.

Non, pas de site en particulier mais j'aime bien me promener et faire qq achats sur la 3e Avenue... j'apprécie ++ les bancs et un peu de verdure pour y grignoter qq chose.

Banc de parc

Tables pour manger, équipements pour les enfants. Permettre aux familles qui n'ont pas d'espace extérieur de se rassembler.

Réponses

Quelque chose qui ressemble aux places éphémères l'été, avec coin pour jeux pour les enfants (en inclure plus).
Moins de voies de circulation automobile, trottoirs plus large ou pistes cyclables mieux délimitées, combinaison d'espaces piétons plus larges et d'espaces de rencontre aménagés (bancs, arbres) qui peuvent autant servir de place publique que d'espace de transit piéton.
Les centres de rues devraient pouvoir agir comme terrasse ou espace vert.
Carrefour B1 comme porte d'entrée dans le quartier, grande place arborée/carrefour à la fois pour se rendre dans Saint-Roch que pour circuler dans Limoilou.
La possibilité de recevoir des artistes comme pour la place limouloise
Parc Cartier Bréboeuf
Je ne suis pas du quartier et, à tort ou à raison, je ne connais que 2 places publiques, d'où mon choix.
Je pense surtout à la piétonnisation de certaines rues de manière permanente, des rues nues ou autre woonerf constitue des espaces publics particulièrement gagnants pour une communauté et des personnes de passages. J'aimerais y retrouver des espaces apaisés et apaisants misant sur du mobilier urbain signature, des fontaines publiques des oeuvres d'art public et des espaces de ludiques (hamac, transat et autres chaises, kiosque à musique, espace pour art de rue...)
Tout près du Cégep, de pneus Ratté et de l'hôpital St-François d'Assise.
Plus d'espaces verts
Le terrain de la station service au coin 4e rue / 3e avenue serait idéal, entre les deux stations de tramway mais non traversé par celui-ci
C'est plutôt d'améliorer les places existantes avec du mobilier approprié, comme l'exemple de la place Limouloise le démontre. Ex: bonification des lieux dans le parc linéaire dans le parc Carter Brébeuf, meilleure intégration de la place Sylvain Lelièvre
Coin 4iem rue et 3iem avenue
Nil
Tables, bancs, arbres, aménagements paysagés. Petites scènes pour spectacles impromptus. Aménagements pour marchés publics. Parc à vélo. Salles de bain. Buvettes.
Pour l'instant, je ne sais pas
La 3e Avenue piétonne.
Les stationnements des églises sont souvent vides! Y faire des buvettes, avec musique et animation (quizz, show de musique, impro, etc...) Y faire aussi des jardins communautaires en bacs, ceci pourrait également être fait à plusieurs endroits dans le quartier...

Réponses

Parc récréatif avec piano, aire de calme
I
Le long de la St-Charles Et De la 1e avenue, au nord de la voie ferrée
Secteur 4e avenue et 15e rue
Près des équipements : parvis d'école, d'église, de bibliothèque...
Parvis de tous les bâtiments qui reçoivent un grand nombre d'individus. Pus de mobilier dans les rues.
plus haut sur la 3e avenue verdure , bancs et tables pour s'asseoir, jeux pour enfants
Plus de Parcs pour enfants; plus d'espace verts. Réaménagement du parc Sylvain Lelièvre en parc pour enfant; Stationnement derrière le bal du lézard; coin des capucins et Canardière pour un petit parc pour enfant (plutôt qu'un espace triangulaire perdu)
Difficile à dire pour l'endroit, déjà qu'on a raté le bateau avec le projet immobilier "cheap" de style "cages à poules" au coin La Canardière/8e avenue. Il n'y aurait pas d'ancien garage désaffecté sur la 3e avenue, coin 1e ou 2e rue? Mais définitivement, il manque de verdure.
Verdure, fontaine, bancs, tables. Des bordures naturelles qui nous préserve de la circulation.
Mini places à travers les ruelles vertes qui visent les familles Près du Patro pour personnes plus âgées
place sylvain lelièvre avec une vocation différente de la place limouloise
Tout au long de la 3ième avenue qui devrait devenir un axe piétonnier (ou desserte local uniquement pour les autos et livraisons) depuis la 4e rue jusqu'à la 18e rue avec importante végétalisation (+ agriculture urbaine par exemple) , plus de place pour les commerces, bar et restaurants sur la rue, offrant la possibilité d'avoir plus évènements (marché, concert, spectacles, etc.)
Transformer le parc Sylvain-Lelièvre pou le rendre plus attractif. Exploiter tout endroit disponible pour y faire un aménagement public.
chanteurs- musiciens - films - clowns - aire de jeux pour sécuriser les enfants - etc.
Je n'ai pas de suggestions d'emplacement, mais je souhaiterais des arbres, des fleurs, des bancs pour se reposer et des fontaines décoratives. Ça permet de lutter contre les îlots de chaleur et c'est agréable et apaisant.
une autre place publique pourrait être intégrer à l'angle de la 3e et benoit xv (crèmerie) afin de faire un lien entre le début et la fin de la 3e avenue. Ceci favoriserait peut-être l'étalement des commerces vers la fin de la 3e avenue
Mini marché agricole les fins de semaine avec animation de rue.

Réponses

Je me permet que je trouve bien d'avoir de l'aménagement confortable. Les petites chaises minimalistes de couleurs sont inconfortables si l'on veut rester assis un moment. Attention aussi aux échardes et au coin coupant. Je miserais aussi sur du mobilier durable.

À l'endroit de la station service (à démolir) au coin de la 4 rue et de la 3e avenue.

- Le principale point est que ces places soit permanente et à l'année. - Ce serait bien d'avoir une place qui s'inspire des précédentes éditions du Spot. Axé sur la végétation, le mobilier urbain, une offre de consommation (alcool, food truc, lunch, etc) pour créer un endroit conviviale. Un peu différent de la place Limoiloise avec du mobilier amovible pour des événements, moins de verdure et plus "bétonné".

A l'entrée de Limoilou au pont Drouin, des espaces verts et du mobilier urbain pour s'asseoir.

chemin la Canardière et la 8e Avenue ainsi que D'Estimauville

Conserver les ruelles pour assurer l'espace pour jouer pour les enfants et les rencontres de voisins, conservation de la nature, arbres et jardins. Trottoirs larges et espaces pour s'asseoir et jouer de la musique.

Je ne sais pas

Au coin de la 4e rue et 3e avenue, un espace dédié aux piétons, avec des bancs et des zones abrités, plus de végétation, des arbres, supports à vélos

Les rues piétonnes durant l'été dernier étaient très agréables pour profiter du quartier et des commerçants (merci à eux)

Parcs pour les enfants et familles, beaucoup de végétation. Pistes cyclables.

Sur la 1ère avenue près du pont

En mettre plus vers le CEGEP de Limoilou. Ajout de bancs serait suffisant.

Limoilou manque de parcs / jardins publics, d'endroits avec de la terre et de la verdure, qui permettent de se rencontrer, de se promener et de relaxer. Ceux-ci sont situés en périphérie, le long de la rivière Saint-Charles surtout (plus le parc Ferland, qui est petit et franchement pas terrible). Le bâti est très dense, aussi je ne vois pas bien où l'on pourrait créer ce genre d'aménagement, mais il est sûr que deux ou trois petits parcs, voire des places publiques arborées, avec des bancs et possiblement quelques tables, contribuerait à la qualité de vie du quartier. Surtout lorsqu'on vit en appartement, un square ou une place publique avec des bacs à fleurs et à légumes (dans la veine des places éphémères, mais qui serait pérenne ici) devient comme le jardin des habitants, leur permettant de faire se rencontrer les enfants pour jouer, d'organiser des événements, de prendre simplement l'air, de pratiquer pourquoi pas un instrument de musique, de danser ou de faire du sport / du yoga durant les beaux jours, etc. Et pourquoi pas de jardiner dans des bacs appartenant à tous, placés sur les placettes ! J'ai vécu en Chine aussi, et les parcs ainsi que les places sont beaucoup plus utilisées par la population au quotidien qu'ici en Amérique du nord : ce sont de véritables lieux de vie, d'"aération" et de socialisation (on a vu avec la pandémie que la population était en demande de ce genre d'espace, de tiers-lieu même en intérieur d'ailleurs, qui manque cruellement à Québec).

Là où se trouve le parc du vieux passage!

Question # 10. Si vous avez choisi « Autre option », quel serait alors l'endroit à privilégier pour la tenue d'événements majeurs dans le quartier? 206 Réponses

Réponses

Parc Cartier Brébeuf.
Bonification du Parc Sylvain-Lelièvre.
Voir mon commentaire à la question 8
Espace au coin de la 4e Av. et Canardière
voir 8
Je ne vois pas d'autre option que la Place Limouloise pour la tenue d'événements majeurs
n/a
ca pourrait etre la deuxieme option mais comme je suis nouvellement citoyen, je ne sais pas si les activités normalement a cet endroit on lieu durant 12 mois par annee mais si normalement ca lieu style de mai a octobre, on devrait bloquer et faire detourner sur 7e rue durant la saison où les evenements ont lieu et le reste de annee reouvrir l'avenue et durant la periode bloquer avec de gros bloc de beton ou autre pour eviter des accidents des gens qui participent aux evenements
sur les toits plats des résidences, plein d'espaces inutilisé... ça ferait un spectacle sensass !! franchement c'est ça le problème , ça fait des années que la ville travaille a faire de ce coin le cœur du quartier et vous allez tout détruire pour y faire passer votre éléphant blanc, tsé dans les sens de " ça pas de bon sens "
Fermeture permanente au nord du chemin de la Canardière jusque vers la ruelle menant au Parc Asselin/7e Rue. Pourquoi toujours faire les choses à moitié, le potentiel est immense!
Il y aurait aussi la possibilité de realiser ces événements à la pointe aux lièvres... l'accès est facilité avec la construction du nouveau pont de la 8e avenue, l'espace est vraiment propice à ce genre d'évènement et un nouveau bâtiment vient tout juste d'y être construit!
L'îlot est intéressant. Si le projet de tramway sur la 3e avenue pouvait rendre la section entre la 4e rue et 6e rue exclusivement cyclo-piétonne (à part le tramway), cela permettrait d'aménager en permanence la 3e avenue au nord de la Canardière en place publique entre la 6e rue et la librairie Morency.
Ne pas faire passer le tramway par la 3eme, tout simplement.
Autre option parce que c'est totalement insensé d'envisager de passer sur la 3e avenue
Il y aussi le Parc de la Rivière St-Charles !
Si le tramway passe sur la 3e je déménage donc vous le mettrez où vous voudrez.
La place actuelle est la meilleure à mon avis car ça été réaménagé à grands frais. Ça rejoint plusieurs fonctions comme un aire de repos pour jaser ou manger le jour et le soir des

Réponses

spectacles. L'autre coin de rue 3e Avenue et 4e Rue c'est l'intersection des entrées et départs du quartier pour aller dans les commerces.
pret de la rivière St Charles
voir réponse à la question 8
parc cartier brebeuf ou l espace sylvain lelievre
je suis totalement en désaccord avec l'option de faire passer le tramway sur la 3ième ave.
ne pas choisir d'emprunter la 3è ave!
Aucun autre endroit, celui-ci est actuellement parfait.
Ne pas aller trop au nord. Ça brisera la tranquillité des résidents. On pourrait bien se passer du poste d'essence au coin 4e rue 3e avenue... ;)
Pas vraiment de possibilité avantageuse par rapport à la place actuelle.
Faire passer le tramway ailleurs et conserver la place tel quel
3e avenue entre 10 et 12 comme pour limoilove
que ca reste comme présentement. tramway = bullshit
Il est simplement illogique de faire passer le tramway dans le secteur de la Place Limouloise. L'option est de passer sur la 4ème ave tel que dit précédemment
J'aime beaucoup la formule actuelle! Ce serait très dommage de perdre la Place Limouloise. C'est central. Il n'y a pas vraiment d'autre possibilité. De la 3e à la 4e Rue, c'est bas dans le quartier, c'est presque St-Roch. Et St-Roch a déjà des places publiques d'excellence.
Pointe-aux-Lièvres, secteur de la patinoire? Avec le nouveau pont pour piétons, cela ouvre des possibilités. Autrement, ne pas trouver mieux appuie simplement l'idée que ce nouveau trajet n'est pas le bon. Et dire que la 18e est l'accès pour les policiers? Vous n'avez qu'à regarder les voitures de polices filer à 120 km sur la Canardière pour réaliser que l'excuses est mauvaise
Parc Sylvain Lelièvre
Je crois justement qu'il faut préserver ce caractère de la place limouloise qui est au coeur du quartier. Cela dit je privilégierais la première option: un nouvel espace 3/4e rue et 3e avenue. Ça aurait le potentiel de donner une vitalité au coin.
Exproprier l'immeuble abritant le Jean Coutu et incorporer la nouvelle station à la place Limouloise
Le nouvel ilot est une bonne idée, mais en étant coupé par le passage du tramway sur la 4e rue, l'ilot risque d'être isolé et excentré. Si le passage était sur la 3e rue la perméabilité de cet ilot avec le quartier serait meilleure. Le parc Sylvain Lelièvre a du potentiel et est en

Réponses

continuité avec la rue partagée (8e rue) et le nouveau pont. La fermeture temporaire de la 3e avenue se fera certainement pour certains événements et de toute façon la circulation y sera réduite en raison du presque cul-de-sac à la hauteur de canardière. En ce sens, la 3e avenue devrait être revue du nord au sud pour améliorer sa convivialité.

Revitaliser le Parc Ferland Parc Cartier Brebeuf Parc Marchand Changer l'angle de la scène sur la 3ième ave et la disposer face à la 3ième et non pas face à la canardière.

Église près du CEGEP ?

Je sais que ce n'est pas la question, mais j'ajoute que le coin du parc Sylvain Lelièvre pourrait être bonifié. De plus petits événements pourraient s'y tenir.

Par dépit, la première option. Mais je préférerais conserver la place actuelle. Avec tout l'argent et les efforts consentis pour créer cette belle place, ce serait vraiment illogique de la déplacer.

J'hésite entre la fermeture de la 4e Avenue plus au nord (p. ex entre la 10 et la 11 où il y a beaucoup de commerces) ou sinon près du pont Dorchester pour avoir accès à la rivière St-Charles

La place Limouloise a été décidée par les habitants du Quartier naturellement. En fait ce n'est pas une vocation qu'elle a mais bien plusieurs.

Éviter la fermeture de la 3e avenue car mettrait en jeu la survie des commerces en place.

Parc Cartier-Brébeuf

juste pas de tramway sur la 3e

Plus haut sur la 3e avenue peut-être...

familiale

Rien ne m'apparaît satisfaisant pour remplacer la place Limouloise. Elle sert au quotidien de lieu de rencontre pour les citoyens du quartier. C'est un point névralgique du quartier.

Maintenir l'emplacement actuel centralisé au cœur de Limoilou

Voir réponse 8

Stationnement de l'école de lutherie coin 3e et 3e, inutilisé ou presque en été et plutôt en retrait des résidences.

?

Faire passer le tramway sur la 1ère Avenue. Sérieux. Cette idée de faire passer le tramway dans le cœur de Limoilou, 3ième ou 4ième, est stupide.

Fermeture définitive d'une partie de la 3ème avenue aux autos.

Réponses

Je suis partagé entre les deux options proposées. L'îlot peut être intéressant aussi, mais il ne faudrait pas y déplacer tous les événements du quartier (ex: le marché public doit demeurer où il est, tout comme Limoilove). L'option de la fermeture temporaire est aussi intéressante, mais la SDC risque d'y être opposée, comme elle l'est à peu près tout le temps pour tout ce qui touche à la voiture et aux espaces de stationnement.

il y en pas ou peu; parc Jacques-Cartier, peut-être quasi impensable quand on pense à l'utilisation du quartier que ça ne reste pas là, le centre névralgique

les 2 premières options: garder des événements qui s'y prêtent bien (marché public, Limoilove, le bazar des ruelles...) dans la 3e avenue au nord de la canadienne ET créer un nouvel espace à vocation événementiel dans l'îlot 3e rue/4e avenue pour les spectacles comme Limoilou en Musique et d'autres événements qui nécessitent une scène ou qui ne peuvent pas se tenir sur la 3e avenue car les commerçants ne veulent pas d'autres fermetures de la 3e avenue (comme le marché de Noël).

Exploiter l'école de cirque, le stationnement derrière le Esso, place Sylvain-Lelièvre....

Garder le même endroit mais arrêter le tramway

La place Limoiloise est idéale. Fermer la 3e avenue va nuire aux déplacements. Si vous êtes en mesure de déplacer la station d'essence, ça serait un coup de chef pour l'implantation de la station et la mise en place d'espace public vert.

Je suis contre la perte de cet espace alors j'ai indiqué autre option car je ne serai pas satisfaite des choix proposés malheureusement.

Pas aussi bas que la 3-4 e rue... la place Limoiloise est très bien située. Elle devrait rester à l'endroit où elle est.

Coin Canadienne/4e avenue (IGA)

La place Limouloise est trop parfaite comme elle est présentement. Il ne faut pas la perdre.

Réaménagement du parc Sylvain Lelièvre pour accueillir de plus gros événement.

Sur le terrain du ESSO (transformé en parc)

Fermer, temporairement ou de manière permanente, que ce soit pour une petite ou une grande portion n'est pas une bonne idée! À chaque embûche que l'on met dans la route du consommateur, c'est un irritant inutile qui pourrait le faire fuir! Sans avoir une idée arrêtée pour un place publique centrale, une chose est certaine, l'accent de la revitalisation devrait être priorisée entre le pont et la 4e rue, c'est à cet endroit que l'on constate une croissance du nombre de petits commerces depuis quelques années et c'est un secteur sous-exploité.

Le droit actuel est parfait.

Je ne sais pas, je n'en vois pas de meilleure

Garder la place Limoiloise comme tel et faire passer le Tramway sur la 4ième Ave, c'est pas compliquer!

Réponses

Coin 2e rue et 2e ave
C'est une très mauvaise idée de privilégier le tramway au mode de déplacement à pied ou à vélo. Je suis pour le tramway, mais pas au détriment de ce que nous avons déjà.
Le parc du vieux passage
NA
Limouilou est entouré de routes bruyantes (autoroute Laurentienne et secteur des Capucins), les espaces publics trop près de ces secteurs ne seraient pas idéals pour le son. De plus, le secteur entre la 1ère Rue et la 4e Rue est très bruyant, car il y a plusieurs garages donc trop près de ce secteur n'est pas non plus idéal pour les événements nécessitant une bonne acoustique. Options: - Transformer le tronçon de Laurentienne près de la rue de la Croix-Rouge (4e Rue) en boulevard urbain et y aménager une grande place publique en étendant Limouilou. Si la circulation de Laurentienne est ralentie par cette transformation, un nouvel espace public 3e Rue - 4e Rue - 3e Avenue pourrait être une bonne option. - Le Parc Sylvain Lelièvre (mais celui-ci n'est pas adapté en ce moment et directement adjacent à des résidences alors qu'il y a une scène et un espace récemment rénové et apprécié à la Place Limouloise.) Mauvaise option: L'option de fermer la 3e avenue au nord de la Canardière se fait déjà pour les marchés publics l'été, mais cela fait déjà détourner le trafic automobile par la 4e avenue et Canardière pour rejoindre la 3e avenue au sud de Canardière. Si ce tronçon devient fermé à la circulation automobile pour le tramway et qu'on ferme en plus la 3e avenue au nord de Canardière, la circulation automobile va augmenter dans les Rues, sur la 4e avenue et dans la 2e avenue ce qui n'est pas souhaitable!
Pour moi, déplacer les événement plus bas ne sont pas viable, il faut comprendre que le secteur commercial est parti prenante des événements qui se passe sur la rue et la place limouloise, l'évènement en façade du commerce qui attire des consommateur directement dans sa place d'affaire.
La place Limouloise est très bien où elle est.
Aucun autre endroit n'aurait le même charme que la place Limouloise : c'est le "Times Square" de Limouilou...
CONSERVER LA PLACE ACTUEL.
N'importe où jusqu'à la 11 ième rue.
Une 3e av entièrement conviviale!! Seul les vélos et le tramway pourraient y circuler largement. Le marché publique s'y tient déjà au nord de Canardière. C'est vraiment plus les spectacles qui pourraient être touchés. Avec le nouveau pont piétons et le nouveau bâtiment, la Pointe-aux-Lièvres serait un parfait lieu d'accueil!
aucune autre option, pas de tram sur la 3
Garder la troisième avenue sans tramway pour y maintenir la vie de Quartier!
Place Sylvain Lelièvre

Réponses

A mon avis rien ne fonctionne mieux que la place limouloise actuelle avec sa grande intersection à 5 embranchements
Il n'y a aucun endroit plus central et plus approprié que l'emplacement actuel de la place limouloise. Le tracé du tramway devrait absolument éviter de dénaturer cette place.
Aucune
J'ai privilégié plus haut le tracé empruntant la 3e Avenue parce que j'ai compris de la rencontre du 11 mai que les autorités avaient compris l'importance de cette place pour les citoyens. Que la place pouvait être déplacée un peu en retrait, dans l'axe de la 6e Rue. Si elle devait être éliminée, alors je serais en faveur davantage du tracé qui emprunte la 4 Avenue! Si ce n'est que la vocation événementielle, cela m'importe moins.
Il n'y en a pas d'autres. Faire passer le tramway à cet endroit, c'est briser le point névralgique du quartier.
pas de tramway sur la 3e avenue
ne pas retenir ce tracé.
Je suis contre ce tracé.
Simplement ne pas faire passer le tramway par la 3e avenue
Réaménagement intégral du parc du Vieux-Passage, qui est pas super plaisant anyway... Aménagements autour de la nouvelle passerelle cyclo-piétonne donnant au parc de la Pointe-aux-Lièvres Aménagement du terrain vague (terrain de pétanque) du parc Cartier-Brébeuf sur la rue Jacques-Cartier L'entièreté du stationnement laid du lieu historique national du parc cartier-Brébeuf toujours aux 3/4 vide avec de magnifiques arbres matures (mon choix préféré, et de loin!) L'esplanade et les alentours de l'école de cirque de Québec
Revoir la configuration de l'espace 3e avenue et La Canardière
Je ne sais pas, car l'îlot de la 3e et 4e rue est l'entrée du quartier, mais n'est pas propice aux rencontres, puisque la majorité des commerces de proximité sont plus loin sur la rue.
Je ne sais pas
Laissez la Place Limoilou où elle est.
?
?
Celui actuel
Réaménager le Parc Sylvain-Lelièvre au coin de la 4e avenue et le Chemin de la Canardière en s'inspirant de la Place Simon-Valois dans le quartier Hochelaga à Montréal. C'est à dire en animant la place publique en construisant un nouveau bâtiment ayant façade sur la Place, avec restaurants et terrasses.

Réponses

Même réponse qu'au point 5.
Je ne suis pas du tout favorable à la troisième avenue
Le secteur de la 3e avenue au nord de Carnaudière est le secteur le plus dynamique du quartier et me semble le plus en cohérence avec la tenue d'événements. Toutefois, une revitalisation du secteur entre la 3e rue et la 4e rue serait bénéfique pour le quartier.
La place Limouloise devrait restée l'endroit clé pour la tenue d'événements.
Éviter de modifier cette endroit qui est des plus propice pour les vocations qu'il offre: aire de repos et lieu sécuritaire pour les familles et résidents et emplacement logique et pertinent pour les événements.
Comme on ne choisira pas le parcours du tracé entre la 3e avenue et la 4e avenue, je choisis de ne pas répondre à cette question car je ne préconise pas le tramway sur la 3e avenue donc mon choix fait que les événements ne seraient pas perturbé par le tramway
Pas de passage du tram par la 3ième Ave
faites comme le carnaval et les autres fêtes d'importances , demandez a Daniel Gelinas de faire comme d'habitude. prendre un événement aimé des gens de partout en région à Québec et transformer ça en psychotrip sur la grande-allée, Là ou même le tramway n'ose pas aller, pour rassembler 75 000 personnes dans le même kilomètre carré.
Juste à côté du tramway. Et certainement bien plus grande. Il a aussi une très belle place à côté de la première avenue Des bâtiment y sont abandonné avec un grand terrain à côté.
Réaménagement du Parc Sylvain Lelièvre
la place limouloise
possible de faire sans tramway
La 3e avenue devrait être piétonne et cyclable uniquement (avec le tramway) entre la 4e rue et la 13e rue, comme ça s'est fait l'été dernier pendant les fins de semaine. Ce sera facile à partir de ce moment d'y organiser des événements.
Faites pas ça sur 3e avenue !
à la place de la station service du tim horton!
C'est impossible pour moi d'envisager cette option.
Garder seulement un espace vert
Une place permanente et non seulement temporaire au nord de la canardière. Soit plus au cœur du quartier.
dans les parcs de la ville ,ils sont fait pour ca.

Réponses

3e av au nord de Canardièrre est plus au centre du quartier qu'entre la 3e et 4e rue. Serait aussi plus proche de la station de tramway. Plus dans le secteur des restaurants aussi. Ce serait illogique de tenir les événements au sud de la 3e avenue.
Parc de la Pointe aux lièvres
3e avenue piétone!!!!
Il n'y a pas d'autre option. La situation géographique est parfaite a cet endroit. La confluence entre la 3e ave, Canardièrre et la 6e rue est idéale pour la tenue d'évènements majeurs. Aucun autre endroit offre cet espace
Où l'église de la 5e Rue et 8e Avenue. On détruit l'église abandonnée...
Cartier bréboeuf
Aucun autre endroit, car la place Limouloise est située au coeur même du quartier.
La place limouloise et ne pas utiliser ce tracer ☺ simple non ?
Avant Le pont sur la 3 ieme avenue ,
Là où c'est en ce moment.
Simple: pas de tramway dans Limoilou, comme ça on ne brise rien et on ne dépense pas inutilement pour relocaliser ce qui n'a pas lieu de l'être.
Même endroit. Pas de tramway . Un point c est tout
Les événements majeur sur la 3e son important alors il Doivent rester faite ce que vous voulez mais ne changer pas cette partie
Je ne sais pas
Ne pas passer sur la 3ème ave, problème réglé.
Au ciné cette plac3 je souhaite la conserver comme elle est là
Au coin de la Canardièrre et 4e avenue
Domaine Maizeret
Parc Sylvain Lelièvre
DEVANT L'HÔTEL DE VILLE
Parc Sylvain Lelièvre

Réponses

L'hiver je vois des personnes âgées dans Saint Jean Baptiste monter de peine et misère les rues transversales menant à Saint-Jean, ça c'est une situations qui demande une réflexion.
Aucune idée
C'est hors de question de déplacer la place Limoiloise.
Aucun. Mais si pas de stupide tramway=pas de casse-tête. C'est simple.
Le trou géant sur le bord de la rivière près du pont
Le parc Cartier-Brébeuf section Ville de Quebec est totalement sous exploité. L'hiver une patinoire, l'été quelques activités éparses, c'est l'endroit idéal pour aménager une place publique sans entrave à la circulation.
Église St-Charles, ce coin-là devrait renaître de ses cendres, faire plus d'événements intérieurs
Aucune. C'est le meilleur emplacement C'est central
L'endroit actuel est idéal, limoilou est un des plus beau quartier de québec, j'espère qu'il n'y aura jamais de tel projet se faire.
De toute évidence cette option vouera la Place Limouloise a sa disparition, d'abord par attrition et ensuite par le désintérêt d'avoir une place en plein trace du Tramway.
Parc Sylvain Lelièvre
Aucun
Annulé la construction de ce projet grotesque.
NON au tramway
Rien. Laisser ça tel quel
Près de la 1er avenue. Entre la 3e rue et la 6e rue.
Pas de tramway, on garde la place limouloise intact
Ne pas faire de tramway.
Coin Canardière et 4e avenue.
Près de la 3e avenue et la 11-12e rue
Référendum
L'accès amélioré au parc de la pointe aux Lièvres (nouvelle passerelle) permet d'y envisager des événements plus ambitieux, réunissant plusieurs quartiers autour.

Réponses

Les deux premières options fonctionneraient
Ne changez rien ce serait une grande erreur.
ne pas faire passer le tramway là! un circuit d'autobus au lieu d'un tramway permet justement d'ajuster le circuit au besoin!
Au vu de la confirmation que l'option A annulerait les événements de la place limouloise, je suis définitivement contre l'adoption de l'option A.
Ajouter qqchse au parc Cartier-Brebeuf pour faire des spectacles serait parfait. La Place Limouloise n'est pas accessible à tous hors du secteur.
la place limouloise est située à un endroits stratégique. le tracé devrait tenir compte prioritairement de cet emplacement qui sera difficilement remplaçable.
Les événements iront, naturellement, vers le Nord du quartier (endroit où se trouve déjà le Marché public). Il importera donc, en parallèle, de doter la section Nord de la 3e Avenue d'un espace événementiel - peut-être profiter de l'axe École de cirque / parc Roland-Asselin?
3e avenue, mais peut-être dans l'autre secteur animé, entre les rues 9 à 12
Changer de quartier
Possibilité de changer à chaque année l'emplacement de la place éphémère.
Place Jean Béliveau
La Place Limouloise est déjà située à la meilleure place.
S'il est possible d'aménager la station un peu au nord de la 3e rue (voir mes réponses précédentes), alors les événements pourraient se poursuivre à la place Limouloise. Sinon, l'aménagement d'un espace public dans l'îlot mentionné précédemment me semble une idée de rechange acceptable.
Mettez-la où vous voulez mais ça ne devrait pas être un argument majeur pour faire passer le tramway sur la 4e avenue.
Quartier Breboeuf
la place entre le Grand Marché et le Pavillon de la Jeunesse
Nil
Parc Cartier Bréboeuf
Parc Cartier Breboeuf
L'événementiel pourra s'adapter au choix retenu. Cet élément ne doit pas être un critère de choix considérant que l'offre en événements est ponctuelle et que celle-ci peut s'adapter à ce

Réponses

que le milieu lui offre. De nouvelles opportunités verront le jour. Nous ne sommes pas dans le cas d'évènements se réalisant sur de longues périodes et à grand déploiement.
le parc pres du cégep de limoilou
Fermeture temporaire de la 3e avenue au nord de la 6e rue.
Nil
3e avenue, entre les 8e et 10e rues
Je ne vois pas quel autre endroit pourrait être utilisé qui soit aussi efficace et rassembleur. L'option de passer le tramway sur la 3e avenue est juste mauvaise
L'espace est déjà restreint. Il ne faut donc pas modifier la vocation de la 3e avenue.
Plus haut que les 3e et 4e rues
Sera tu sur du parc Ferland
Sur la 8e rue, devant le nouveau pont en construction.
Ancienne station essence (parc du vieux passage) en face de Matthieu performance
Le tramway ne devrait pas passer sur la 3e Avenue point
je ne mentionne pas d'autre endroit car cela donnerait une option pour le tracé du tramway sur la 3e avenue
fermeture permanente de la 3e avenue entre la place et la 12e rue
Parc Cartier-Brébeuf à aménager la vocation.
Je ne changerais pas l'emplacement. Ça va tout changer la vie de quartier et ça ne donne plus d'intérêt de débarquer à proximité de la place limouloise si elle n'y est plus là avec le tracé sur la 3e Avenue de l'option A.
Une fermeture PERMANENTE de la 3e Avenue au nord du chemin Canardière.
Parc Cartier Breboeuf
8e Avenue dans le coin de l'église
Place limouloise
Pour les évènements majeurs, je crois que ça vaut la peine de fermer la rue, c'est déjà ce qui se produit en ce moment malgré la présence de la Place Limouloise. Je pense tout de même qu'une petite place à l'image de la place Limouloise devrait être aménagée au coin de 3e avenue et 4e rue. En fait, pourquoi ne pas mettre la desserte de passagers au coin de 3e

Réponses

avenue et 4e rue pour conserver la vocation de la place Limouloise! Cet espace est déjà envisagé avec l'option de tracé sur la 4e avenue, pourquoi pas avec le tracé sur la 3e!?

Parc Sylvain Lelièvre

Il n'y a pas d'autres endroits que celui présentement. au carrefour de la 3e et de La Canardière.

Devant l'église St Charles, là où se trouvait le SPOT il y a quelques années.

Question # 11. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le quartier du Vieux-Limoilou? 649 Réponses

Réponses

La sécurité des enfants!

La piste cyclable est située entre les stationnements et la voie de circulation des voitures, c'est inacceptable et dangereux pour les cyclistes. Les stationnements devraient être relocalisés. La vitesse de circulation sur la 3e, 4e avenue et sur Canardière devrait être limitée à 40 km/h.

J'ai deux voitures (dont un camper, puis jamais de problème de stationnement avec la vignette) qu'on utilise le week-end ou pour faire des courses majeures. Toutefois, je me déplace au bureau en haute-ville soit en vélo, soit à pied (hors Covid ;-)). En vélo, malgré l'aménagement de la bande cyclable sur la 3ème (qui n'est pas assez large pour éviter d'éventuelles emportières), la cohabitation avec les voitures n'est pas optimale. Une réduction des passages des voitures le long de la 3ème serait un fort atout pour le quartier et les commerces.

Faire un tracé sur la canardière ou une alternative pour les vélos qui reste efficace

Désigner un chemin exclusivement pour les vélos, comme on le voit en Europe.

Porter une attention aux carrefours où se croisent en grand nombre tous ces utilisateurs avec des aménagements qui privilégient la sécurité des piétons (dont les nombreux enfants).

La circulation fréquente des véhicules d'urgence (police) sur l'axe de la canardière.

Les trottoirs doivent être élargis sur la 3e avenue. Les bandes cyclables devraient être peinturées en vert pour mieux délimiter les espaces des cyclistes et assurer leur sécurité. Installer des dos d'âne pour limiter la vitesse de la circulation automobile.

Réponses

La bande cyclable aménagée sur la 3e Avenue n'est pas très sécuritaire, particulièrement lorsqu'on circule avec des enfants. D'abord, les possibilités d'emportierage sont grandes, les véhicules circulent rapidement à proximité des vélos et les virages à gauche sont un réel défi. Cela mériterait d'être retravaillé. Les intersections entre les 3e et 4e Avenue et les rues transversales ne sont pas sécuritaires, car les automobilistes doivent s'avancer sur les avenues pour avoir plus de visibilité. C'est particulièrement dangereux pour les piétons, d'autant plus qu'il s'agit de parcours utilisés par les enfants pour se rendre à l'école Saint-Fidèle. Sur la 4e Rue, les véhicules circulent à grande vitesse afin de ne pas rater le feu vert aux 3e et 4e Avenue. De plus, plusieurs automobilistes font de la circulation de transit par les ruelles à ces endroits afin d'éviter les feux de circulation. Les risques de collision sont grands et la circulation devrait être apaisée.

le stationnement.

La vitesse et l'intensité de la circulation automobile, qui rendent l'environnement hostile pour les piétons et les cyclistes. La visibilité aux intersections, parfois très problématique surtout lorsque ce sont des gros véhicules (4x4, camionnettes, etc.) qui sont stationnés aux coins.

s'assurer qu'il y a des espaces adéquats pour les cyclistes pour éviter qu'ils empruntent les trottoirs. s'assurer d'une signalisation adéquate pour les automobilistes à l'arrivée du tramway pour assurer la sécurité des piétons qui montent et descendent du tramway

C'est un quartier où il y a beaucoup de piétons et de vélos, mais la voiture a complètement envahie le quartier, les automobilistes vont vite, je crois que le tramway est une très belle opportunité pour le secteur et qu'on devrait en profiter pour mettre la voiture de côté et développer des pistes cyclables attrayantes et sécuritaires.

La cohabitation des divers modes de transport devra être préparée. Seuls les déplacements locaux en automobile devraient être présents et éviter les automobilistes de transit

Mieux aménager le 1ère avenue pour les vélos.

Vitesse réduite

Beaucoup de vélo. Dangereux pour les bordures de route (portières qui doivent et auto qui sortent de leur place de stationnement dans clignoter et sans faire les angles morts) voyage à droite des automobiles sans respecter la priorité piéton et vélo.

Baisse de la limite de vitesse (surtout sur la 1ere avenue, la 18e rue). Ces routes vont être utilisées comme alternative pour les automobilistes. Utilisation des ruelles comme voie de transit à éviter

Réponses

Je pense de trouver une façon pour mieux contrôler la circulation automobile. Pour éviter que les automobilistes passent dans les ruelle qui viendront des voix de détourner.

La sécurité des piétons, automobiles et vélo.

Manque d'espace pour les vélo sur la 3e avenue, piste cyclable entre les stationnements et la circulation n'est vraiment pas agréable. Déplacement en vélo entre le vieux Limoilou et Maizeret n'est pas l'idéal non plus, soit sur canardière ou sur la 18e avec les bus ou plus haut sur la 24e rue.

Il y a beaucoup de personnes à mobilité réduite, de familles avec de jeunes enfants, de personnes vivant avec des problèmes de santé mentale. Apprendre à vivre à proximité d'un tramway (où et comment traverser la voie, anticiper l'arrivée du train) ne sera pas chose simple. J'espère qu'il y aura des personnes sur place dans le quartier pour assurer une surveillance au début.

n/a

La largeur des trottoirs est des bandes cyclables.

La vitesse sur la 3e avenue, canardière et la 4e rue.

Déjà à vélo, ce n'est pas super! Par exemple, d'Henry Bourrasa jusqu'à la troisième avenue, ce n'est pas évident avec le viaduc et la piste cyclable qui n'est pas protégé des voitures. Pareil sur la troisième, pas suffisamment sécuritaire. Cest mon avis!

voies dédiées et protégées surtout pour les cyclistes (type 8e avenue) avec une plateforme dédiée ou une ligne de bloc pour séparer.

la bande cyclable sur la 3e est très étroite et peu sécuritaire du aux stationnements sur rue et considérant que certains automobilistes n'arrivent pas à se stationner au ras du trottoir.

Pourra-t-on croiser les voies du tramway? si oui, comment pour être sécuritaire ? Si impossible de croiser les voies du tramway, imaginer les détours immenses à faire et coûteux pour les résidents de ce secteur.

Le passage du tramway sur la 3e avenue ne doit pas engendré une circulation accrue dans les ruelles et un déplacement de la circulation sur la 4è rue. à l'heure actuelle, des véhicules font de la circulation de transit par notre ruelle sise entre les 3e et 4e avenues et les 4e et 5 rues, cela devra être solutionné car la situation est déjà dangereuse pour nos enfants

Les pistes cyclables bi-directionnelles du même côté de la rue. Ces pistes sont toujours dangereuses car les cyclistes circulent en sens inverse et se retrouvent systématiquement en mauvaise position à la fin de la piste.

Réponses

Ralentir la circulation, mettre la rue piétonnière, ajouter des bancs publics, des bornes pour barrer les vélos, autrement dit, favoriser les déplacements actifs

ce secteur il es vraiment important de conserver le plus possible déplacement des velo et a pied tout s'assurant de déplacement quand meme bien pour les voitures

déjà que la piste cyclable de la 3e avenue est une des plus dangereuse de toute la ville de Quebec, l'idée proposé de mixer a la fois sur le même pavé , tramway, voiture, piétons, vélos et camions de livraisons, tel que démontré dans la présentation de cette semaine, est ma fois, des plus risqué possible, vous avez, a mon avis, un peu trop confiance envers les gens de Quebec. Notre ville est reconnu pour notre manque flagrant de civisme lorsque nous nous déplaçons. J'entends souvent qu'on agit comme des beaux colons par rapport aux autres grandes villes. pi vous voulez vraiment nous faire confiance pour circuler sécuritairement sur cette voie publique ?? ay ay ay

Circulation sur la 4e Avenue (et même sur la 3e avenue), il sera important de mettre des aménagements physiques pour limiter les vitesses des véhicules qui est déjà un problème maintes fois soulevé. Ça peut être un rétrécissement des voies aux approches des intersections. L'avenue est trop large.

Le contournement de la circulation automobile vers les rues adjacentes (augmentation) lié à l'arrivée du tramway. La gestion des la circulation dans les ruelles. Le partage des voies entre les cyclistes, les pietons et les automobilistes est un continuel recommencement dans le quartier, comme ailleurs à Quebec...

Éviter un transit trop important sur la 3e avenue, qui est une rue très achalandée et où l'inconfort dû à la vitesse est très important.

En tant que piétonne (je n'ai pas de voiture) je crains davantage les interactions avec les cyclistes que je trouve peu respectueux de la signalisation.

Ralentissement de la vitesse automobile. Agrandissement des trottoirs et pistes cyclables réservés(pas de stationnement à voiture)

L'étroitesse des rues ainsi que les nombreux one-way qui ne sont pas respectés par de nombreux cyclistes.

La piste cyclable située sur la 3eme avenue n'est pas sécuritaire en raison du fait qu'elle longe les stationnements de rue (risque de se faire heurter par une porte).

La circulation se fait assez bien actuellement avec la 3e ou les rives de la St Charles pour la circulation nord-sud. Ça se complique un peu lorsqu'il y a des travaux. Sortir du quartier peut s'avérer un peu complexe: par exemple pour aller à Maizeret il faut passer sous les échangeurs, sans voie réservée.

Réponses

Les traverses de piétons. Ils sont dangereuse lorsqu'il y a trop de circulation
volume circulation automobile élevée sur la rue commerçante, on devrait prioriser les transports actifs et en commun !
Bande cyclable de la 3e avenue peu sécuritaire (risque élevé d'emportierage). Manque d'espaces pour la circulation des piétons, largeur des trottoirs à améliorer.
Le tramway risque d'augmenter la circulation sur la 1e avenue où les déplacements sont déjà très achalandés, bruyants et plus ou moins sécuritaire pour les citoyens.
Simple réduction de vitesse pour l'automobile et les trois modes de déplacement actuel fonctionnent parfaitement
le fait que les vélo doivent fréquenter les mêmes routes que les voitures.
Synchroniser les lumières avec les traverses piétons pour que la circulation soit plus fluide. Ajouter des traverses piétons comme toronto pour que les piétons puissent traverser plus sécuritairement.
Enlever des déplacements automobiles pour favoriser la sécurité des transports actifs.
L'abolition de certains emplacements de stationnements. Nous avons déjà réduit à une voiture, mais nous serions forcé de quitter si notre espace stationnement est retiré.
La piste cyclable sur la 3e avenue est très dangereuse, les automobilistes se stationnent sans faire leur vérification. Dans les grandes villes comme Vancouver, les cyclistes sont protégés par des murets de bétons qui longent les pistes cyclables. Le passage piéton sur la 4e avenue est à changer. D'ailleurs, les lignes sont effacés complètement actuellement et les automobilistes ne peuvent pas voir les piétons sur le trottoir qui souhaitent traverser puisque les voitures stationnées près du passage les cachent. Dans certains pays, il existe un dispositif fonctionnant avec l'énergie solaire qui permet aux piétons de signaler leurs présences. Lorsqu'elle est activée, la pancarte se met à "flasher" et signale aux automobilistes qu'ils doivent s'arrêter avant le passage piéton, car il y a un piéton.
Il n'y a pas de feu piéton partout. Certains coins de rue sur la 3e Avenue n'en ont pas. Les pistes cyclables ne sont pas conviviales et même dangereuses (stationnements en bordures).
Les cyclistes doivent respecter la signalisation. Arrêt et feux de circulations
La vitesse des voitures, augmenter l'espace en rue piétonne

Réponses

Je sens une volonté chez certaines personnes d'évacuer du quartier les véhicules et le stationnement. Attention, ne faisons pas comme à Montréal sur le Plateau de dévitaliser un quartier par des décisions impromptus. Le vivre ensemble est beaucoup plus dynamisant. Concernant la sécurité, les traverses de piétons sont sécuritaires si les piétons les utilisent. La circulation à vélo peut être aussi sécuritaire si les cyclistes y circulent à une vitesse raisonnable en prenant soin des piétons et des feux de circulation. Pour la circulation automobile la limite à 30 km va aussi améliorer la sécurité des cyclistes et piétons. C'est du vivre ensemble et penser à l'ensemble et pas juste à son petit nombril. J'ai passé 1 heure à la Place Limouloise ce midi, tout se déroulait bien entre les différents utilisateurs de la route.

On doit cesser de faire passer les vélos à côté des voitures stationnées. C'est la pire des solutions: personnellement, je préfère rouler dans la rue que de risquer de me prendre une portière ou de devoir faire un écart soudain parce qu'une voiture est mal stationnée. Il faut mettre les deux directions de la piste cyclable du même côté avec une séparation réelle, comme sur la 8^e Avenue. Ça implique moins de stationnement, mais il faut cesser d'être hypocrite: rendre la vie difficile aux véhicules individuels, c'est le but d'une véritable politique écologique.

Privilégier des sens uniques pour les avenues (1^{ère} à 4^e) comme c'est le cas pour les rues. Cela permettrait des pistes cyclables et trottoirs plus larges

La diminution de la circulation automobile

Diminuer grandement le délai d'attente des piétons aux intersections avec feu de circulation (15-20 secondes maximum après appui pour demander la traversée) Diminuer la circulation automobile. Faire appliquer le nouveau code de sécurité aux intersections concernant la traversée des rues par les piétons afin de favoriser la priorité de traversée des piétons en regard des automobiles.

Sécurité de la piste cyclable de la 3^e avenue. Trottoirs encombrés dans les rues résidentielles

Les piétons et les cyclistes sont vraiment menacés par les autos, il faut protéger leurs espaces de déplacement

Faire des vraies pistes cyclables, protégées.

Plus de circulation piétonnière et cyclisme due à la nouvelle passerelle au-dessus de la rivière St-Charles, à la hauteur de la 9^e Rue, liant les secteurs de la Pointe-aux-Lièvres et St-Sauveur au secteur de Limoilou, ce qui amènera plus d'achalandage pour les activités et les commerces.

Sécurité

Le stationnement du côté droit des pistes cyclables sur la troisième ave. représente un danger. Alors s'il est tout de même choisie de faire passer le

Réponses

tramway sur la 3ième ave.(notez que je suis totalement en désaccord avec cette option), il serait bien de séparer la piste cyclable des stationnements.

ça circule déjà beaucoup et bien entre vélo, auto et piéton l'ajout du tramway va venir intensifier le trafic, ce qui ne me paraît pas souhaitable.

Baisser la limite de vitesse. 30km/h les rues, 40km/h les avenues

Passages piétonniers bien identifiés avec arrêt obligatoire.

Que toutes personnes tout moyens de transport confondu suivent les lois de la circulation, présence policières plus fréquente

La 18eme rue, la 4eme avenue et la piste cyclable de la 3eme avenue

Les conserver!

Ne pas voir arriver cet anachronique Tramway !!!!!

Les automobilistes roulent vraiment trop vite, ne font pas attention et n'ont aucun respects pour les piétons. Je n'ai pas remarqué la même chose pour les cyclistes mais je pense que c'est tout aussi difficile.

Beaucoup trop de place pour les voitures sur la 3e

Étant cycliste, je ne trouve absolument pas sécuritaire de supprimer la bande cyclable dans les rues où passe le tramway. Je privilégierai de loin le tracé où le tramway passe au milieu de la route, afin que les cyclistes ne se retrouvent pas entre le tramway et les automobiles. Cela étant dit, les automobilistes sont nombreux à ne pas respecter les distances de sécurité et je ne me sentirai pas à l'aise de me faire dépasser par un véhicule avec la ligne de tramway réduisant considérablement l'espace de dépassement. La 3e avenue ayant des trottoirs plutôt larges, peut-être serait-il envisageable de partager cet espace entre cyclistes et piétons.

La circulation automobile peut exister, mais pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes, elle doit être grandement apaisée: vitesse grandement réduite, arrêts fréquents, etc.

moins d'auto et de stationnements, plus de place à l'humain

pas de tramway

Les rue et avé résidentielle doivent être conservées comme telle la quiétude et la sécurité sont le choix que les citoyens ont choisi après les Reno du tramway les commerçants vont être contents de bénéficier de cette belle vitrine

Réponses

La cohabitation entre la piste cyclable, les stationnements sur rue et les véhicules. Une 3^{ème} avenue sans tramway devrait être bonifiée en revoyant toute cette circulation

Nous avons généralement de beaux et bons trottoirs. Il faudrait peut-être bonifier et sécuriser la piste cyclable. Peut-être même la déplacer. La 2^e Avenue serait peut-être une belle option, ou la 4^e Avenue, si c'est compatible avec le tramway.

Que le tramway soit protégé pour éviter des accidents.

L'intersection 4^e rue et Canardière est TRÈS compliquée. Un feu de circulation avec du temps pour les piétons est essentiel. Un tramway ne doit pas enlever cette priorité piéton. L'élévation du tramway aussi peut être un risque pour les personnes âgées et les gens à mobilité réduite dans le secteur

1) Cohabitation des piétons et vélos avec l'automobile. Les passages à niveau sont encore souvent problématiques sur la 3^e avenue. Les automobilistes vont vite et ne s'arrêtent pas pour les piétons. 2) continuer à décourager les automobilistes à emprunter les ruelles pour traverser plus d'un coin de rue.

L'étroitesse de la 3^e Avenue présente des dangers: exemple: l'ouverture de portières de voitures stationnées...

Augmenter le nombre de secondes permettant la traversée au carrefour Chemin de la Canardière -8^e Rue - 4^e Avenue pour la sécurité des piétons.

Encourager les cycliste à utiliser les pistes cyclables au lieu des routes.

Il faudrait trouver un bon moyen pour la cohabitation tout en donnant le maximum d'espace au piétons/vélos, l'emprunte automobile doit être minimiser dans la mesure du possible

Sens uniques, intersections à angles.

La voiture se sent encore dominante dans le quartier. Les automobilistes doivent sentir que la rue n'est pas à eux

La vitesse de circulation des automobiles est beaucoup trop élevée. Surtout sur la 8^e avenue près du cégep et de l'école secondaire. Il y a une grande présence de piétons et les voitures roulent très vite.

Éviter que les automobilistes ne soient détournés vers les ruelles

La vitesse des véhicules sur la 4^{em} et 3^{em} avenue qui est encore trop grande en général. Les passages pour piétons s'effacent avec le temps et sont rarement respecté (4^{em}). Construire des saillies de trottoirs; elles offrent, entre autres, l'avantage de rendre les piétons plus visibles au bon moment.

Réponses

Limiter la vitesse des voitures, réduire les stationnements pour réduire les risques d'emportierage des vélos
Déjà assez de monde qui savent pas conduire avec les yeux sur la route à Québec. Je crois que la première année risque d'être bien drôle...
Partage de la route et des trottoirs entre les autos, vélos et piétons
-Réduction du nombre d'autos.- réduction de la circulation de transit. - Réduction de la vitesse de circulation
Les chauffards
Sur la 4e rue, aucune voie pour cyclistes ce qui fait en sorte que voitures/bus/cyclistes/stationnements se partagent la rue.
Je n'en vois pas rapidement. Je me déplace uniquement à pieds, ainsi je pouvais refaire du vélo je pense que c'est une plus grande sécurité sur les voies cyclables et les rues en général.
Avoir des espaces bien définis pour chacun des usages
Même si les piétons représentent plus de 20% des parts modales, les trottoirs sont petits, les priorités piétonnes ne sont pas respectées par les automobilistes. Le vélo sur la 3e avenue : à éviter, car coincé entre la circulation (très proche) et les risques d'emportierage.
Il ne faut pas surélever le tracé du tramway pour que ce ne soit pas dangereux pour les cyclistes
Diminuer la domination de l'auto, c'est la seule option pour la sécurité...
La présence de plus en plus grande d'enfants dans le quartier et l'utilisation des ruelles pour la circulation.
Traversée de la 3e avenue difficile en voiture en raison du nombre élevé de piéton, cyclistes et voitures. Circulation à vélo sur la 3e avenue nécessite beaucoup d'attention en raison des voitures stationnées en bordure de rue, la circulation sur la 3e avenue et la circulation perpendiculaire. Piétons qui ne respectent peu ou pas (avec raison) les feux de circulation.
Les enjeux de déplacement à vélo sont très dangereux lorsque nous circulons sur la 3e avenue. Les voitures roulent beaucoup plus vite que la limite permise. Également, lorsque je suis conductrice, j'ai parfois de la difficulté à bien voir aux intersections de certaines rues, ce qui fait augmenter le risque d'accidents.
L'augmentation du trafic dans les rues locales avoisinantes, car il n'y a pas de feu de circulation, les conducteurs ne font pas attention, conduisent vite et ne

Réponses

font pas leur stop. Donc plus de circulation, une augmentation de la conduite dangereuse.

Vitesse et partage et surtout offrir trajet alternatif performant au service public d'urgence car ils sont le coeur du problème.

Je crains que les automobilistes empruntent les ruelles. Elles sont pour la plupart en piteux état (nid de poule ou plutôt nid d'autruche) et la conduite y est hasardeuse. Ça pourrait mettre à risque la sécurité des résidents qui y vivent et qui y jouent.

J'ai déjà mentionné qu'à plusieurs heures du jour, la 4e avenue est très, voir trop fréquentée. Il est presque intenable de rester assis tranquille sur sa galerie. Vitesse, bruit, circulations, incessante, VIBRATIONS. Ce dernier aspect doit aussi être pris en compte. Les immeubles sur la 4e ont tous été construits au début de 1900, les fondations sont fragiles et on sent très bien quand les bus ou camions de livraisons passent. A l'a longues on peut même voir de l'effritement de mortier. L'augmentation du trafic ou le passage du tramway aura certainement un impact sur la solidité des fondations. Il faut y penser et prévoir des revêtements de sols plus « absorbants ».

Trop de voitures

La vitesse sur la 4e avenue et dans le quartier en général L'étroitesse de la 5e rue (qui devrait être sens unique à mon avis) Le non-respect des passages piétons et le Manque de courtoisie

Les trottoirs sont mal définis et les sorties de ruelles donc de voitures, enfants et piétons sont trop souvent bouchés par des voitures, elles devaient être mieux définies par une bande jaune d'interdiction de stationnement par exemple

La 18ème rue est accidentogène. La première avenue est non conviviale et non sécuritaire pour les piétons. Attention à ne pas favoriser l'utilisation de la 3e et 4e avenue comme voie de transit pour rejoindre le centre-ville en voiture.

Pour les CYCKUSTES qui empruntent le chemin de la Canardière pour se rendre au Cégep Limoilou; Ils roulent souvent sur le trottoir (ce qui devient un gros inconvénient pour les PIÉTONS) de peur de rouler sous le viaduc (Canardière près du boul. des Capucins) qui est vraiment pas sécuritaire.

Piétons et vélos doivent avoir plus d'espace et plus de sécurité. La piste cyclable sur la 3e avenue dans le secteur commercial n'est pas large, prise en sandwich entre la circulation automobile et les voitures stationnées qui risquent d'ouvrir leurs portes à tout moment. Il y a sans doute moyen de revoir cet aménagement.

Si on veut que les gens changent leurs comportements, il faut rendre désagréables les mauvaises habitudes qu'ils ont prises avec le temps.

Réponses

Il y a beaucoup de cyclistes donc il serait important de diminuer la circulation automobile, et de favoriser des pistes cyclables sécuritaires. Comme automobiliste, je déteste la configuration de la piste cyclable sur la 3e Avenue car j'ai toujours peur de ne pas voir un cycliste si je me stationne, je crois qu'elle pourrait être aménagée différemment. Comme piéton, je crois qu'il faudrait favoriser des passages pour piéton avec des lumières pour piétons obtenues plus rapidement, car comme ça prend du temps à les obtenir, les gens d'attendent pas la lumière piétons et traverse n'importe où.

Maintien de pistes cyclables identifiées ou partage de la voie avec réduction considérable de la vitesses des automobiles.

Il faut réduire au maximum le nombre de voitures qui circulent au centre-ville, mais aussi les limites de vitesse dans le centre-ville. La priorité doit revenir aux transports actifs comme la marche et le cyclisme.

La vitesse sur la 4e avenue et la 18e rue, le non respect total des priorités d'usages de la part des automobilistes.

Réduire la place de l'automobile en créant de vraie voies cyclables, large et sécuritaires (donc pas coincée entre la voie de circulation et les espace de stationnement) et des zones piétonnes prioritaires.

Un corridor de vélos est essentiel afin de ne pas entraver la circulation sur Canardièrre. De nombreux passages pour piétons sont requis afin de rendre les déplacement sécuritaires, considérant le grand nombre de familles du quartier. La visite des différents commerces se passent d'ailleurs beaucoup mieux à pied

Je vis juste à côté de l'intersection de la 3e avenue et de la 4e rue et je dois dire que les frustrations sont multiples. Les automobilistes y sont impatients et peu courtois. Ils y font fréquemment des manœuvres dangereuses pour les piétons, les cyclistes et les autres automobilistes. J'ai arrêté de compter le nombre de fois où j'ai vu des accidents passer proche d'arriver. Sinon, le coin 3e avenue/3e rue est également problématique. Les automobilistes coupent souvent les piétons (qui n'ont pourtant pas d'arrêt à respecter) parce qu'ils sont pressés de traverser la 3e avenue.

Un plus grand espace pour la circulation des piétons serait bienvenu, de même que le maintien de voies cyclables distinctes

Traverses de manière générale (peu de visibilité aux intersections pour les automobilistes et débits conséquents à certaines). Confort : trottoirs trop étroits par endroit, peu d'alignements d'arbres.

Les feux de circulation et limite de vitesse, sorties et entrée des ruelles (enfants) et surtout première avenue et 5 e rue. Le stationnement ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble pour traverser comme piéton..

Réponses

Énormément de transport actif dans notre quartier. Il faudra que le passage du tramway soit sécuritaire.

Les pistes cyclables qui coupent les piétons aux traverses piétonnières.

La vie de quartier avec des enfants

Les nombreuses intersections tout au long de la 3ième avenue.

présentement sur la 3e les vélos et les voitures se cotoient et sa se passe plutot bien, laissons ça comme ca et le tramway sur la 4

famaliale

Le tramway ne doit pas être une barrière répulsive mais constituer un atout et donc faire l'objet d'une insertion particulièrement soignée, comme sur les images européennes présentées.

Que les pistes cyclables avec bollards soit fonctionnelles dès le 1er mai, et que la saison des pistes cyclables soit allongé. Que les traverses de piétons avec ligne orange soient sécurisées.

En automobile, les stationnements. A pied, l'accès aux commerces est difficile avec une poussette, que des marches

La sécurité et la facilité des déplacements piétonnier et à vélo doit être privilégié dans l'aménagement. C'est toute une vie de quartier qui en dépend.

Je n'ai aucune crainte

Plus de piste cyclable

AUCUN respect des lignes jaunes de la part des automobilistes. Vitesse accélérée sur la 4e avenue. Accroître la biodiversité des arbres et replanter afin de diminuer les îlots de chaleur et rendre les marches et le vélo plus agréable. Marcher entre le Cégep Limoilou et le Palais de Justice sur des Capucins est un rappel du triste constat que des Capucins est une horreur pour la marche. Pour le vélo, la 8 avenue devrait permettre d'y circuler bien avant le 1er mai (zone de stationnements dans la piste cyclable.... dangereux lorsque cycliste croise une voiture)

Un Tramway sur la 3e, ça fait beaucoup. Déjà que la cohabitation entre voitures, vélos, piétons est limitée! C'est déjà saturé. Y ajouter le Tramway, c'est un peu fou. La 4e a l'avantage d'être moins achalandée, tout en étant au milieu du quartier, à 100m de la "main" (3e avenue).

Les sens uniques sont quand même complexes.

Réponses

il faut s'assurer de réduire la circulation automobile sur la 3e avenue et réduire la vitesse sur la 4e avenue. La piste cyclable sur la 3e avenue, avec les stationnements d'un côté et les voitures qui sont très proches de l'autre, est dangereuse avec les enfants. L'occasion est belle de repenser le partage de l'espace entre piétons, cyclistes, transport en commun et voiture sur la 3e avenue, avec le passage du tramway.

La vitesse des voitures. Surtout sur la 4e avenue qui est large et tres passante. Les intersections rues - avenues sont aussi tres dangeureuses car la visibilite a partir d'une rue est mauvaise pour voir si une auto arrive sur l'avenue. On doit s'avancer beaucoup trop.

La 3ème avenue apporte un grand nombre de piétons. Les trottoirs sont parfois trop étroits. La cohabitation des piétons et cyclistes avec les automobilistes qui peuvent circuler (pour le moment) jusqu'à 50 km/h peut s'avérer dangereuse. Les voiture ne devraient pas transiter par la 3ème avenue, laissant plus de place aux piétons et cyclistes, réduisant les risques d'incidents.

Réduire la présence des automobiles devrait être une priorité; des pistes cyclables plus sécuritaires (pas entre les voitures stationnées le long de la rue et la circulation); des intersections avec priorité aux piétons et aux vélos.

Eviter la circulation accrue devant les ecoles et l'ecole de cirque où beaucoup d'enfants débarquent pour y suivre des cours.

Une jonction cyclable sur canardière entre le vieux limoilou et le quartier maizerets

10e rue, voie de transit dangereuse entre Maizeret et la 18ème rue pour beaucoup d'usagers.

La voie cyclable sur la 3ème avenue est trop dangereuse. Les autos roulent trop vite et sont trop nombreuses. Il y a trop de camions qui circulent dans le quartier.

Il y a de plus en plus d'enfants dans le quartier et plusieurs intersections n'ont pas de passage pour piétons, les voitures roulent très vite sur les avenues, particulièrement la 4e et Canardière.

La piste cyclable actuelle sur la 3e avenue est relativement dangereuse.

Il faut diminuer la circulation de transit dans le quartier, en redirigeant les voitures vers des Capucins et Laurentienne. La voiture prend beaucoup trop de place dans le quartier; la preuve en est que plusieurs braquent au moindre projet qui vise à baliser ou diminuer son importance.

circulation rapide des véhicules, peu importe l'artère empruntée aussi, les intersections très vastes, rébarbatives aux piétons

Réponses

Actuellement, la piste cyclable de la 3e avenue est dangereuse car elle est entre 2 voitures (celles stationnées et celles qui roulent) et le risque d'empotage est grand. En plus les voitures stationnées empiètent souvent sur la piste, et les camions de livraisons prennent la piste cyclable pour une place de stationnement. Je préfère circuler sur la 2e ou la 4e en vélo que sur la 3e! A pied, les rues entre la 3e et la 4e devraient toutes être rétrécies au niveau des intersections avec les avenues en agrandissant les trottoirs. Elles le sont pour beaucoup, mais il y en a certaines, comme celles sur la 10e rue au coin de la 4e avenue qui ne l'est pas et qui est super dangereuse pour les piétons. Les voitures entrent dans les rues beaucoup trop rapidement. A l'automne, un enfant en vélo qui sortait de cette ruelle s'est fait frapper par une voiture. Il faut absolument protéger la quiétude des ruelles. L'insertion d'un tramway ne doit pas amener les automobilistes à passer par les ruelles pour aller plus vite. Les ruelles sont des lieux de jeux pour les enfants! Limoilou doit être vu comme un quartier en soi et non comme un lieu de transit entre la banlieue et le centre ville. Les limites de vitesses doivent être abaissées, les avenues doivent être rétrécies pour faire ralentir les voitures. Aussi, l'autoroute Laurentienne doit être changée en boulevard urbain afin de sécuriser les vélos et les piétons du vieux Limoilou qui veulent aller vers St Roch Est.

Les passages sous la voie ferrée (underpass) entre le Vieux-Limoilou et Maizerets (c'est très étroits et pas sécuritaire du tout à vélo)

La vitesse sur certaines rue et le non respect des consignes de circulation par les automobilistes et cyclistes qui ne font souvent pas leurs arrêts

La 4e rue aux heures de pointe est vraiment difficilement empruntable par les piétons et vélos. Les camions doivent être réduits à partir du quartier industriel et les voitures encouragées vers les échangeurs. L'absence stop au coin de la 13e rue/2e avenue.

La vitesse des automobiles sur la 3e ave

Il est dangereux de traverser les avenues en voiture. Il n'y a pas de stop partout et on doit s'avancer pour voir, notamment du fait des voitures stationnées mais ce faisant, on se met sur le chemin d'une voiture circulant sur l'avenue, souvent beaucoup trop vite d'ailleurs.

Garder les pistes cyclables sécuritaires et séparées des automobiles, mettre des garde-fou le long de la 3ème avenue?

Le manque de visibilité à la sortie des rues

Les voitures et les vélos ont une belle habitude de partage de la 3ème avenue. Les lumières pour les passages piétons sont respectées de tous. Mon inquiétude en matière de sécurité avec un projet de tramway sur une avenue déjà bien partagée est surtout l'inattention des piétons qui passeront n'importe quand et n'importe où advenant la fermeture complète de la 3ème avenue pour piétons et Tramway seulement.

Réponses

Passage sécuritaire pour les piétons et les vélos

La vitesse est excessive. C'est dangereux pour nos enfants. Il devrait aussi y avoir plus de passages piétons. Les gens ne connaissent pas assez ou ne respectent pas le code de la route qui donne la priorité aux piétons .

Ya pas de place pour un foutu tramway ca va devenir la jungle et tres difficile a circuler en auto et a pied ca sera pas agreable

Les propriétaires de vélo devraient tous suivrent des cours pour la réglementation routière...

Ralentissement de la circulation automobile!! Constats d'infraction lorsque les automobilistes ne laissent pas passer les piétons aux traverses piétonnières!! Plus de place aux vélos/piétons mais aussi conscientiser les automobilistes (une énorme campagne publicitaire)

En automobile pas trop de problèmes, c'est assez facile de s'ajuster À pied non plus, bien sur En vélo, c'est problématique. De toute façon, la piste pour les vélos sur la 3iè est une aberration. Elle devait passer dans une autre rue style 4 ou 2 iè avenue. J'ai demeuré plus de 25 ans dans Limoilou et j'y travaille depuis près de 20 ans.

Meilleur partage de la chaussée

La 3e Avenue devrait être beaucoup plus souvent piétonne, et les passages piétons devraient être davantage mis de l'avant. Parfois, on passe proche de se faire frapper même en traversant aux passages piétons.

mise à niveau du lien cyclable sur la 8e avenue Améliorer la sécurité des intersections pour les piétons et les vélos sur la 4e avenue et la 1e avenue, surtout aux croisements avec les accès à la Rivière Saint-Charles

- Les passages en briques rouges sur la 3e avenue apportent confusion aux automobilistes et aux piétons, à savoir qui est prioritaire. Les piétons n'ont pas assez d'endroits pour traverser la 3e avenue en sécurité. - Lorsqu'ils arrivent des "rues" perpendiculaires et que les automobilistes veulent traverser la 3e avenue, ils doivent s'avancer au-delà de l'axe piéton des trottoirs et bloquent le chemin aux piétons. - Il n'y a pas de corridor sécuritaire et efficace pour circuler en vélo d'Est en Ouest dans le Vieux-Limoilou.

Il faudrait plus de Stop au coins des rue... peut-être mettre la 2e et 3e avenue sens unique... (2e vers le sud, 3e vers le nord, 4e des 2 sens)

l'espace

Les temps de traverse piétonnes augmenté (personnes âgées, enfants, femmes enceintes, personnes blessées ou à mobilité réduite). Permettre de large pistes cyclable pour accommoder tous types d'utilisateurs.

Réponses

Sur la 3e, la piste cyclable, les sens devraient être inversés - je sais, je sais, c'est bizarre! :) - pour ÉVITER les emportières! Je ne l'utilise jamais justement à cause de ça. J'ai vu trop de cyclistes en être victimes. C'est TERRIBLEMENT dangereux!

Sincèrement, je ne vois actuellement aucun enjeu notable de circulation et de sécurité. Je pense que la majorité des gens est conscients des risques que présentent actuellement l'artère.

La cohabitation sécuritaire entre tous.

Oui, il y a beaucoup de piétons et de cyclistes

que ce soit à pied ou avec poussette, en auto, à moto, à vélo, en trottinette, la 3e avenue est déjà très achalandée et n'a pas besoin d'un tramway en plus de cela!

Le détournement du trafic dans les rues avoisinantes, notamment la 2e avenue où nombre d'automobilistes vont très vite et ne font pas leurs stops

La 3e Avenue étant un artère commerciale en plein cœur d'un quartier résidentiel, les piétons traversent régulièrement la rue afin de visiter les commerçants. De plus, la présence d'une piste cyclable sur la chaussée évite que les vélos roulent sur le trottoir. Alors, l'arrivée du tramway n'est donc pas souhaitable, car il bouscule cette harmonie entre automobiliste, vélo et piétons.

La piste cyclable, surtout à l'intersection 4e rue/3e avenue.

Vraiment! Personnellement, je circule avec ses trois moyens sur la 3e avenue. Comme automobiliste je trouve qu'il manque d'espace pour se stationner dans l'empêchement sur la piste cyclable. Comme cycliste, j'ai déjà eu très peur car une auto a quitté son stationnement sans regarder la piste cyclable. Je l'ai évité de justesse! Je sais que la Ville est sensible à la sécurité routière sur la 18e rue et j'ai hâte que des actions plus significatives soient mises en œuvre!

La sécurité des enfants, le respect des arrêts obligatoires par les voitures, respect des cyclistes et des pistes cyclables par les automobilistes

La piste cyclable entre les stationnements et les voitures ne me donne pas une impression de sécurité, un aménagement sans stationnement et moins de voitures grâce au tramway serait intéressant.

Garder une limite de vitesse peu élevée

l'automobile.

Réponses

Des bump pour les voitures

À mon avis, il manque de piste cyclable et à l'année si possible pour les différents usagés de celle-ci (cycliste, coureur et triporteur/trotinette électrique) et ce, surtout sous les viaducs. Davantage de mobilier urbain restreignant la vitesse des voitures, les voitures sont de plus en plus grosses et l'impact avec celle-ci de plus en plus grave vu leurs grosseurs. Diminuer leurs vitesse aiderait à la sécurité des autres usagés de la route.

Il est important que la 3ème avenue soit un lieu convivial et sécuritaire pour piétons et cyclistes

La vitesse du tram.

il manque d'endroit ou cadencer so velo

Des espaces plus importants pour les vélos

C'est l'enfer tout le long de la 18e rue, hier j'ai même été témoin en directe d'un accident où une automobile a démolit l'arrêt de bus 18e rue et 3e avenue.

Les enfants! Autant dans la rue que dans les ruelles qui seront a coup sûr utilisées comme raccourci.

:es plus jeunes seront plus en danger

Réduire la facilité des déplacements de transit pour diminuer la vitesse de circulation sur les avenues et le chemin de la Canardière.

trop d'automobiles, rendre la ville aux piétons et aux cyclistes

Une bande cyclable sur la 4avenue serait génial! Des trottoirs plus large

Les enjeux en matière de sécurité des piétons et des cyclistes sont déjà bien présents. Une piste cyclable à coté de stationnements d'autos n'est pas l'idée du siècle: difficultés pour les automobilistes en stationnement de voir les cyclistes qui arrivent vite; difficultés pour les piétons qui traversent sur une lumière piétonne de voir les cyclistes arrivés, étant cachés par les autos. Surprenant qu'il n'y ait pas plus de graves accidents.

Axe privilégié réservé pour les déplacements actifs

- Le concept de rue partagée européenne (ou même dans le Canada anglais) est génial, mais malheureusement incompatible avec la culture québécoise. Par exemple, depuis l'an dernier, il y a des panneaux indiquant que la 8e Rue est une rue partagée, mais pour y circuler souvent, cela n'a en rien ralenti la circulation automobile et on ne se sent pas en sécurité de traverser ou de circuler dans le milieu de la rue en tant que cycliste ou piéton. - Le passage de

Réponses

Limoilou à la ville en passant par la 4e Rue, rue de la Croix-Rouge, et traverser Laurentienne est impossible ou non-sécuritaire en vélo ou à pieds. Il n'y a pas de lumière piéton, ni de piste cyclable, ni d'espace d'attente sécuritaire. Se rendre au stade Canac ou vers St-Sauveur nécessite de faire des détours, de traverser et de circuler de façon non-sécuritaire (sur Laurentienne entre autres) ou d'utiliser sa voiture. De plus, cette même intersection est la seule voie d'accès directe à l'autoroute Laurentienne, donc le maintien de la circulation automobile sur la 4e Rue est primordial. - Il serait intéressant d'avoir des pistes cyclables séparées de la circulation automobile (pour éviter le danger d'ouverture de portes de voiture sur les cyclistes ou des autos qui se stationnent partiellement ou complètement sur la piste cyclable). J'ajouterais des lumières prioritaires aux vélos à l'instar des piétons aux intersections passantes (comme à Montréal) puisque le concept de voies partagées ou de priorités aux piétons/cyclistes ne fait pas partie de la culture de la Ville de Québec et qu'en général, les automobilistes ne s'arrêtent pas sauf si une signalisation claire les y obligent.

La signalisation pour la cohabitation velo et voiture est déficiente, il y a quelques années un changement de signalisation n'a pas été signaler publiquement, qui en conduisant ma voiture m'a créée une confusion, donc une bonne signalisation et une bonne communication de cette signalisation bonifierait la sécurité de tous les usagés.

Comme partout, voiture et vélo cohabitent difficilement.

Des espaces séparés pour les différents modes de transport, car il est évident avec l'expérience de la 8e rue que les automobilistes ne peuvent partager la chaussée avec les cyclistes et les piétons de façon sécuritaire.

Circulation rapide sur la 4e avenue et dans une moindre mesure sur la 3e avenue. Il ne faudrait pas que le Tramway ait pour effet d'augmenter la circulation automobile dans les ruelles. J'ajouterais que le principal danger dans Limoilou est les livreurs du Casse-Croûte Chez Pierrot qui sont des fous au volant mais ça c'est un autre dossier.

Toute la 18e rue est un enjeu. L'intersection 1ère avenue/18e est très problématique, avec des arrêts de bus au 4 coin, dont 2 métrobus, et des trottoirs trop petits qui engendre des attroupements piétons et des risques à la circulation. Aussi, les traverses piétons sur la 18e rue sont peu visible et peu respecté. La vitesse des voitures est élevé sur la 18e rue.

Tout dépend de l'emplacement du tramway. Si au Centre : de part et d'autre l'entente automobile, vélo et piéton ne devrait pas être complexe en autant que la signalisation aux endroits stratégiques soit efficace. Par contre, le schéma ne sera pas le même si le tramway est latéral en autant que la circulation devienne à sens unique.

La place du vélo n'est balisée que sur une artère (3e). Elle devrait l'être partout. Il manque d'arrêts stop sur la 3e avenue.

Réponses

aucuns

L'ajout du tramway sur la 3e Ave causera une problématique de cohabitation de tous ces usagers.

Mieux baliser les pistes cyclables. Réduire la vitesse des automobiles.

La circulation des enfants est particulièrement importante dans le quartier, suivi de la cohabitation des vélo avec les automobilistes. Il ne faudrait pas non plus perdre de vue que plusieurs trottoir sont étroits et amènent les piétons à marcher dans la rue - si le trafic se modifie dans le quartier, il faudrait pallier à ce problème. Également, il y a de nombreux skieurs qui passent dans le quartier pour se rendre au parc linéaire de la rivière St-Charles. Est-ce qu'un tracé permettant de partir de la station de tramway et de se rendre là bas serait possible? Enfin, il devrait y avoir encore plus de ruelles piétonnes dans le quartier pour favoriser l'intimité des résidents et la sécurité des piétons.

La piste cyclable entre les voitures stationnées (ouverture des portes) et la voie routière.

Preserver la piste cyclable de la 3eme avenue ou creer une piste cyclable sur la 4eme avenue jusqu'a la riviere St-Charles

De l'espace pour tout le monde ,un meilleur déneigement ,pour que les cycliste d'hiver puissent rouler sans perdre 2 pieds de chaque côté.

Il faudrait que les feux pour piétons s'activent plus rapidement.

favoriser la mise en place de voies réservées pour les vélos

les piétons et vélos n'attendent pas toujours la lumière piétons

Il ne faudrait pas favoriser la circulation dans les ruelles, car plusieurs enfants y circulent librement. Il pourrait y avoir plus de rues partagées avec les vélos, en plus de la 3e avenue.

Il faudrait réserver plus de voies de circulation aux vélos, peut être en limitant la circulation des voitures dans certaines rues.

Ruban cyclable mieux protégé, plus tôt au printemps et plus tard à l'automne.

Vitesse des véhicules Présence importante des camions remorque

Vitesse de la circulation à proximité des bandes cyclables, circulation de transit à dans le quadrilatère du pont Drouin du pont Dorchester et des bretelles d'accès à l'autoroute Duffrein-Montmorency

les rues à traverser ,

Réponses

Dans un monde idéal, avec le respect des lois et de la signalisation les déplacements de chacun se feraient très bien. Mais on sait que ce n'est pas comme ça, alors il faudrait tenter de sensibiliser tout le monde pour la sécurité de tous. La piste cyclable sur la 8e avenue est vraiment dangereuse.

Le principal enjeu est le non-respect de la priorité de passage des piétons par les automobilistes qui est, à l'échelle nord-américaine, unique à la société québécoise. C'est principalement une question culturelle. Le Code de la route donne la priorité aux piétons dans les passages piétonniers, mais très peu d'automobilistes la respecte. Pour changer cette mentalité, nous avons besoin de 1) une campagne de sensibilisation créative et effective 2) de l'infrastructure (repeindre les passages piétonniers effacés presque à 100% dans le quartier, mettre des traverses lumineuses, très efficaces, installer des traverses en dos d'âne pour les intersections plus importantes).

Plus d'arrêt stop sur la 3e avenue

Risque d'avoir une porte qui s'ouvre lors des déplacements à vélo le long de 3e Avenue (autos stationnées) Plusieurs personnes à mobilité réduite

les rues à sens unique. Elles sont très étroites pour le passage de vélo et auto

La place limouloise est fréquentée par de nombreux enfants qui traversent l'intersection fréquemment dans le contexte de leurs jeux. Il n'y a pas de rassemblement naturel d'enfant au coin de la 4e Ave et de Canardière c'est qui veut dire que ce serait plus sécuritaire de le faire passer par la

Il faut absolument rendre la 3e avenue piétonne au minimum 25 jours par été dans Limoilou. Si on veut créer ce sentiment de quartier de proximité. Ce sentiment de Carte postale. Ce sentiment de coup de bar en matière de développement socio économique. À mon avis ça passe par une réapparition de la rue offerte aux citoyens. Ne serait-ce que temporairement. Et comme le tramway doit ralentir dans ce coin. Le mélange des deux doit être harmonieux et non contraignant

Les rues sont étroites et dangereuses pour les cyclistes. Il devrait y avoir plus d'espace réservés pour les cyclistes. Il faudrait aussi que les piétons respectent ces espaces.

Les virages à droite sur la 3e par les autos vs les cyclistes qui filent tout droit. Comme piéton, traverser l'intersection 3e Ave et 6e rue du côté est. Les voitures provenant de la 3e sud qui tournent sur Canardière peuvent arriver assez rapidement dans le virage quand leur feu est au vert. Même s'il y a des feux de piétons.

Limite de vitesse partout (40 km avenues et 30 km pour les rues). Ajout d'arrêts sur la 3e Avenue. Renforcer signalisation priorité piétons.

Réponses

La largeur des bandes cyclables devrait être augmentée sur la 3e avenue. Des passages piétons devraient aussi être ajoutés sur la 3e avenue. Les avancées de trottoir ajoute beaucoup de sécurité au déplacement des piétons. Elles ne devraient surtout pas être sacrifiées pour le passage du tramway.

Les voitures, camions et camionnettes de livraisons qui n'ont aucun endroit spécifique et/ou adéquat pour se stationner.

Aménagement de pistes cyclables réellement à l'abris des voitures sur la 3e.

En ce moment, tout est adéquat. Il serait ridicule de faire une voie partagée entre véhicule, vélo et piétons

la rupture de continuité de la 3e ou de la 4e Avenue implique que des autos, y compris la mienne, devront emprunter les rues transversales. cela pourrait être problématique, autant pour la sécurité des résidants qu'en ce qui concerne la fluidité de la circulation.

Il serait plus sécuritaire de faire passer la piste cyclable sur la 2 e Avenue et de rendre cette avenue à sens unique pour l'été.

La sécurité piétonne est certainement mise à mal par les automobilistes pressés, précisément au coin de la 3e avenue et de la 4e rue ou au coin de la 3e avenue et de la 5e rue. De façon générale, les sorties de ruelle sont des pièges pour les enfants, car ils ne reconnaissent pas un "coin" de rue, alors que les automobilistes empruntent souvent les ruelles comme des raccourcis et n'arrêtent pas toujours leur véhicule avant de déboucher sur le trottoir.

La traversé de la 3e ave ou des rue perpendiculaires est souvent dangereuse, des céder le passage aux piétons avec des balises au centre de la rue aiderait à ralentir le trafic automobile. La division physique des pistes cyclable et des voies automobile sécuriserait cet usage.

Le partage de la route doit être bonifié sur la 4e avenue: - la rue est trop large, ce qui laisse les automobilistes rouler trop vite et faire des manoeuvres dangereuses; - il n'y a pas de piste cyclable définie ce qui nuit au sentiment de sécurité et à la sécurité même: un cycliste peut se sentir coincé entre un bus et les voitures stationnées, il ne sait pas où circuler exactement - il s'agit d'une très belle rue bordée d'arbres qui gagnerait à être aménagée et suscitée la promenade, surtout pour la connexion que la 4e avenue maintient avec Lairet jusqu'à lebourgneuf et la piste cyclable en haut. - les piétons bénéficieraient d'un trottoir plus large La 4e rue à le potentiel de devenir un axe connecteur pour le quartier et de contribuer à répartir la circulation.

Le 3e est très achalandé par des piétons et des cyclistes, mais la plupart de l'espace est allouée aux autos. Il faudrait complètement revoir cet état d'affaires et redonner la priorité aux transports actifs. Plusieurs quatre coins sur le 3e manquent un arrêt, dont le coin 10e rue/3e avenue. Avec le nombre de

Réponses

cyclistes et piétons et autres, c'est très difficile de traverser en auto cette intersection de façon sécuritaire. Il faut un arrêt 4 coins.

La vitesse devrait être réduite sur de l'espinay à 30kmh et il devrait y avoir des pistes cyclables. Trop d'accélération brusques et de vitesse excessive sur ce rue ou des enfants rendent à l'école de la grande hermine. de plus les passages piétons qui ne sont pas respectés devraient être transformés en arrêts ou comprendre des panneaux lumineux ou autre mesure d'atténuation.

la piste cyclable sur la 3e Avenue est dangereuse.

Réduction de la pression automobile, par la diminution des espaces de stationnement sur les grandes artères et la construction de pistes cyclables sécuritaires d'un seul bord.

limite de vitesse

traverses piétonnes quasi inexistantes/invisibles. Limiter la vitesse. J'ai failli mourir au moins 10 fois sur la 3e!

Mettre l'emphase sur les traverses prioritaires aux piétons. Diminuer le temps d'attente aux lumières pour les boutons piétons.

Vitesse de circulation des voitures trop élevée sur la 3e avenue

Beaucoup de voitures empruntent la 1ere et la 4e avenue pour entrer et sortir du centre-ville. Il serait souhaitable de trouver des façons pour qu'il y ait moins de voitures qui transitent par le secteur. Il serait aussi souhaitable de limiter la vitesse des voitures dans les zones plus résidentielles.

Le stationnement sur rue est quant à moi le principal enjeu de sécurité pour les piétons et utilisateurs des pistes cyclables dans ce quartier. Un nombre incalculable d'automobilistes et de camions se stationnent ou ambitionnent sur les pistes pour faire des commissions, des livraisons, prendre ou déposer des personnes, etc. La densité de citoyens se déplaçant sur deux jambes ou sur deux roues fait qu'il m'apparaît souhaitable d'ériger des passages prioritaires aux piétons entre les intersections. Vitesse 30 maximum PARTOUT DANS LE QUARTIER Les gros camions de livraison. La mauvaise visibilité des automobilistes qui souhaitent traverser le quartier d'est en ouest ou l'inverse par les rues secondaires (en raison du stationnement sur rue notamment).

Gros des véhicules ! Mais ce n'est pas de votre ressort.. Le nombre peut en revanche diminuer une meilleure offre de transport collectif bien intégrée au tissu.

fermer des rues ou des tronçons de rues à l'occasion

Que les voies soient plus larges.

Réponses

Les enjeux de sécurité sont surtout reliés aux familles. Elles passent beaucoup de temps sur la 3e avenue et les gens du quartier sont habitués de voir courir les enfants partout. Si le tramway passe sur la 3e avenue, j'ai bien peur que cela soit plus dangereux pour les enfants.

Les écoliers. Voies sécuritaires autant pour le vélo que pour les piétons.

Une véritable piste cyclable serait plus sécuritaire. Ajouter un tramway sur la 3e avenue, où déjà autobus, camions et cyclistes partagent un espace très restreint est une très mauvaise idée.

- Dénégement l'hiver - Piste cyclable dans des sens uniques à l'envers du trafic (8e Ave par exemple), les conducteurs regardent juste d'un côté. - Rafraîchir les lignes de démarcation des pistes cyclables, plusieurs sont très difficiles à voir - Beaucoup de voiture - Stationnement entre le trottoir et la piste cyclable (3e par exemple). Les portes qui ouvrent... ouch!

Assurer un corridor de sécurité pour les vélos. La densité des véhicules et leur vitesse devrait également être réduite. L'usage fréquent de stationnements parallèles sur la 3e avenue peut poser un enjeu de sécurité aux cyclistes sur la voie adjacente.

Bien délimiter la bande cyclable de la 3ième avenue, les automobilistes n'y sont pas toujours attentifs.

Sécurité vélo versus automobile.

Le respect de chacun

En ce moment beaucoup de cohabitation entre vélo piétons triporteurs poussettes sur la piste cyclable, il faudrait plus de pistes cyclables ou une meilleure réglementation ou signalisation ? Exemple parc cartier breboeuf les gens marchent sur la piste cyclables et des triporteurs Rivent vite

J'ai toujours un peu peur à vélo sur la 3e avenue, la piste cyclable est située entre le trafic et des autos stationnées qui peuvent démarrer à tout moment.

La cohabitation avec l'automobile. Diminution de la vitesse (réelle, donc avec sanctions; pas seulement l'ajout de panneaux) L'application de la réglementation municipale (limites de vitesse, encadrement des travaux publics et privés, etc)

Pas d'enjeux de déplacement en voiture, enjeux majeurs de cohabitation entre les voitures et cyclistes. Il devrait avoir une piste cyclable sécuritaire qui n'est pas directement le long des stationnements de la 3e avenue.

La jonction de l'église St-Charles et la 5e avenue est problématique. Les automobilistes ne font pas ou très peu leur arrêt. Je suggère des dos d'âne devant l'église. En général, la priorité devrait être aux piétons sur l'artère

Réponses

publique, la 3e avenue. Donc élargissement des trottoirs, établir un sens unique pour les voitures, voie protégée pour la piste cyclable, ce serait des propositions à explorer.

Pistes cyclables à côté des voitures stationnées

?

J'utilise régulièrement la piste cyclable de la 3e Av. et je ne me sens pas du tout en sécurité, coincée entre la circulation automobile et les autos stationnées.

La sécurité actuelle est très bonne.

Réduire la limite de vitesse de l'ensemble des rues du quartier Limoilou à 30 et 40 km/h.

Vitesse des autos, volume du trafic lourd (camions) sur Henri-Bourassa, les lumières des piétons/cyclistes pourraient peut-être être programmées comme celles de Montréal ?

Il y a trop de voitures.

Plus de traverses piétons et de pistes cyclables. Diminution de la vitesse pour les voitures. Dos d'ânes sur la 3e avenue

Plus de pistes cyclable

La sécurité des ruelles, notamment pour les enfants. Les ruelles ne devraient pas servir à faire dévier la circulation automobile, mais demeurer uniquement à l'usage des résidents. Les voies cyclables ne sont pas assez sécuritaires et larges, surtout avec la multiplication des types de transport actif (skateboard, trottinettes, etc.) Risques d'emportillage. Faible visibilité lorsqu'on est en voiture et qu'on traverse une avenue.

Plus de pistes cyclables, moins de stationnement sur les artères principales comme la 3e avenue.

Leur cohabitation

La cohabitation entre piétons/cycliste et automobiliste serait périlleuse sur la 3e avenue si le tramway y circulait, risque de débordement de la circulation dans les ruelles et rues adjacentes.

Réduction de la vitesses et du transit

A chaque choix qu'un flux de personne doit traversé la voie du tram.

Réponses

Les trottoirs sont peu larges au regard du nombre de piétons surtout dans la 3e avenue. Les espaces de circulations pour les vélos ne sont pas sécuritaires entre les places de stationnements (risques de coups de portières) et la circulation automobile.

Vitesse réduite et signalisation des espaces vélo

Je suis un automobiliste et je trouve que la 3è avenue devrait être à 30km/h maximum. Avec les voitures de stationnées, les pistes cyclables, les piétons, les cyclistes, etc. Impossible que ce soit sécuritaire pour tous et chacun en roulant 50km/h. Impossible! Autre point: créer des espaces trottoirs surdimensionnés à chaque intersection afin d'empêcher le stationnement des voitures près des coins de rue. En voiture, lorsque qu'on veut traverser une avenue on ne peut pas voir si quelqu'un s'en vient et c'est très dangereux.

3ème avenue un carrefour entre piétons, commerces, vélos, voiture....**RÉPARTIR** une fois de plus apporterait plus de confort. Je ne vois pas l'intérêt de faire passer le TRAM pile au milieu et surtout plus dangereux. D'expérience, c'est parfois apeurant de sortir d'un Tram au milieu d'une zone avec plusieurs commerces, et beaucoup de monde plutôt que de pouvoir souffler avant d'aller vers une rue plus commerçante.

Sécurité ?? avez vous vus votre propre présentation ?? vous souhaitez faire passer sur le même axe tramway, vélos, voitures et piétons sans délimitation précise. ah oui j'oubliais aussi les camions de livraisons! Ça va être chaotique, on est pas les plus courtois sur les routes à Québec, c'est jouer avec le risque.

La densité du trafic automobile

Les portes de voitures qui s'ouvrent à la dernière minute sur les cyclistes

La vitesse

Sécurité

Vitesse locale des voitures. Surtout sur la 4e avenue et la 4e rue. Piste cyclable protégée de la circulation (axe nord sud) et meilleure connexion cyclable au niveau du pont Drouin.

Aucune auto

Sa prend des lumière piéton comme à la 41 rue et 1 ère avenue.

Ni les voitures, ni les piétons ne respectent les passages piétonniers.

Réduire les limites de vitesse automobile et mettre en place une signalisation claire pour les gens demeurant à l'extérieur du quartier, qui pourrait être moins à l'affût des nouveautés.

Réponses

Réduire les limites de vitesse et la circulation de transit
Réduire la vitesse
Le carrefour au croisement de Canardière et la 3e avenue et le carrefour au niveau de la 4e avenue / Canardière et 8e rue
Mettre un 4 stop au coin de la 8e avec et 12 rue pour aller avec les enfants à l'école St fidèle. Remettre les poteaux pour les vélo 8e avec et Canardière.
Il ne faudrait pas que le passage du tramway sur la 3e Avenue augmente la circulation sur les autres axes (1re, 2e et 4e Avenues). Il faut absolument revoir le plan de circulation du quartier et diminuer autant que possible la circulation automobile de transit.
La vitesse des voitures et le non respect du code de sécurité routière par tous
La vitesses des automobiliste sur le Chemin de la Canardière entre la 3e Avenue et la 4e Avenue.
La piste cyclable de la 3e avenue est l'une des pires idées de piste cyclable imaginée pour une ville attardée comme Québec! On a des croûtes à manger avant de croire à une saine circulation vélo/auto/piétons à Québec. Une fois les bonnes habitudes prises, on pourra rêver à une sécurité!
Abolir les rues en entonnoirs qui empêche de tourner à droit et sont sensé améliorer les stationnements. Très compliqué en hiver pour le déneigement et ralenti le trafic.
Quand on marche du centre-ville vers Limoilou c'est pas toujours très beau, on passe devant des immeubles délaissés, trottoirs brisés, etc. Rendez le chemin plus beau et invitant.
Devrait être interdit pour garder les urbains détenant la seule vérité, dans la zone urbaine, autosuffisant avec jardins, sans pétrole, et laisser les banlieues et régions éloignées tranquille.
La cohabitation et le partage de la route (piétons, joggers, vélos, autos, tramway, autobus, motos etc)
Emportierage
vous voulez que faire disparaître les voitures et mettre l'argent dans les poches de la ville voir pas de circulation du tout au centre-ville
Ca se passe plutôt bien, les gens se respectent et partage la route. Limoilou est un lieu plutôt courtois.

Réponses

Beaucoup d'enfants jouent dans les rues et ruelles. Il faut aussi limiter le transit automobile sur la 3e avenue. Les rues à sens unique sont souvent mal respectées par les non résidents du quartier, il faudrait un meilleur affichage pour éviter les face à face avec des vélos ou des piétons qui prennent pour acquis que les autos vont circuler dans le bon sens... Il faut aussi une connexion plus sécuritaire entre la piste cyclable de la 8e avenue et celle de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la 12e rue.

trop de voiture et une vitesse élevée

faire attention à bien définir les pistes cyclables lors de travaux longue durée (vous en avez pas mal)

la vitesse des voitures est trop élevée. Il faut aussi des infrastructures cyclistes qui soient séparées de la chaussée.

Il faut toujours que la sécurité reste la première priorité ! Autant pour les policiers, ambulanciers ou pompier, il ne faut jamais que le tramway entrave le service de sécurité !!!

Certaines rues sont étroites. Les cyclistes circulent trop près des véhicules donc il faudrait penser à eux et à faire une piste cyclable sécurisée passant en avant des résidences avant le trottoir.

Je crois que la 3e avenue ne devrait pas être accessible aux autos comme on a commencé à faire l'été passé.

Les vélos et les stationnements trop près des bordures des intersections

La mixité des modes de déplacement autant sur les trottoirs, les pistes que les rues.

Stationnement dans la 3ème qui est dangereux pour vélos lorsque les voitures ouvrent leur portes

Je ne sais pas

trop d'automobiles de transit, exemple les autos venant de St-Roch prennent la 3e avenue, la 4e rue pour rejoindre le boulevard Laurentien ou bien prennent la 3e avenue, la Canadienne pour aller vers St-Pascal ou Beauport

Ne pas refaire l'erreur de la piste cyclable actuelle sur la 3e avenue. Énormément de risque de se faire ouvrir une portière devant soi. De plus la 3e est très difficile à traverser en voiture à partir des rues l'été avec les piétons, cyclistes et vélos. C'est très dangereux pour tous le monde. Il ne faudrait pas recréer le même scénario sur la 4e avenue si la piste cyclable est démenagée pour laisser la place au tramway sur la 3e.

Réponses

Manque criant de balises pour guider les vélos vers les endroits appropriés.

Le grand nombre de piétons

Un meilleur contrôle routier

La 3e avenue est dangereuse à croiser en voiture. Elle devrait être piéton de la 14 à la 4e.

On devrait mettre des arrêts obligatoires à tous les coins de rue sur la 3e av. là où il n'y a pas de feu de circulation.

Élimination des feux rouges et installation d'arrêts (les automobilistes clanchent pour ne pas rater la prochaine verte, s'ils savent qu'ils devront s'arrêter de toute manière, ils ralentiront); limiter le trafic de passage en transformant certaines rues en cul-de-sac; instauration généralisée de rues partagées; installation de dos d'âne.

Le rue de Limoilou sont beaucoup utilisées pour la circulation de transit. Je crois que la Ville devra réaménager le plan de circulation afin de réduire la circulation de transit dans Limoilou.

La présence d'une voie cyclable située entre la voie pour automobilistes et les espaces de stationnement sur rue m'a toujours semblée dangereuse... en même temps ça force les gens à faire attention... mais je ne connais pas les statistiques là-dessus.

L'implantation du tramway dans St-Roch et la création d'un espace convivial sur de la Couronne se fait beaucoup au détriment de l'espace pour piéton sur Dorchester. Il serait dommage que l'artère qui ne sera pas choisie pour faire passer le tramway pâtisse à cause de l'augmentation de la circulation automobile.

Ralentir le trafic sur la 4e Avenue

garder les ruelles pour les résidents

Cyclistes car c'est le plus utilisé à ce niveau

Le partage de la troisième Avenue entre voiture et vélo et piéton est un enjeux

Aucune idée

On doit prioriser les piétons. Limoilou ça se passe à pied. Il y a beaucoup d'enfants et on remarque déjà, par exemple, que les intersection ruelle / trottoirs sont dangereuse. Si il y a plus de circulation par les ruelles, on devrait mettre des arrêts obligatoires a chaque intersection. Sinon, globalement un tramway c'est gros et ça freine sûrement pas très rapidement. Il faut penser

Réponses

aux enfants et aux cycliste et éviter de créer une cloison avec une surélévation de la plateforme de tramway.

La vitesse en générale dans les rues. La voiture est encore trop privilégiée dans les rues du Vieux-Limoilou. Création d'îlots aux intersections de la 2e avenue et des rues adjacentes (favorise la visibilité des piétons/cyclistes), comme sur la 16e rue aux intersections avec les 3e et 4e avenues.

Laisser les ruelles aux familles.

Énormément de véhicules roulent très vite et font des U-turns à différents endroits sur la 3e avenue. C'est extrêmement dangereux pour les piétons, vélos et aussi pour les autres automobilistes. Les poteaux électriques sur les trottoirs de la 8e avenue sont aussi un inconvénient majeur.

Une signalisation appropriée

La largeur des trottoirs, des intersections plus sécuritaires pour les piétons, c'est un quartier très peuplé avec beaucoup de déplacement à pied, et avec l'arrivée du tramway le nombre de piétons va augmenter.

Abolissons les voitures sur la 3e avenue

Les parkings trop près des stops. Augmenter les no parking à 10m

Les automobilistes venant du nord (Charlesbourg, etc.) qui utilisent le 1er et la 3e avenue comme des courses à pistes pendant leur trajet du matin en direction du centre-ville.

Accroître la place aux piétons et vélos et sortir la circulation de transit

pistes cyclables et piétonnières bien définies et séparées des voies utilisées par les automobilistes

La piste cyclable de la 8 avenue.. est dangereuse pour tous

Je n'en vois pas.

Le respect des feux de circulation par tous les usagers

La vitesse est à réduire, les autos roulent trop vite, même les autobus accélèrent pour passer sur les lumières jaunes et ils finissent de passer sur les rouges.

La 3e devrait être piétonne les soirs et la fin de semaine.

Réponses

Piste cyclable délimitée avec poteaux sur canardière, 1ère, 3e avenue, 8e avenue. Plus de temps pour les piétons pour traverser intersection 4e avenue / canardière (IGA).

Des passages priorité piétons systématiques sur toutes les avenues.

Avoir plus de pistes cyclables interconnectées

Les risques d'emportières sur la piste cyclable de la 3e... vraiment pas super bien conçue.

Le tramway est là comme transport en commun. Il ne faut plus toujours penser déplacements en automobile. C'est l'avenir pour l'environnement le transport en commun.

tout à revoir ça sera l'enfer

Il y aurait besoin d'une piste protégée avec bollards ou terre-plein, ce qu'il n'y a pas ni sur Canardière, ni 3e avenue... c'est juste des bandes présentement.

Déneigement des coins de rues pour les piétons

la vitesse devrait être réduite pour les autos. l'offre de transport public devrait être meilleur.

Appel lumineux pour certains passages piétons

Revoir les pistes cyclables... sur la 3e Avenue, elles sont entre le stationnement en bordure de rue et la chaussée, ce qui, à mon sens, n'est pas très sécuritaire. Des stationnements de courte durée pourraient être aménagés à proximité des commerces où l'auto peut s'avérer nécessaire pour y transporter de la marchandise en grande quantité ou d'un poids trop lourd pour le transport en commun ou actif

Qu'il y ait des corridors réservés pour chaque moyen de déplacement.

La piste cyclable de la troisième avenue est dangereuse. Il faudrait prévoir une nouvelle artère cyclable.

baisser le trafic dans la 3e

Les stationnements et la piste cyclable étrangement fait.. aménagement d'une vraie piste cyclable peut-être et non simplement des couloirs. ?

Piste cyclable 8ème avenue, coin 18ème rue et 8ème avenue et aussi coin 18ème rue et 4ème avenue.

Plusieurs véhicules bruyants et trop rapides!

Réponses

Des stops , d os d ane , surveillance. Ejection des cyclistes au coeur du quartier. 1 et 8 avenue aux v3lo

La piste cyclable sur la 3e avenue : risques d'emportierage importants. Trop grande vitesse des voitures.

Une meilleure signalisation. Il y a quelques rues qui ne sont pas en quadrilatère et les gens qui ne sont pas habitués à rouler dans ce coin peuvent avoir de la difficulté à naviguer, ce qui peut mettre en danger piétons et cyclistes.

Désengorger le trafic

Un tramway va détruire la ville et rendre la circulation, le bruit et l accès à toute la ville un cauchemar.. pas de tramway

Le tramway va prendre trop de place le Mi de vont devoir changer leur habitude juste pour cela triste

Le quartier se fait très bien à vélo alors ça devrait être une priorité de s'assurer que les voies cyclables sont sécuritaires et que les automobilistes ont des stops lorsqu'ils croisent les voies cyclables. Ce n'est pas le cas près du cegep limoilou.

Il est nécessaire de vraiment bloquer la voie sur la 3eme avenue pr les pietons et velo et n'utoriser que les passages de vehicules exceptionnels (livraison, urgence) comme cela se fait en france. Sinon la demarche ne sert a rien et devient trop dangereuse

Le respect et l'ajout de passages piétonniers sur la 3e ave

Les ruelles doivent demeurer des ruelles avec un trafic local seulement.

Plus de piste cyclable

Diminution des places de parking à proximité des commerces

Surveillance policière pour les cyclistes qui roulent sur les trottoirs et à contre-sens sur la rue.

Les bandes cyclables ne sont pas assez protégées, les voitures circulent trop près des cyclistes. Les traversées piétonnes sont abominables. Il n'y a plus de peinture au sol. Les pancartes ne sont pas suffisantes pour inciter les automobilistes à arrêter. L'état des trottoirs. Les ruelles et les rues qui ont beaucoup de circulation de transit. Les ruelles sont maintenant des milieux de vie pour la plupart. Les automobilistes les utilisent pour gagner du temps et circulent trop vite.

Réponses

Cohabitation harmonieuse entre tout le monde,

La vitesse! Tout les modes de déplacements et a tout âges sont observable sur la 3e. A part qu'elle devrait être piétonne, une vitesse de 40km/h serait largement suffisante.

La voie cyclable mériterai un espace plus distinct (une vraie piste cyclable) pour rendre plus sécuritaires les déplacements à vélo, surtout lorsqu'on doit circuler avec des enfants.

Aucune idée.

Faire appliquer le code de la route, mettre fin au virage à droite au feu rouge, 30 km/h partout en ville

Respect des règles de sécurité routière

Protection et visibilité des voies de vélo.

La bonne cohésion entre piétons, vélos, voiture et tramway.

comme partout au Québec, l'automobile particulière est roi. C'est un peu notre vache sacré

Clientèle: personnes âgées, jeunes familles Bande cyclable sur la 3: dangereuse Limité l'usage des voitures dans les ruelles

La piste cyclable sur la 3e n'est pas très sécuritaire sachant qu'a certain endroit, il faut traverser la piste cyclable pour garer les voitures.

Il y a déjà beaucoup de déplacements de vélo, piétons et voitures . Si on ajoute le tramway, la sécurité pourrait être plus difficile à assurer . Si je tramway passe sur la 3e avenue, l'idée de fermer la rue à la circulation automobile m'apparaît alors une très bonne idée

Tous ces enjeux. Les voitures seules sont dangereuses pour les piétons, je n'imagine pas avec un tramway

Éviter que les vélos, les autos et le tramway partage la même voie.

Ajouter des traverses piéton, priorité aux piétons, ainsi que, quelques ralentisseurs (Bump). Sur la 3e et 4e avenue

Il y a déjà une piste cyclable le long des berges très utilisé . La piste cyclable sur la 3e avenue je la trouve dangereuse. Elle de rait être déplacer sur la 4e avenue.

Secteur partagé avec limitation de la vitesse (automobiles ET vélos).

Réponses

La tranquillité du quartier
Le manque de visibilité pour les automobilistes aux intersections rues, avenues.
Pas assez de traverses piétonnières et vitesse des automobilistes
Pouvoir tourner à gauche partout. Application du code de la route aux vélos - feux rouges, sens uniques, arrêts, etc
Les bandes cyclables doivent être sécurisées (bollards), et le marquage au sol doit être refait chaque année pour être clair et que les automobiles arrêtent de rouler dans les bandes cyclables. Des stationnements à vélo sécurisés doivent être installés. Les passages piétons ne sont plus très respectés à Québec par les automobilistes dans certains secteurs, il serait temps de sévir contre les automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux passages piétons quand un piéton est engagé. Les passages piétons pourraient être de couleur différente. Les bandes cyclables pourraient être peintes en vertes. Des sas pour les cyclistes aux intersections devraient être installés, systématiquement.
Les rues sont étroites et le 5 coins canadienne/bordy/18 ième dans ce coin là et aussi proche du CEGEP sur le coin de la brasserie La souche.
sur la 3 avenue la piste cyclable est dangereuse pour les auto et les bicycles lorsque le conducteur ouvre la porte la piste devrait être seulement d'un coté
Cohabitation voiture-vélo-piéton à améliorer pour plus de sécurité comme par exemple abaisser la limite de vitesse sur la 3ième avenue.
LA SÉCURITÉ SERA COMPROMISE PAR LE TRAMWAY QUI RESTREINDRA L'ACCESSIBILITÉ AU QUARTIER POUR LES VÉHICULES D'URGENCE
Le moins d'autos possibles et oui la 3e piétonne par moment, ce serait agréable et reposant
La vitesse et la présence de gros camions
Piste cyclable
Danger d'emportière pour les cyclistes se déplaçant sur la piste cyclable de la 3e avenue.
La vitesse n'est pas respectée, les rues dans Limoilou nécessitent un nouveau recouvrement et les trottoirs sont pas faciles à utiliser et en très mauvais états.
Une piste cyclable telle que celle sur la 3e avenue est très à risque. Les automobilistes ouvrent leurs portes sans regarder. Lors de manœuvre de stationnement, comme cycliste c'est très dérangerant et dangereux. Ça

Réponses

prendrait une piste cyclable bordées de petits poteaux ou de blocs de bétons quitte à retirer des stationnements. L'été, la troisième pourrait être à sens unique avec une seule voie pour les auto et plus d'espace pour les piétons et cyclistes.

Cesser d'ajouter des bandes cyclables qui nuisent à notre économie locale.

Des voies dédiées pour les vélos et réservées à l'année.

Circulation de transit automobile trop élevé. Trop de place pour les autos-solo, vitesse excessive

Vitesse

La piste cyclable sur la 3e avenue à déplacer sur la 1re avenue ou la 4e avenue. C'est une des pires décisions de l'avoir mise là en termes de sécurité des piétons, des vélos et des automobilistes. Les cyclistes sont de transit et non pas des consommateurs comme le sont les automobilistes.

Rendre la troisième avenue et piétonne et cyclable de la 4ième à rue la 11ième rue. Demander aux commerçants de faire livrer leurs marchandises par les ruelles.

les camions qui roulent en sens inverse de la rue à haute vitesse durant certaines construction. y compris les camions de la ville

Refaire la traversée pour vélos angle 8e avenue et 4e rue, obligés de traverser en biais et dangereux. Souvent, des camions de livraison bloquent la piste cyclable et c'est très dangereux

Double piste cyclable sur 3e Avenue, partage des rues,

Privilégier les personnes à pied ou en vélo et non celles qui circulent en automobile. Bref, changer de siècle.

Diminution de la vitesse

Amélioration piste cyclable sur la 3e avenue.

Demander aux cyclistes de respecter les postes ou voies cyclables. Tout comme l rue st- Jean, la 3e avenue devrait être piétonne pour tous les week-end de l'été

vitesse réduite

La circulation sur la 3e Avenue où il est parfois difficile de traverser puisque beaucoup d'automobiles, piétons, etc.

Réponses

Plus de vraies pistes cyclables, d'espaces verts et surtout pas de tramway. Je ne veux pas de tramway.

Accorder plus d'attention au niveau sécurité d'abord aux piétons avec de grands trottoirs. Le stationnement sur rue de la 3e Ave offre un rempart non négligeable aux piétons en cas d'accident sur cette rue.

Vous avez investi (\$\$\$) pour refaire ce grand coin de rue avec des lignes permanentes, des clôtures, et vous voulez encore tout défaire

Rien

la vitesse

Il faut être alerte en tout temps vu que ce quartier est déjà restreint en espace et pour la visibilité. Donc, il est faut être alerte à tout niveau pour éviter un accident. De rajouter un tramway n'aidera en rien la visibilité et la sécurité de tous.

Le manque d'entraves sur la 4eme avenue tant visuelles que signalétiques en font un axe de transit où la limite de vitesse et les traverses piétonnes sont peu respectées. Le transport actif (entre autre scolaire) y est souvent difficile.

Ce sont des rues trop étroites déjà. Le tramway ne devrait pas passer là

l'impossibilité de traverser les rames de tramway

On observe toujours de la vitesse excessive sur la 3e et la 4e avenue. On voit aussi encore plusieurs automobilistes effectuer des virages en U au milieu des rues et des avenues. La 4e avenue demeure présentement trop large pour l'usage qui en est fait, favorisant la vitesse excessive des véhicules à moteur. Malgré les réaménagements, l'intersection de la Canardière et de la 3e avenue demeure une intersection plus ou moins sécuritaire pour les piétons : les automobilistes sont insuffisamment prudents en tournant sur la Canardière à partir de la 3e avenue, en particulier lorsqu'ils vont vers le nord. De nombreux feux de signalisation interrompent le parcours des piétons sur la 3e avenue : les piétons doivent attendre le feu pour piétons, interrompant fréquemment leur parcours. De plus, plusieurs automobilistes de la ville de Québec ne respectent pas cette signalisation, profitant du feu pour piéton pour avancer. Une priorité à la traversée des piétons aux feux verts devrait être envisagée (comme c'est le cas à Montréal).

3ème avenue trop petite pour tout les usages, piste cyclable déjà trop exposé et notamment impraticable par les enfants

Si on veut garder la formule familiale et sécuritaire, il faut conserver ou améliorer les voies réservées aux vélos. Il faudrait aussi rajouter des traverses piétons au sol. Souvent on doit attendre longtemps pour pouvoir traverser. Penser à rendre permanentes les rues fermées aux automobiles.

Réponses

Aucun

Développer les pistes cyclables.

Aménagement de pistes cyclables sécuritaires.

La cohabitation vélo piétons et voitures , surtout les stationnements qui traversent les pistes cyclables

La sécurité des piétons et des cyclistes doit être augmentée. Plusieurs automobilistes circulent encore très rapidement sur la 3e avenue et dans les rues avoisinantes ce qui crée parfois des situations dangereuses.

Le quartier est densément peuplé, avec peu d'espaces de stationnement (pour les résidents et les non-résidents), des trottoirs étroits, des pistes cyclables à même la rue (donc, risques d'emportierage), des artères commerciales dynamiques, des limites de vitesses peu souvent respectées et des intersections (feux de circulation prioritaires) à l'avantage des automobiles plutôt que des piétons. Idéalement, il faudrait que les non-résidents puissent avoir accès à un stationnement décentralisé avec navette fréquente, pour désengorger les rues commerciales et résidentielles.

La bande cyclable est une illusion de sécurité. L'emportierage est un risque. Il faut réduire la place de l'auto et sécuriser les usagers plus vulnérables.

Les transports actifs sont plus vulnérables. On doit aménager des installations autonomes, loin de l'automobile et du tram.

Rien de différent

La 18e Rue!!!! Rendre les passages piétonniers visibles partout. Rendre les voies cyclables plus sécuritaires, les préparer plus tôt (les "poteaux" ne sont jamais installés le 1er mai).

Le vélo doit aller dans les zones résidentielles et non sur les artères commerciales.

De la Canardière devrait avoir une piste cyclable jusqu'au terminus Beauport! C'est très épouvantable en vélo sur la portion qui n'a pas de piste cyclable. La 18ème rue, aussi, qui est la voie d'accès naturelle au Grand Marché depuis Maizerets. La circulation y est bruyante, rapide et peu pratique pour le vélo. Une piste cyclable là s'impose. Mais grosso modo il faut multiplier l'offre de pistes cyclables partout dans Limoilou et ne pas laisser Maizerets et Laitet de côté!! Le territoire est parfait pour le vélo dans ces quartiers. La principale contre-indication au développement de son utilisation, c'est de savoir que ça sera bruyant, épouvantable et pas pratique (faire le détour par la piste cyclable qui se trouve sous l'autoroute Dufferin, c'est un joli voyage, mais c'est la plupart du temps un si gros détour que bien des gens décident de ne pas la prendre.)

Réponses

Multiples, déjà que le vélo, c'est risqué, les autos utiles pour aller faire ses achats.....!

Un plus grand respect par les cyclistes, quadriporteurs, trottinettes électriques et autres nouvelles mobilités sur route des règles de civisme en matière de déplacements vis à vis des personnes souhaitant se comporter en piéton. Marquer clairement que les passages piétons en pavé sur la 3^{ème} sont des vrais passages piétons. Un déneigement accru des ruelles me semblant aussi compliqué qu'utile pour le caractère piétonnier du quartier, la Ville pourrait réfléchir comment négocier pour que les ruelles servant de dépôt à neige garantissent un libre passage. Ce passage serait équivalent à un trottoir (environ 2 mètres). Cela permettrait de dessiner au fil des années une carte piétonne 4 saisons incluant les raccourcis paisibles des ruelles.

Limites vitesses Et moins d'attente aux traverses piétonnes

Le lien entre le vieux-Limoilou et Maizerets est extrêmement dangereux pour les piétons et les cyclistes sur la canardière.

Vitesse trop élevée des voitures, lenteur des feux (qui poussent une majorité de piétons et cyclistes à traverser illégalement et donc à se mettre en danger), quantité insuffisante de traverses piétonnes et de saillies de trottoir, absence de ligne double sur les voies cyclables (protégeant le ou la cycliste des emportières)

Le problème : les autos qui ne respectent pas la piste cyclable

Les pistes cyclables doivent avoir un espace dédié sécuritaire et non partagé avec les autos. Le secteur du Vieux-Limoilou favorise encore trop la voiture (stationnements, avenues, priorité aux feux, limites de vitesse), au détriment des piétons, des cyclistes et de la convivialité du quartier.

La cohabitation des piétons, cyclistes et automobilistes.

Les pistes cyclables de la 3^e avenue sont trop étroites. Celles de Canardière sont bien et doivent être maintenues en dépit du passage du tramway.

Référendum

Je crois que les enjeux sont principalement de l'éducation. Pour être piéton et motocycliste, j'ai souvent des problèmes avec des piétons ou vélos qui coupent les véhicules ou encore des automobilistes et motocyclistes qui ne font pas leurs arrêts obligatoires aux arrêts, feux de circulations ou aux traverses de piétons.

La vitesse sur les avenues et l'utilisation des ruelles comme voies de contournement de la circulation sont problématiques pour la sécurité d'un nombre croissant (et c'est heureux) de jeunes en trottinette et vélo.

Réponses

Actuellement les trois modes de transports partagent relativement bien dans le quartier. Il faut que cela demeure.

Sur la 4ème avenue en particulier, il y a beaucoup de circulation de plaisance, bruyante et excédant trop souvent les limites de vitesse. Beaucoup aussi empruntent les ruelles pour raccourcir leur trajet. Il faut absolument mieux contrôler cette circulation.

Risque d'emportière pour les cyclistes. Vitesse de de circulation automobile.

Développer les voies vélos

Avoir vraiment une signalisation adéquate pou chaque type d'usage (vélo, auto, à pied)

Réduire la vitesse dans les rues et faire appliquer la mesure par les forces de l'ordre.

Diminuer la circulation automobile pour favoriser une rue piétonne et le transport en commun sur cette partie de la 3e avenue

Il faut que la circulation reste fluide pas de zone juste piétonnier (rue fermée)

Il faut mettre des Arrêt au croisement des rues qui traversent la 3e afin de protéger les cyclistes et les piétons.

Il y a peu de choses qui nécessite du changement

La piste cyclable sur la 3e avenue, qui est très dangereuse pour les cyclistes étant donné son aménagement au travers des voitures. La 3e avenue pourrait devenir à sens unique, afin de laisser de l'espace dans la rue pour aménager une piste cyclable adéquate et sécuritaire.

Des pistes cyclables sécuritaires : faire le tracé collé au trottoir plutôt qu'entre la rue et l'Espace de stationnement. Comme les gens sont généralement seuls dans leur auto, on diminue les risques d'emportières. Des supports à vélo en quantité, partout dans le Vieux-Limoilou. La traverse du boulevard Laurentien au bout de la 4e Rue, qui est tellement dangereux, malgré la passerelle (+5 minutes, donc peu de gens l'utilisent)

Il n'y a pas assez d'espace pour les vélos, les autos passent trop proche des accotements.

Contrôle de la vitesse des autos

L'intersection de la Laurentienne est nulle pour les piétons et les vélos = l'axe Pont Drouin/Parc Victoria. Tout tourne autour de la voiture. Ça devrait être l'inverse.

Réponses

personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante ou avec poussette ou à vélo (et enfants) versus passer constamment par dessus les rails, c'est pas évident. Il ne faut pas obliger tous ces gens à faire des détours pour pouvoir traverser les rails de trawmay! véhicules bloquées sur les rails par du trafic ou accrochage, etc...! personnes qui manifeste devant un trawmay!!!! traverse des rails versus feux de circulation et trawmay ...

La proximité des autoroutes nuit à la qualité de vie par le bruit, la poussière, la pollution et la sécurité des passants à traverser en sécurité.

Surtout réduire la vitesse et la quantité de camions lourds qui circulent dans le quartier.

La vitesse réduite. Prévoir un stationnement public gratuit si possible près du quartier et redonner une partie de la rue aux gens. Cet façon de faire peut être que de telle date à telle date l'été, de telle heure à telle heure le soir et les fin de semaine. L'hiver, l'essentiel est de pouvoir se rapprocher des commerces avec les voitures quand c'est possible.

Le quartier est somme toute sécuritaire, quoi que les voitures qui se servent des ruelles comme voies de transit ou pour faire demi-tour posent un risque pour les piétons.

Il faut conserver et protéger les espaces de stationnement et pour velo sur la 3e avenue: les commerces en on besoin.

Préservation des trottoirs et des pistes cyclables

s'assurer que les couloirs cyclistes soient respectés. déplus, les stationnements sont très dangereux car ils empiètent sur les couloirs cyclistes lors des stationnements des véhicules, de leurs départs et des ouvertures de portes des autos

Être attentif aux vélos surtout quand je suis en voiture. Par exemple regarder avant de traverser les pistes cyclables et aussi lors de l'ouverture des portes de voiture.

Prolonger les périodes de disponibilités des pistes cyclables. Avec le climat qui change, les cyclistes sortent avant que les pistes ouvrent et après qu'elles ferment, alors on se retrouvent avec plein de voitures stationnées sur les pistes avec des cyclistes qui se font pousser dans la rue (dangereux avec les portières qui s'ouvrent). Aussi, il y a beaucoup trop de trafic lourd permis dans les rues résidentielles (très bruyants, polluant et dangereux). La vitesse de conduite devrait être réduite à 30km partout et le trafic lourd interdit sauf sur les artères larges et achalandées. Avec les travaux, les transports lourds ont tendance à emprunté les voies résidentielles qui devraient être plus tranquilles, comme la 22e rue et la 8e avenue. Ça fait beaucoup de bruit, de poussière et de pollution aérienne, sans compter le danger pour les personnes à pieds et à vélos (de plus en plus d'enfants aussi).

Réponses

La sécurité des déplacement piétons - les automobiles vont VITE, et ne respecte pas les passages piétons, voire la signalisation à l'occasion (ex. sens uniques). La sécurité à l'entrée et à la sortie des ruelles.

Automobile: La vitesse et l'impatience de certains conducteurs

la vitesse des voitures est trop haute et les pistes cyclables devraient être à l'année

La visibilité limitée due à l'étroitesse des voies et de nombreux croisements de rues

Pour moi les vélos ne se mélange pas au voitures si oui pourquoi il n'y as pas de vélo sur la 40 et 20 etc...

Vitesse. Il devrait y avoir des photos radar sur la 4e avenue, surtout qu'elle va devenir un raccourci avec le tramway. C'est une avenue dangereuse. Surtout coin 18.

Trop de vehicules

Aucune idée.

Les aménagements cyclables sont serrés avec les voitures.

Je ne sais vraiment pas.

Vitesse et impatience des automobilistes

Les intersections! La visibilité est réduite pour tous (tout mode de transport confondu) avec les autos stationnées près des intersections. Par exemple, en auto, il est pratiquement impossible de voir un cycliste qui arrive sur la piste de la 3e avenue, à moins de déjà être engagé dans l'intersection.

La vitesse. Visibilité. Tout ce qui est à proximité ou sur le chemin des écoles ...

partage de la voie avec tous ces modes de transport me semble difficile

Une cohabitation adéquate et une priorisation pour la mobilité active, surtout pour assurer la sécurité de ses usagers

Une meilleure signalisation.

Circulation vélo à contre sens, limiter les feux de signalisation, respect des bandes cyclables proches des autos

Réponses

les voitures devraient être interdites à partir de 10h sauf pour des cas spéciaux.

Il n'existe pas d'enjeu de sécurité pour les automobiles, elles sont toujours reines. Il faudrait réduire leur domination.

Les voies pour vélo sont dangereuses  une piste séparée serait plus sécuritaire

Complexité à gérer le trafic de façon sécuritaire mixte sur la 3^{ème} avenue dans le cas où le tracé emprunte la 3^{ème}. Piétons et consommateurs qui doivent traverser à travers le tramway, véhicules moteurs et cyclistes. Cyclistes qui doivent surveiller véhicules, tramway et piétons. Et ainsi de suite. Augmentation des risques et du stress. À vouloir tout mélanger ça va faire une grosse omelette.

Voir ma réponse sur l'hégémonie de la voiture. Privilégier le mou

Piétons et vélos devraient avoir une plus grande partie réservée sur l'artère. Circulation moins rapide des automobiles (30km/h)

ne pas dupliquer tous les moyens de transport sur toutes les rues, donc gardé la 3^{ème} avec vélo et voiture et la quatrième pour voiture et tramway

Vitesse

En vélo, sur la 4^e avenue, un tramway permettrait de faire un bel aménagement pour le vélo.

Faire respecter la priorité aux passages piétons qui ne sont jamais respectés par les voitures. Séparation de la voie cyclable et automobile

Aider les vélos à pouvoir circuler en sécurité, et idéalement sur tout le territoire de la ville. Le développement n'a pas été pensée pour autre chose que la voiture. Il faut repenser l'aménagement - une automobiliste.

Les stationnements sont limités et empiètent sur l'espace de la rue. Ils y a donc toujours risque d'accrocher les gens qui entrent et sortent de leur véhicule ou qui traversent la rue.

18^e rue , très passante (voiture circule vite) 4^e avenue très passante (voiture circule vite)

Piste cyclable 3^e avenue ultra dangereuse (emportierage, bande cyclable étroite et trop collée sur la voie de circulation, sécurité à revoir pour le passage sous le viaduc chemin canardière)

Priorité le vélo

Réponses

Moins de vitesse.
oui il faut trouver des moyens de forcer les autos à respecter les piétons
L'auto prend beaucoup de place. J'aime bien quand une portion de la 3e avenue devient piétonne pour des événements. J'envisagerais de rendre un tronçon piéton en tout temps l'été.
Des séparations physique (e.g. plots) entre les bandes cyclables et les voies de voitures
Cohabitation des vélos et voiture sur 3ieme avenue
La visibilité est grandement reduit par la quantité importante de voitures stationer. Je sui toujours un peut inquiet quand je sui a velo ou en voiture. Liberté plus d'espace pret des jonctions rue/av serait une grand amélioration ex: coin 4e rue première av.
La vitesse. De nombreux automobilistes prennent de la vitesse en traversant le pont Dorchester et entrent dans le quartier trop vite. Idem pour ceux qui arrivent des autoroutes: ils ont le pied pesant! Des aménagements obligeant ces derniers à ralentir (rétrécissements de chaussée, stationnement alterné, etc.) seraient les bienvenus.
Corridor velo mieux encadré
Stationnement sur la rue-- les automobilistes qui ouvrent leurs portes lorsque le cycliste passe.
Limitation importante de la vitesse, respect des traversées des piétons.
LES TRAVERSES PIÉTONNES SUR LA 4E AVENUE ET AUTRES RUES Elles ne sont jamais respectées. Il y a de la belle argent à faire en mettant un policier en surveillance. Enceinte, avec mon conjoint en fauteuil roulant et notre enfant de 3 ans, 1 voiture sur 5 s'arrête pour nous laisser passer. Ce n'est pas normal.
Ne pas réduire le nombre de voies cyclables réellement réservées aux cyclistes, peut-être même les augmenter.
Aucun soucis de sécurité entre une auto et un tramway. Réduire les autos amènera plus de sécurité pour les piétons vélo, même avec un tramway.
Les stationnements sur la rue...sont effectivement pratiques mais dangereux pour le partage avec les vélos
Rues à sens unique
Ce sera difficile pour les vélos, à déplacer 4ème avenue

Réponses

Trop de véhicule !

Il faut s'organiser pour que le moins d'Automobiles possible puissent entrer dans le quartier afin qu'il reste sécuritaire et soit un quartier pour les jeunes familles.

Je crois que si le tramway passe sur la 3e Avenue ce serait vraiment convivial avec la piste cyclable qui est déjà située à cet endroit et encore plus sécuritaire pour les gens qui viennent marcher dans le secteur pour aller chez certains commercçants.

Élargir la piste cyclable de la 3e Avenue, c'est trop dangereux actuellement.

Si le choix est retenu pour la 4e avenue les enjeux sont aussi présents à ce niveau mais moindre que si le tramway devait passer sur la 3e avenue.

La signalisation visible

compte tenu de sa largeur, la 4e avenue serait beaucoup plus appropriée pour des voies réservées aux cycliste et tramway

Tenir compte de la grande mixité de la population, jeunes couples avec enfants, personnes âgées, personnes handicapées.

La création de pistes réservées aux piétons/cyclistes.

Le bruit et l'augmentation du trafic dans les rues à proximité et dans les ruelles.

Partage de la route avec bicyclettes, planches à rouler, triporteurs, piétons... La sécurité de tous passe peut être par une rue piétonne?? Avec suffisamment de stationnements pour les voitures.

la vitesse des automobiles devrait être réduite

Il faut que tous puissent cohabiter avec le tramway!

Réduire la vitesse des automobiles.

Plus de policiers à vélo

Assez d'espace pour que les piétons et les vélos circulent de manière sécuritaire.

Son spécifique : signalement de l'arrivée du tram qui commande l'obligation d'arrêts pour tout autres véhicules que le tram -en approche de station - aux traverses d'intersections ayant des arrêts et de feux de signalisation -au départ

Réponses

de celle ci -jeux adéquats des feux spécifiques de couleurs) directement au pourtour du devant du tram) qui s'ajoutent aux sons expliqué plus haut

Je crois qu'il devrait y avoir ajout de bande cyclable.

Feux de circulation plus réfléchis et mieux adaptés à chaque intersection avec des cycles différents selon l'heure du jour ou même des senseurs sur les rues secondaires pour déclencher un cycle.

Je crois que les voitures n'ont pas leur place sur les rues achalandées comme la 3e avenue. Il devrait être possible de circuler à pieds sans danger, comme la place des arts à Montréal.

L'espace de circulation en vélo devrait être suffisamment large.

Les "door zone" sur une bonne partie des pistes cyclables (3e avenue/Canardière). Les vélos sont amenés à circuler à l'endroit où les gens ouvrent leurs portières de voitures en étant dos aux cyclistes. Ça demande une vigilance accrue pour les cyclistes.

Réduction de la vitesse automobile pour la sécurité des piétons et des vélos.

Comme partout à Québec, il est risqué d'être piéton et cycliste.

Réduire vitesse des autos pour les piétons

Les limites de vitesse pourraient être abaissées. Le tracé des pistes cyclables à revoir peut-être?

L'étroitesse des rues due au stationnement des deux côtés

L'espace nécessaire pour les déplacements en auto, à pied ou en vélo d'une manière équitable.

Manque flagrant de piste cyclables réservées aux vélos et bien protégées.

Globalement le quartier laisse trop de place aux véhicules et à leurs infrastructures. Trop de voitures, trop de stationnements, trop d'asphalte et des camions de livraison qui se croient tout permis pour les commerces de la 3e avenues. Bilan, on mise davantage sur les mobilités douces et des infrastructures qui leurs sont dédiées. On donne en toute temps la priorité aux piétons et cyclistes aux intersections, on prévoient des voies dédiées, on élargit les trottoirs et on ajoute du mobilier urbain en conséquence pour que la machabilité et cyclabilité soient grandement améliorée et donc par extension la sécurité de tous. L'ajout du tramway pour être structurant doit amorcer un ensemble de modifications porteuses pour notre milieu de vie. Ainsi, il faut contraindre les déplacements en automobile pour que la fréquentation du tramway soit au rendez-vous et encourager toutes les formes de mobilités

Réponses

collective et active. À ces conditions, il est possible d'espérer que ce projet gargantuesque puisse entraîner des retombées positives pour notre milieu et notre portefeuille.

les rues sont petites et le stationnement est important pour les commerces sans cela les commerces n'y arrivent pas c'est aussi devenue très familière ce qui fait qu'il y a des enfants donc il faut faire attention à tout ce monde

La sécurité des cyclistes sur la 3^e avenue pourrait être améliorée en réduisant la circulation sur celle-ci.

Piéton

Les codes de la route ne sont pas les mêmes pour les vélos et les voitures. On semble suivre le code qui nous plaît le moment venu. C'est dangereux. En ajoutant un troisième transport, est-ce que le problème va s'empirer?

Avec le tramway sur la 3^{ième} Avenue, la densité des déplacements de toute sorte (vélo, triporteur, auto, tramway, camions livraison, etc.) amplifierait la dangerosité pour tout le monde dans leurs déplacements.

Diminuer la vitesse

Les lumières piétons (et cyclistes) trop restrictives par rapport à l'achalandage, et créent des conflits d'usages surtout aux intersections

Rendre la piste cyclable plus sécuritaire sur la 3^e avenue. Aménagement qui favorise la mixité des usages de la voie: piéton, vélo, transport collectif, voiture - avec un avantage assumé pour les modes de transport actif.

Rien de spécial

Il faudrait utiliser la 4^{ième} avenue pour les cyclistes et autres. Dans les grandes villes, les autos et cyclistes circulent avec le tramway, par contre, il faudrait avoir du respect mutuel.

La piste cyclable est dangereuse au niveau des portes d'auto. Se promener au travers des autos n'est pas agréable, que ce soit pour les piétons, cyclistes ou patineurs. Je pense qu'il faut rendre ça pratique de se rendre là sans voiture, ensuite la vie va faire le reste au sens où ça ne devrait pas être idéal de se balader là en auto.

Des zones bien délimitées respectives pour l'auto, le piéton et le vélo sans chevauchement.

4^{ème} avenue devrait être une rue de transit 3^{ème} avenue devrait devenir piétonne

Réponses

L'éclairage des rues, la visibilité des panneaux et le marquage au sol
Tenir compte de la population qui y réside, c'est-à-dire conserver l'endroit sécuritaire pour les familles et les enfants.
Diminuer la vitesse des autos.
réduire la vitesse
Pas d'enjeu, les gens se sont adaptés à la cohabitation vélo/voiture sur la 3e avenue
L'achalandage est important pendant les heures de pointe. Il ne faut donc pas ajouter plus de circulation sur les rues principales ou les rues secondaires, pour que le quartier reste sécuritaire et agréable pour les petites familles et pour tous ceux qui le fréquentent.
Je ne connais pas assez le quartier
Problème stationnement des 2 côtés , donc un seul côté de stationnement et une piste cyclable de l'autre côté pour éviter l'emporiage
Les ruelles sont des lieux de prédilection pour les modes actifs, pour le jeu, pour l'esprit de voisinage à petite échelle, pour les bazars, pour les enfants qui glissent sur des butons l'hiver, pour l'appartenance/identité. Il faudrait éviter que certains « blocages » des rues ou interdictions de virages aient comme répercussion de rediriger du trafic automobile dans les ruelles.
Sécurité des piétons
Un lettrage plus évident avec des couleurs à l'avenant
Vitesse des autos sur la 4e avenue.
Aucun enjeux, toutes les voies direction nord-sud sont à double sens (1ère, 2e,3e et 4e avenue) pour les voitures. Les vélos et piétons ont le libre choix
Réduire la vitesse des automobiles et augmenter la visibilité des parcours piétons et cyclables. Parcours cyclables "ouverts" à l'année et déneigé.
sortir du quartier vers l'ouest 4e rue où il faut traverser le boul Laurentien ou un passage vétuste et qui ne débouche pas sur une piste cyclable menant vers la côte Salaberry
Trop de circulation automobile; trop de vitesse; les pistes cyclables devraient être délimitées par des bolards ou avoir de véritables rues partagées

Réponses

Des rues/trottoirs bien entretenus. Des avancés et saillies de trottoirs, comme ce qui devient de plus en plus courant dans les quartiers centraux de Montréal: en plus de la sécurité, ça permet du verdissement. Aussi, la Canardière, entre la 3e et 4 avenue est très longue, et il n'y a pas de traverse hors des intersections qui sont espacées: traverser hors des intersections est donc dangereux. On a ajouté ce genre de traverses rue St-Denis à Montréal, et c'est une grande amélioration.

Priorité aux piétons pour assurer sa protection jusqu'à la station. J'estime que le vélo est aussi dangereux que l'auto pour ledit piéton car plus délinquant que l'auto qui ne roule pas sur le trottoir et qui arrête aux feu rouge

Trop de circulation automobile et beaucoup sont en transit dans le quartier. Les véhicules roulent trop vite et les automobilistes sont impatients. Aussi, sur les pistes cyclables, il y a une croissance importante de véhicules motorisés (électriques et parfois à essence) de toutes sortes qui rendent les déplacements à pied et à vélo dangereux. Une réglementation municipale à cet effet est urgente!

La 18iem au coin de la 4iem est très dangereuse , ça va trop vite sur la 18iem

avoir une vraie piste cyclable dans la 3e avenue au lieu d'une bande cyclable dans la zone des portières d'auto.

Cohabitation auto et tramway avec une lumière qui arrête les auto pendant que le tramway passe afin de préserver le plus d'espace pour les piétons et vélos

Majeurs

Aucune attention particulière sinon de rester vigilant au niveau sécurité

Entrer dans le quartier à pied par le nord en traversant la 18e Avenue en raison de la rapidité de la circulation. Mais ce problème est en train d'être réglé par la Ville.

Je n'ai pas d'opinion sur ce sujet.

- Une piste cyclable le long de stationnements accroît le risque d'accident par ouverture de portière ou par une auto stationnée qui sort subitement de son stationnement (mais c'est quand même mieux que pas de piste cyclable du tout sur la 3e avenue!) - Les autos tournent parfois rapidement à partir de la 3e avenue (et des avenues en général) sur les rues (ex : une auto qui roule sur la 3e avenue qui tourne sur la 10e rue), ce qui peut être dangereux pour les piétons qui parcourent la 3e avenue, s'ils n'ont pas le temps de voir l'auto tourner vers eux en traversant la rue. - Il y a certains endroits où il n'y a pas de panneaux d'arrêt aux intersections sur la 2e avenue : c'est mélangeant pour tous les usagers de la route et ça peut accroître le risque d'accident.

Je ne sais pas

Réponses

Il y a beaucoup de voitures stationnées sur rue dans des rues relativement étroites, ce qui obstrue la vision tant des nombreux piétons qui veulent traverser ailleurs qu'aux intersections que celle des automobilistes qui voient parfois surgir des piétons d'entre deux voitures stationnées. La circulation automobile doit donc être ralentie pour diminuer les risques de collision. Il pourrait y avoir plus de bollards pour mieux marquer la piste cyclable sur la 3e Avenue, là où la piste est directement adjacente au trottoir, car les automobilistes viennent souvent s'y stationner plus ou moins temporairement et obstruent de ce fait la voie aux cycliste, ce qui est dangereux. Les intersections entre le chemin de la Canardière et la 4e Avenue, et entre le chemin de la Canardière et la 3e Avenue, ne sont pas les plus sécuritaires à traverser, car les automobiles peuvent venir de plusieurs directions différentes.

Utilisation des ruelles pour contourner certains axes Alors que de plus en plus ce sont des lieux de socialisation sécuritaires important pour les enfants surtout

Augmenter la sécurité des corridors destinés aux vélos.

La prudence a sa place comme ailleurs surtout pour les enfants. Il doit y avoir des places de jeux sécuritaires pour eux.

La vitesse des voitures est très élevée dans le secteur, surtout sur la 1ère, la 3e et la 4e avenue. Il faudrait modérer ça. Le tramway aidera, mais je crois qu'il faudra faire des efforts additionnels.

Des traverses de piétons sécuritaires

S'assurer du maintien d'une réglementation bien connue et respecté par les 3 parties

Diminuer la circulation automobile sur la 3e Avenue augmentera la sécurité à pied et à vélo.

vélo

Les bandes cyclables qui longent une rangée d'auto stationnée et très dangereux pour l'emportière. Donner suffisamment d'espace pour les usagers du transport actif. Offrir des aménagements qui encouragent les piétons à y circuler plutôt qu'à emprunter les aménagements cyclables. Penser à des aménagements fluide pour le transport actif. Permettent un bons partages de la route entre les usagers par des aménagements clairs, pratique et qui font sens.

Priorité aux enfants qui se déplacent à pied (vers l'école), et aux cyclistes.

- Piste cyclable dédiée, séparée de la voie automobile et accessible à l'année, au lieu d'une bande cyclable estivale avec stationnement possible sur celle-ci à

Réponses

plusieurs moment - Changement du fonctionnement des feux pour être comme à Montréal (et partout ailleurs dans le monde), donnant AUTOMATIQUEMENT la priorité au piétons lorsque le feu est vert dans un sens. - Diminuer la vitesse permise pour les autos et modifier l'aménagement pour que celle-ci soit respectée (chicane, voie plus étroite, trottoir au même niveau que la rue, dos d'âne, etc.)

Favoriser les différentes sortes de voies cyclables, aménager les boulevards urbains de sorte à ralentir le trafic routier.

Une bonne signalisation de tous les espaces réservés

Limoilou est plaisant pour les déplacements à pied et à vélo, mais les intersections sont risquées et la vue est cachée par les voitures stationnées.

Des lignes mieux tracés au sol et des pistes cyclables réservés aux cyclistes. Les automobilistes se stationnement souvent dans la voie cyclable pendant l'été et c'est dangereux.

La réduction de la vitesse des voitures et l'aménagement de nouvelles rues "conviviales" constituent les meilleures solutions.

Fermeture de la circulation entre la 4e Rue et la Çanardiere sur la 3e Avenue

En ce moment il y a un danger important d'emportierage pour les cyclistes sur la 3e avenue, beaucoup aussi de circulation de transit à haute vitesse dans le quartier qui crée un danger pour les piétons, résidents et cyclistes

Forte densité de déplacement. Les virages en particulier me semble à risque.

moins de voitures, plus de piétons, , mais surtout, un meilleur partage entre tous, y compris les vélos. Une piste cyclable sur le tracé de la 4e avenue serait à propos, pour permette aux piétons de circuler sur la 3e avenue sans gêne.

La vitesse et les camions sur la 1ere avenue. Pour les piétons, le coin 4e rue et 1re Avenue est particulièrement insecure, surtout le soir, car laid, entouré de bâtiments en décrépitude, le manque de lumières, et la présence constante de gens douteux, malgré que ce soit un coin stratégique pour les déplacements en bus.

Réduire la vitesse permise.

Les premiers temps, de la surveillance accru pour que les personnes soient plus prudentes à la venue du tramway.

Une attention particulière aux cyclistes

Réponses

S'assurer d'avoir des trottoirs larges et une piste cyclable. De plus, avoir des lumières rouges pour ralentir la vitesse des autos.

Mieux encadrer les travaux / chantiers : trottoirs et bandes cyclables (déjà peu nombreuses) souvent supprimés, ce qui oblige à marcher ou rouler directement sur la route, notamment sur des voies comme le chemin de la Canardière ou la 1^{ère} avenue, où les voitures, camions et bus roulent vite. Or, comme expliqué précédemment, la plupart des rues sont étroites à Limoilou, donc, entre les autos stationnées et les chantiers, il n'y a parfois plus beaucoup de place pour les piétons et les cyclistes.

La piste cyclable sur la 3^e avenue. Vraiment pas évidente avec les autos stationnées à droite

Une meilleure signalisation des passages piétons.

Question # 12. L'insertion d'un tramway apporte plusieurs opportunités d'aménagement dans les quartiers traversés. Qu'est-ce que l'arrivée du tramway dans le quartier de Maizerets devrait permettre d'améliorer au regard de la qualité de vie, du travail, des loisirs, etc.? 583 réponses

Réponses

Facilité accrue du transport en commun et la possibilité de moderniser

Meilleure connectivité avec le vieux-limoilou et la 3^e avenue (artère commerciale).

Rendre le quartier plus intéressant visuellement (plantation d'arbres, diminution de la largeur du chemin de la Canardière qui est une quasi-autoroute à l'est de la 8^{ème} avenue. C'est un quartier sans aucun charme mais qui, par sa proximité du centre-ville, aurait un fort potentiel de développement.

Meilleur accès vers le centre ville

Déservir la population locale et les commerces et les endroits où se concentrent des masses d'employés (hôpital, édifices à bureau)

Planter plus d'arbres pour améliorer la qualité de l'air de ce quartier.

Le chemin de la Canardière entre le Cégep et l'hôpital devrait être requalifiée. Il s'agit également d'une opportunité de mieux relier Limoilou aux grands générateurs de déplacement de Maizerets en transport actif (hôpital, Domaine de Maizerets, etc.)

Une plus grande mobilité entre la partie au nord et au sud de la Canardière. Un aménagement pensé pour les usagers vulnérables.

André Lavoie

Réponses

De meilleures options de déplacement, en dehors de l'automobile. Une requalification et dynamisation des artères commerciales.
1. Diminuer la vitesse des automobilistes sur de la Canardière. 2. Créer des voies cyclables pour les vélos afin qu'ils arrêtent d'utiliser les trottoirs. C'est une plaie pour les piétons. 3. Faire une place publique au coin de la canardière et des capucins, le stationnement actuel est laid et inutile. 4 Créer enfin un quartier innovant avec des entreprises non polluantes et plus de famille au sud de la Canardière
Meilleur accès au quartier Limoilou et à la basse ville. Je crois que ça va amener plus de commerces et favoriser la verdure du secteur.
Créer une artère commercial avec plus de locaux commerciaux autour de la nouvelle station de tramway qui devrait être devant l'église dans Maizeret.
Des déplacements plus propres, sans prendre sa voiture
Meilleure vie économique et dynamisme
Plus d'offres commerciale dans le quartier, plus d'arbres et diminution de la voiture
Changement de l'offre commerciale
Plus de commerces de proximité sur Canardière. Création d'une culture de quartier avec des lieux significatifs (plus que le Vieux-Limoilou)
Meilleur déplacement vers le centre-ville. Des places publiques proches des stations du Tramway. Retrait de la circulation sur Canardière pour laisser la place au tramway et redonner l'espace aux citoyens
confort et précision quant aux déplacements.
Ajout de verdissement, de places publiques et d'arbres
Plus de canopée. L'îlot occupé entre autres par un restaurant asiatique à l'ouest de l'avenue Mailloux pourrait être récupéré par la ville pour y aménager un petit parc. Des bandes cyclables aussi sur le boulevard Sainte-Anne et la Canardière.
La création de nouveau commerce pouvant desservir toute la nouvelle population qui s'en vient ! Beaucoup de logement en construction.
l'Accessibilité pour tous au transport en commun (voir mission du TRAAQ)
un accès rapide et efficace vers les lieux de travail de St-Roch, D'estimauville et Haute-Ville! :) Élimination des métrobus bruyantes du RTC sur de Canardière
oui mais je ne peux pas me prononcer car je ne connais pas ce quartier.
Accès plus rapide à la haute-ville
Moins d'isolement du quartier, une meilleure desserte de transport en commun,

Réponses

une plus belle apparence, secteur tres laid visuellement
je pense plutôt que le tramway va pouvoir apporter plusieurs opportunité de déménagement, pour améliorer leur qualité de vie.
Revitalisation du secteur, nouveaux commerces
Créer un axe commercial fort et une densification. Canardière et Blvd Sainte-Anne ne font pas le poids face à la 3e avenue, c'est une belle opportunité.
Je suis du veix Limoilou, je vous dirais la même réponse que précédemment, mais je vais laisser les gens de Maizerets mentionner ce qui est important pour eux.
Apporter une offre en place publique/parcs/événements
Le tramway pourrait améliorer l'offre commerciale, notamment les restaurants.
Un meilleur accès.
Une meilleure accessibilité au domaine Maizerets ainsi qu'au pôle Estimauville
Une revitalisation de l'artère la Canardière dans on offre commerciale et culturelle.
La végétalisation de Canardière, la création d'un corridor cyclable utilitaire sur Canadière
Plus d'arbres et de parc. Un aménagement du boulevard de la canardiere entre le cégep Limoilou et le CLSC plus adéquat pour les piétons et cyclistes
Je ne vois aucune amélioration à la qualité de de vie
verdissement (arbres +++)
Moins de temps pour se déplacer en transport en commun, plus fréquent, charge à bord plus confortable. Possibilité d'apporter son vélo dans le tramway (du moins je l'espère). Plus écologique. Enlève des voitures donc plus sécuritaire et moins bruyant. Envoie le message que du transport en commun c'est bien.
Faciliter l'accès au domaine de Maizerets
Diminuer le trafic et la pollution dans ce quartier et contribuer à sa gentrification.
La Canardières est tellement laide. J'espère qu'ils vont démolir le paquet de taudis commerciaux qu'il y a sur ce chemin-là. Mettre des arbres repenser l'urbanisme à cet endroit. Maizerets est un quartier ou la boule de démolition devrait sévir à plusieurs endroits. Pas un quartier convivial dutout.
un meilleur accès au parc
Desservir entre autre l'hôpital l'enfant Jésus

Réponses

Je ne connais pas vraiment la vie de ce quartier.
Bonification des places publiques et rehaussement de l'aspect visuel du paysage urbain
plus d'accessibilité du quartier et vers les autres quartiers de Québec
Aménager une place publique devant l'église St-Pascal.
plus de facilité de déplacement
Permettre l'augmentation de la couverture végétale.
Connecter Maizerets et Limoilou pour réduire la coupure faite par Henri-Bourassa
Connection avec réseau cyclable, amélioration du mobilier urbain, etc
Diminution de l'automobile
L'essence même du tramway soit de faciliter les déplacements sans empêcher ceux déjà en place...
Rien, que des désagréments et désavantages
Je ne crois pas que l'arrivée du tramway aura un impact positif à la qualité de vie dans ce quartier. Revoyez les horaires d'autobus plutôt.
Faire de la Canadière une véritable rue principale de quartier, conviviale pour les modes actifs, efficaces pour les modes collectifs, attrayantes pour les commerces, et non une route de type grand boulevard autoroutier.
déserte
tramway c'est de la merde
Améliorer la fluidité des déplacements piétons/cyclistes, notamment la traversée d'Henri Bourassa qui prend une éternité.
Un accès facile aux résidents vers les autres secteurs de la ville, les parcs et les commerces plus éloignés
Plus de vie urbaine, commerces, événements, valorisation du domaine Maizerets
C'est une excellente nouvelle pour ce quartier! Il faudrait prévoir un arrêt qui facilite l'accès du parc Maizerets, attrait majeur de ce quartier.
Un parc urbain...plus de gens.
Accessibilité au Domaine Maizeret (il faudrait prévoir une connexion vers la Baie de Beauport). Autrement, je connais moins le coin... Facteur de développement, mais risque de gentrification

Réponses

Stimuler l'offre commerciale (restaurants, boutiques)
Améliorer la place devant l'église Saint-Pascal et les feux de circulation qui donnent accès à cette place.
Faciliter la fréquentation du parc et augmenter son utilisation.
La qualité de vie sera dégradée. Les avantages du Tramway sont pour les promoteurs. Il n'y en a aucun autre. Si oui, faites en une liste.
Non
Redynamiser le quartier. Place publique/augmentation des commerces de proximité et de l'offre de logement. Gros potentiel pour requalifier un secteur qui en bien besoin
Plus d'arbres, de voies cyclables et une meilleure configuration des intersections à angles pour les piétons.
La revitalisation entière et complète de la rue de la canardière. La création d'un tunnel sous la rue de la canardière pour la voie ferrée. La création d'une place publique au coin de la canardière, de la 18e et de champfleury
Je ne sais pas
Déplacement plus facile vers mon travail donc gain de temps loisirs
S/O
Réduire la dépendance à l'automobile
revoir les aménagements pourrions et cyclistes
Un beau morceau de métal mobile en plein millieux de la rue. Wow!
Revitalisation des commerces le long du chemin canardière.
Meilleur accès au quartier; favoriser le développement du quartier en attirant de nouveaux commerces (une épicerie, par exemple)
Je ne sais pas je ne fréquente pas ce coin.
La finalisation de l'Eco-quartier
Plus de connectivité
Transport
Redéveloppement de Canardière. Faire de Maizeret un quartier recherché.
Facilitée de transport/ plus de visiteur dans Limoilou/ ville unique

Réponses

Diminution Vitesse ,diminution bruit, achalandage bénéfique
Verdissement, verdissement et verdissement. Permettre aussi de circuler à vélo de façon sécuritaire au la canardière dans Maizerets, je crois que pour le moment ce n'est pas possible alors que ça l'est dans la portion vieux Limoilou
l'interet des gens pour ce quartier
accessibilité
Plus de travailleurs
un désenclavement du quartier
Revitalisation des immeubles et commerces, amélioration des déplacements piétons et cyclistes, développement de places publiques et verdissement
Dynamiser la vie de quartier
Une régénération du quartier (qui manque d'amour présentement...)
Améliorer la circulation à vélo sur Canardière en direction du Cégep Limoilou
La réduction du trafic de transit, envisager l'incitation à laisser les véhicules à l'extérieur du périmètre du quartier par l'ajout de stationnements incitatifs.
Favoriser le développement des commerces de quartier et de lieux de rassemblements (espaces verts, places publiques) pour favoriser une vie de quartier
La requalification des lieux, densification, augmentation de l'offre commerciale de sorte que le Chemin de la Canardière ait moins l'air d'une autoroute sans âme et qu'il soit plus agréable de s'y promener.
Même réponses que pour Limoilou
Une option de transport non automobile acceptable
même chose que pour le vieux-limoilou
Je connais peu ce secteur, mais on peut penser à des places publiques ou encore un potager communautaire
Revitalisation du Quartier et bonification alimentaire
Je ne fréquente pas beaucoup ce quartier.
Sais pas.
Parc urbain

Réponses

La possibilité de diversifier l'offre de lieu pour vivre travailler tout en ayant un environnement propice aux loisirs
Pouvoir « sortir » du quartier plus facilement avec une autre option que le métro bus qui offre des parcours fréquents mais qui demande beaucoup de temps pour aller d'un point A au point B
Maizerets va gagner avec le tramway. Le Vieux-Limoilou est parfait comme il est présentement.
aucun
Comme mes réponses précédentes.
La vitalité de la Canardière et la sécurité pour les piétons et vélo.
Un accès plus directe au quartier de st-foy
Revitaliser le quartier
Améliorer la qualité de vie
loisirs
Facilité d'accès
Ce n'est pas mon quartier, mais c'est évident que la vie urbaine est à développer dans ce secteur. Il manque de commerces de proximité. Il manque des gens dans la rue. Il d'énergie en général.
revitalisation des commerces e long de la canardière, réduire l'emprise de a voiture sur la canardière, augmenter la végétalisation
Le gout de partir du vieux limoilou pour aller dans maizerets se promener.
Moins d'automobiles dans les quartiers centraux; plus d'espaces publics partagés (places publiques, trottoirs larges et voies cyclables); plus de sécurité pour les piétons; une revitalisation de la vie commerciale dans le secteur Maizeret; développement de la végétation (surtout pour le secteur entre des Capucins et Henri-Bourassa)..
Rapidité des transports en commun
Lien cyclable entre Maizerets et le vieux limoilou
3e avenue et 4e avenue à sens unique, svp.
Moins d'autos dans les rues. Se rendre rapidement à la 3eme avenue. Avoir plus de commerces de proximité aux abords du tramway. Interdire le stationnement sur le boulevard montmorency afin de limiter la circulation dans le quartier et inciter les usagers à prendre le tramway

Réponses

Un accès plus facile et la revitalisation du quartier.
Je connais moins ce quartier, mais je m'en réjouis pour eux. Il faut vraiment refaire de la Canardière pour que ça soit plus agréable et convivial.
je ne fréquente pas assez le quartier Maizerets pour commenter pertinemment; j'oserais quand même la sécurité piétonnière du no man's land du viaduc à Henri-Bourassa, sur le ch. de la Canardière
Actuellement il y a une grosse coupure entre el vieux Limoilou et Maizeret . Ces 2 quartiers sont coupés l'un de l'autre a cause de al zone entre le viaduc et Henri Bourassa. Il faudrait aménager cette partie pour qu'il y ait un fil conducteur et que les résidents des 2 quartiers se sentent en sécurité s'ils veulent passer d'un quartier a l'autre en velo.
Meilleur accès à des destinations moins bien desservis pour l'instant en transport en commun. Diminuer la fréquentation en voiture des institutions (hôpital, cégep...)
Meilleure mobilité entre les points "clés" du quartier comme le domaine maizeret, la pointe au lièvres, les différents terminus.
plus de convivialité
Mise en valeur du cartier, place publique et activités de cartier
Idem
REvitaliser un peu le quartier. C'est mort, peu de commerces et même plusieurs immeubles placardés.
Rendre le quartier Maizeret plus attrayant pour les jeunes familles, étudiants et jeunes travailleurs. Présentement, Maizeret a la réputation qu'avait Limoilou il y a 10 ans. Un Quartier moins fréquentable. Il est temps de raviver l'esprit de quartier dans ce secteur, et je tramway facilitera l'accès et les déplacements local
Amélioration du paysage urbain sur la Canardière, plus de commerces. Créer une place publique
Rien
Accessibilité
Revitaliser les commerces.. et augmenter l'accès au Domaine
Facilité de transport, embellir le paysage, augmenter la valeur des bâtiment...
Une revalorisation du Boulevard Saint-Anne est important. Lorsque je passe dans ce coin, les vieux bâtiments délabrés rendent le quartier triste et repoussant. Il est tout de même important d'aider les gens dans le besoin avec des logements et services adaptés.
Accès direct à l'hôpital de l'Enfant-Jésus, au Parc Maizret et transit efficace pour se rendre au travail pour la population.

Réponses

La qualité des aménagements urbains
non
Idem que pour Limoilou
Je ne peux pas répondre, je n'habite pas ce quartier et je ne suis donc pas au fait des améliorations à apporter.
Maizerets souffre considérablement d'un point de vu commercial, le manque d'achalandage récurrents semble être un obstacle. Globalement, l'expérience de la Canardière mérite sa vision et qu'on s'attarde à dépoussiérer son identité plus "vintage" d'autrefois.
J'ai peur qu'on sacrifie des arbres matures et qu'on dévie la circulation dans les ruelles.
Favoriser une meilleure appropriation de l'artère traversée et bonifier l'activité commerciale.
n/a
Accès facile au CLSC et hôpital. Déplacement facile vers le nouveau pôle d'Estimauville et le domaine Maizeret.
Améliorer l'accès au Domaine Maizerets et rendre la Canardière plus conviviale
Accès plus facile vers le centre-ville. Dans le chemin inverse, probablement accès facile au domaine Maizeret, mais il est loin du passage du tramway.
facilité d'accès sans être obligé de prendre l'auto
Aménagement d'infrastructures pour le transport actif sécuritaires et d'espaces partagés publics de rassemblement. Verdissement.
Encore un fois, petits commerçants et restauration rapide nouveau genre.
Permettre l'ajout de place publique et augmenter la canopé.
Un essor commercial
Améliorer la vie de quartier et promouvoir les petits commerces locaux.
cela serait bien que pour un fois cela soit joli et non juste inspirer du brutalisme et que ca soit juste des forme rectangulaire en beton. On veut plus d'arbres, pourquoi ne pas mettre de l'aménagement paysager comestihle ?
Ça amènera une revitalisation du quartier. Mais ce n'est pas magique, le tramway dessert mount que le trajet de la 800
Mettre une station le plus proche possible du domaine Maizerets. Un oasis pour tous, Le secteur Bardy est très pauvre. L'accès a un transport abordable et efficace changera pour le mieux la vie de ces personnes vivant dans la précarité.

Réponses

Plus de vitalité commerciale
Accès facilité pour le travail et les loisirs.
Ne connaît pas suffisamment le quartier pour répondre à cette question.
Oui
Revitaliser les places publiques vers Estimaucelle
Revitaliser le chemin de la Canardière et rendre les commerces de Maizerets plus accessibles et plus attrayants. Il pourrait y avoir des espaces de circulation piéton, vélos mieux adaptés et plus sécuritaires également.
Une meilleur verdure
Il est possible de revitaliser un quartier sans construire un tramway.
Amélioration de l'offre de services de proximité
Une facilité de circulation pour toute personne confondue, drainer des personnes venant d'autres secteurs. Bref, amener encore plus de monde.
piétonnisation de certains secteurs
MOYENS DE TRANSPORT PLUS INTERESSANT POUR LA POPULATION
Redynamiser l'offre de services de première nécessité, bonifier l'offre de loisirs à Maizerets.
TOUT
J'y ai pas pensé.
Enfin le quartier sera relié au reste de la ville et du quartier Limoilou
Plus de rubans/pistes cyclable
Rapidité de déplacement en transport en commun Revitaliser le centre d'achat en face de l'Institut de santé mentale
Chercher à diversifier et stabiliser l'offre commerciale de commerces de proximité, créer des placettes publiques sur tout le trajet pour créer des liens entre le tissu urbain existant et les nouveaux pôles en développement
du travail
Le service du rtc aurait pu faire aussi bien pour beaucoup moins cher
Accès plus rapide aux pôles de travail, revitalisation et embellissement de la Canardière.

Réponses

Va faciliter l'accès à pied au parc Maizerets
Occasion de réaménager les voies et d'ajouter une voie cyclable sécuritaire
favorise une meilleure desserte pour certain lieux Domaine Maizereth, Centre de Loisir Mgr Marcoux
Accès au domaine maizeret rapidement
Permettre le transport de vélo
Baisse de la circulation automobile
Facilité de déplacement et meilleur accès aux déplacements pour les personnes à mobilité réduites. Améliorer les trottoirs et les espaces pour les cyclistes. Revoir les espaces de stationnement.
je ne connais pas assez ce secteur
Déplacement possible
Place publique à proximité
En plus de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution réchauffement climatique il y a une possibilité d'être moins isolé. Le stationnement dans les rues résidentielles sont une vrai peste.
accès rapide au Domaine Maizerets
Je ne sais pas. Comme je n'habite pas ce quartier, je n'en connais pas la dynamique.
une facilité d'accès au domaine maizerets
Lien plus facile avec Limoilou. Maizerets est autrement assez cloisonné.
Un lien sécuritaire et continu pour le transport actif (piétons et cyclistes) le long de la canardière, entre les deux quartiers.
Il faut améliorer l'interface entre les terrains qui bordent la canardière et la rue. On se sent un peu comme dans un no man's land. Je marche et circule à vélo souvent et ce n'est pas une expérience mémorable. Je ne me sens pas toujours en sécurité et c'est le paysage est peu stimulant (commerce, bâti, jardin et arbres)
Redonner de la vie commerciale sur le secteur visé
La qualité de vie en général !
je ne connais pas trop ce quartier. peut-être développer des commerces plus attractifs ? des cafés-terrasses ?

Réponses

Même réponse que précédemment : densification des milieux de vies.
Connectivité avec le reste de la Ville.
Revitaliser chemin de la Canardière et boulevard Sainte-Anne. Faciliter les déplacements à pied et la survie des commerces qui tentent de s'installer sur ces axes.
Meilleure accessibilité du quartier, autrement que par voiture. Développement économique.
Un tracé sur la 1ere avenue vers Charlesbourg aurait été plus efficace pour l'accès en banlieue.
Augmentation du nombre de places publiques
Cela emmènera surement plus de commerces de proximité.
Ne sais pas
Qu'il y est quelques évènements au Domaine Maizerets et plus de stationnement.
Plus de commerces de proximité et développement d'activités dans le coin.
non
Diminution de la place de la voiture et amélioration de la qualité de l'air qu'elle entraine.
Oui
Sécurité avec moins de voitures et opportunité de mettre piéton le reste de la section commerciale de la 3e piéton
Favoriser le transport actif.
Désservir le secteur d'Estimauville et les nouvelles habitations et tours à bureaux.
Pour donner un peu d amour à ce quartier à part le parc tout est à ameliorer
Accès facile entre le vieux limoilou et le quartier maizerets
Il pourrait y avoir une belle allée pour se rendre au Parc Maizeret de façon sécuritaire.
Selon les plans, ça peut enjoliver le chemin de la Canardière, faciliter l'accès, développement de petits commerces sympathiques
Meilleur accessibilité au parc Maizerets
Atténuation des nuisances liées au camionnage.

Réponses

Ca va donner l'occasion a beaucoup de residents de l'est de Quebec qui utilisent le transport en commun de connaitre le Vieux-Limoilou ce qui leur donnera possiblement le gout de s'y arreter pour ce que les commerces ont a offrir.
Ça n'apportera que du gaspillage d'argent publique inutile !
Réduire le nombre de voies automobile du Boulevard Sainte-Anne et augmenter la largeur des trottoirs. Aménager une piste cyclable comme sur la route de l'Église. Bonifier la canopée du Boulevard Sainte-Anne.
Développement commercial le long du tracé
Densifier et diversifier le logement abordable.
Meilleur accès au parc des Maizerets
Éliminer les déserts alimentaires et augmenter les commerces locaux
plus d'accessibilité
Je ne sais pas
Plus de commerces de proximité. Déplacements plus sécuritaires. Meilleure qualité de l'air. Accès plus rapide au centre-ville et au secteur Ste-Foy.
Ça va faciliter les déplacements pour les résidents et ceux et celles qui souhaitent profiter de la diversité des parcs dans le secteur.
L'accessibilité au secteur
Plus de logements et de meilleurs services de proximités comme sur la 3 è avenue
nil
Diminution de la circulation automobile
Profiter sur tramway pour développer la zone entre la ligne de chemin de fer et le boulevard Henry Bourassa.
Augmenter les ilots d'intérêts publics!
Pour les gens qui travaille près de d'estimauville et ceux qui vont au cégep, ce sera super.
Accès en transport en commun dans un parc publique est un plus.
Ça va permettre aux voitures, qui sont présente à 83 % comme choix de transport dans le quartier, de mieux connaitre limoilou. car a longue, contourner la voie du tram, faire des u-turn dans les intersections bouchés et d'attendre 12 en file pour finalement passé sur la lumière verte, représentera une bonne opportunité pour regarder au loin, les détails qu'on avait jamais remarqué avant, car on circulait trop bien et vite.

Réponses

Meilleure accessibilité
Meilleur accès au Parc Maizeret
La valorisation du quartier
Meilleure vision du quartier
Une meilleure proximité entre le quartier d'Estimauville et le centre ville
Peut être rendre ce quartier connu.
Meilleur accès au travail via les transports en commun
Faciliter l'utilisation du transport en commun pour se rendre au travail
Avoir une rue commerciale comme la quasi totalité des autres quartiers du centre ville de Québec (Cité-Limoilou). Vieux-Limoilou (3e Avenue), Saint-Jean-Baptiste (St-Jean), Montcalm (Cartier), Saint-Roch (Saint-Joseph), Saint-Sauveur (Saint-Vallier), Etc. Maizerets à aucune rue chaleureuse avec beaucoup de commerces de proximité.
Une meilleure desserte
Plus de restaurant terrasse.
Moins de saleté, moins de trafic
Pas grand chose, comme Régis l'a dit, le transport en commun c'est pour les pauvres. Ceux qui vont s'enrichir habitent ailleurs.
Même chose qu'à Limoilou
Mettre les transports alternatifs au premier plan
?
Mobilité accrue, accès direct à Limoilou, quoique avec les métrobus actuels, le service est déjà là. Je ne vois pas en quoi ce sera amélioré.
rien
l'accès à des divertissements qui amènerait les gens de la ville dans Maizeret
Améliorer l'accès au domaine Maizerets
oui tout à fait cela dynamisera de nouveau le quartier
Rien

Réponses

réduction de la place de l'automobile en ville. Végétalisation et création d'infrastructures cyclables séparées de la chaussée
Revitalisation du centre d'achat place canadiere, facile d'accès au gym d'escalade delire, accès domaine maizerets
Possibilité de tenir des événements d'envergure comme pour la baie de Beauport.
Meilleur accès au domaine de Maizerets. Je crois que ça va aussi attirer des nouveaux commerces et enrichir la vie de quartier autour du tramway.
Loisir , renouvellement du secteur , travail
Développement d'une rue commerciale animée
Réduction de la circulation automobile, augmentation de la sécurité piétons vélos, quartier plus paisible
Passage à proximité du parc
aucun
Améliorer l'offre commerciale et embellie la Canardière dans ce secteur.
Meilleur accessibilité
Connexion rapide avec le centre ville, sans attendre dans les bouchons sur Des Capucins.
Qualité de vie et essor économique
Diminution de la circulation, des espaces de stationnement, fermeture de la 3e ave aux automobiles, revitalisation du secteur canardière de Henri-B à d'Estimauville
Ce secteur est mas desservi par le transport en commun donc un gros plus surtout si on y ajoute des autobus pour desservir entre autre le domaine Maizerets un magnifique parc mais tellement mal desservi par le trans6en commun.
Je pense que ça va surtout augmenter la valeur des propriétés et apporter une nouvelle population résidente, plus nantie.
Accessibilité
Cela pourrait revitaliser le quartier au complet, penser à de la modernité dans l'architecture et surtout à des endroits rassembleurs avec des arbres et des plantes. Il faut une piste cyclable sur de la Canardière qui rejoint la rue Monseigneur Gauthier et une autre qui rejoint boulevard Royal. Je passe sur la Canardière tous les jours en vélo et c'est tellement dangereux.
Je n'y vais que rarement.
Mettre en valeur le chemin de la Canardière dans Maizerets. Revigorer le secteur.

Réponses

non
Augmenter l'attrait du quartier pour les résidents et pour l'installation de nouveaux commerces de proximité.
Traverser un quartier moins riche amènera de belle choses.
Cela va rapprocher le quartier de la ville!
Une petite rue commerciale et conviviale avec terrasses et boutiques
Acessibilité vers d'autres quartier
moins de voitures, plus d'options de transport en commun, plus sûr pour les piétons
mobilité durable accrue
Idem que dans le quartier du Vieux-Limoilou
Aucune idée
Un meilleur arrimage du transport en commun avec le Domaine Maizerets.
On espère moins de voitures stationnées chaque côté des rues, que les usagers adoptent le tramway en grand nombre ce serait merveilleux.
Aucune, selon moi le projet de tramway, peu importe le trajet choisi est un pas en arrière pour la ville de Québec et une dépense exorbitante pour en très peu voir presque aucun avantages concrets.
Arrêt au nouvel hôpital! Un flow de travailleur et de patient à considérer
Meilleur accès au parc Maizeret
Revitalisation autour des stations
Espaces verts, plus d'arbres, murs anti bruits pour couper le son du tramway
Rien, si ce n'est l'augmentation de l'affluence dans notre beau parc qui est déjà envahi davantage depuis le début de la pandémie. CFe quartier est déjà bien servi par les 800. L'arrivée du méga hôpital, le développement d'Estimauville, Laurentia et le technoparc de Labeaume ne sont aucune bonne nouvelle pour les résidents non plus... :(.
Permettre un accès facile au parc Maizerets et activités.
non
Améliorer les intersections Henri-Bourassa / Canardière et D'estimauville / Canardière pour favoriser la sécurité piétonne en réduisant la largeur. Et verdir!

Réponses

Accessibilité accrue (fréquence et rapidité) aux autres secteurs de Québec.
Stimuler la vie de quartier
Oui
avoir des espaces plus accueillants avec des commerces de proximité, verdure et facilité de transport actif
Plus de fluidité
L'accessibilité du quartier
Accessibilité accrue en transport en commun pour les travailleurs de plus en plus nombreux dans ce secteur.
Plus facile de se rendre en ville
développement d'une artère commerciale. développement de places publiques.
Rien
Pas mieux à Maizerets... toujours aussi nuisible pour les services d'urgence, on va couper des arbres pour rien et on ne fait que remplacer des bus par un moyen de transport antique et dépassé pour faire plaisir à un maire déconnecté, égocentrique et mégalomane.
Plus de ressources pour les gens dans le besoin et des opportunités d'emploi pour les plus démunis.
Développer le quartier qui semble abandonner. Le potentiel est là. Apporter de la richesse à ce quartier pauvre
Rien. Ça va détériorer toute la ville
Achalandage accru
Plus de personne des autres quartiers viendraient dans Limoilou avec un accès facile.
Accès aux commerces resto et verdure repos
Meilleur lien de transport en commun, moins de voitures.
Revitalisation du quartier
Meilleure accessibilité sans prendre l'auto parce que ça va nous tenter de prendre le tramway
Bien-sûr!
Dans Maizerets, le tramway permettra des déplacements plus faciles vers le centre-ville pour le travail. Il pourrait entraîner de meilleures voies piétonnes et une piste cyclable à la hauteur du

Réponses

chemin de la Canardière et non seulement au sud du quartier. Il pourrait aussi entraîner une valorisation des commerces locaux, et une augmentation de l'offre.
La qualité de vie.
Une facilité de déplacement
Près des édifices à bureau sur d'Estimauville et près du parc Maizerets.
Élargir les trottoirs, les pistes cyclables, ne pas combiner les usages (cyclistes et piétons ne doivent pas partager les mêmes voies)
Ne sais pas.
Meilleure desserte de transports publics
une meilleure déserte, un réaménagement des trottoirs et plus de verdure
Rénovation du cadre bâti. Création de placettes publiques.
Un centre plus agréable.
Plus de diversification, soit des commerces , des espaces publics de rassemblement. Cela permettrait de donner plus de dynamisme à ce secteur
Inutile, la 800 passe là
Facilité de déplacement pour les résidents et les employés entre autre de l'hôpital de l'Enfant-Jésus. Apport de nouveaux commerces et services.
Meilleures accessibilité piétons
Ça ne changera pas mon quotidien, j'utilise l'auto sauf pour aller à des événements à la haute ville.
Embellissement (pavés, luminaires et arbres pour diminuer les îlots de chaleur).
La facilité de s'y rendre.
Une contribution à la revitalisation du quartier.
En faire un quartier résidentiel familial et accessible avec des commerces de proximité et une vie de quartier dynamique
Je ne vois pas. On s'en passerait et on économiserait pour la santé et l'éducation.
Augmentation des bandes cyclables et du marquage au sol pour protéger les piétons et cyclistes
Une augmentation de l'achalandage du Domaine Maizeret

Réponses

Prévoir plus d'arbres et d'aire de repos et revamper le secteur entre l'église et la rue Mailloux
RESTRICTIONS DANS LES DÉPLACEMENTS POUR LES TRAVAILLEURS OU LES VÉHICULES D'URGENCE
Cela va animer le quartier
On aurait plus l'impression que c'est "le bout de nul part."
plus de sécurité
Planter plus, plus, plus de végétation. Ajouter des bancs ou des places pour s'asseoir. Assurer la sécurité des résidents. Assurer la propreté des lieux. Délimiter des endroits de tranquillité (pas d'animation: musique, amuseurs de la rue, etc)...des places où les jeunes peuvent jouer, les gens peuvent faire la lecture en paix, se reposer, se cotoyer.
Faire découvrir la vie du quartier
Moins de bruit
La meilleure desserte via le transport en commun rendra probablement le quartier plus attrayant pour les visiteurs. Plus grande clientèle pour les resto et autres commerces. Développement d'activités culturelles plus diversifiées. Meilleur accès au secteur d'Estimauville (plus d'entreprises et d'organisations seront intéressées à s'établir dans ce secteur). ressées à s'établir
Pour ma part c'est une fierté. Je crois qu'il sera bénéfique pour les utilisateurs au quotidien.
Passage du tramway près du Parc Le Maizeret. Stationnement de type Parc Auto permettant aux gens de se rendre à leur travail en tramway. Belle station comprenant des arts visuels.
C'est impossible que ça améliore quoi que ce soit.
Absolument rien. Seulement des complications et des problèmes dont la majorité de la population ne veut pas.
Une voie cyclable
Arrivée de commerces, de terrasses, de parcs, d'arbres, de mobilier public, amélioration des piscines, des bibliothèques.
Travail
Le tramway n'améliore en rien ces aspects, c'est une vue de l'esprit. Son seul avantage c'est l'accessibilité et son inconvénient c'est de pouvoir circuler autour de façon sécuritaire.
c'est le même tracé qu'en autobus?
Un effet dynamique, revitaliser les commerces existants, plusieurs ont l'air d'une dompe. Un grand commerce devrait revenir, soit Canadian Tire, ou restaurant

Réponses

Accès plus convivial
Favoriser le transport actif, un truisme pertinent.
Moins de circulation automobile
Moins d'automobile, améliorer le domaine Maizerets panneaux signalétiques à l'intérieur du site.svp améliorer les galeries Canardiere
réduction du bruit
Meilleure connection en transport public avec le reste de la ville
Moins de circulation automobile, plus efficacité de transports à travers les quartiers de Limoilou
Je suis une résidente de limoilou et je ne souhaite en aucune façon l'arrivée d'un tramway dans mon quartier et je ne crois pas que ce tramway peut améliorer en quoi que ce soit ma qualité de vie.
Augmenter la couverture verte, arbres, places végétalisées, etc...
Un quartier plus paisible et convivial.
Une perte de quiétude. Une perte de tranquillité. Une perte de déplacement efficace
Non
Aucune amélioration. Le trajet d'autobus emprunte déjà ce couloir et ceux-ci ne sont déjà pas utilisés à pleine capacité. Un tramway n'apportera en rien pour ce secteur et pour la ville. À vous de revoir, vos trajets et horaires d'autobus pour mieux nous desservir.
Petites places publiques et facilitation du transport actif.
rien
rien
Il s'agit d'une occasion d'accroître la fréquentation des commerces de l'axe de la Canardière, et de favoriser l'ouverture de nouveaux commerces. Le quartier de Maizeret, de même que celui de Destimauville, pourra bénéficier de projets de densification résidentielle.
Accès au littoral
Je ne connais pas beaucoup ce quartier. Mais ça me semble moins beau visuellement, plus industriel ou pauvre. Ça devrait permettre d'améliorer le look du quartier, pour notamment attirer des commerçants attrayants et cools pour que les non résidents soient intéressés à y aller. Mettre en valeur les artères principales avec des aménagements colorés et des espaces verts.
Idem pour mes réponses au quartier limoilou

Réponses

Désenclavement
Le relier plus facilement aux centres urbains où se trouvent les services, les événements, les édifices à bureau, etc. Réduire le trafic vers le centre-ville.
Une perte d'argent considerable pour le peu de gain positif
Transport plus rapide et de qualité.
Permettre de favoriser les transports actifs et de revitaliser le quartier.
Moins de voitures sur les routes, sauf pour les gens du secteur Côte-de-Beaupré.
Réduction de l'espace accordé aux autos.
?
Le tramway n'améliorera rien, va empirer tout
Revitalisation du quartier qui en a bien besoin.
réduire la circulation automobile
Rendre le quartier plus accessible, attirer les gens dans le quartier. Promouvoir le parc Maizeret.
Places publiques, commerces, restaurants
Même réponse que précédemment pour le quartier Vieux-Limoilou
accessibilité
Vie de quartier, rencontre avec les voisins, jardins communautaires... etc..!
Une grande amélioration
Développement d'une activité commerciale locale sur Canardière!
Réduction de la dépendance à l'automobile et réaménagement des espaces piétonniers et cyclables
Revalorisation du quartier autour de la jonction canardière/boul ste anne
Moins d'automobiles
Rapidité d'aller au Domaine Maizerets
Référendum

Réponses

On souhaitera la conservation, voire l'ajout d'une canopée plus imposante pour contrer les îlots de chaleur. Et se faisant, s'assurer de diversifier les espèces pour prendre en considération les allergies saisonnières causées par certaines variétés. Et l'aménagement de passages piétonniers. Espérons que le Tramway comportera un wagon où les vélos pourront prendre place à bord.
Peut-être un peu plus d'achalandage et une revitalisation dans le secteur Giffard.
Tout! Le quartier Maizerets a besoin d'être mis au goût du jour. Les commerces sont insuffisants et très éloignés. Il n'y a pas suffisamment de lieu publics pour tous.
Redistribution de l'espace sur la voie publique
Embellir le coin.
Rapidité du transport en commun; horaires pour les heures de bureau mais aussi pour les déplacements locaux
Même s'il y a un tramway nous ne prendrons pas l'autobus pour se rendre au tramway la plupart vont prendre leurs voitures la stationner et prendre le tramway
Ce quartier pourra probablement bénéficier du passage du tramway.
je ne sais pas
Bonification des espaces verts et fluidité du transport
Aucune idée
Une connectivité plus grande avec le Vieux-Limoilou et le Centre-Ville.
permettre de se rendre facilement sur les lieux de travail, là où il y a beaucoup de travailleur, CEPENDANT....avec le télétravail, y aura-t-il encore beaucoup de personnes qui se rendront sur les lieux du travail???? le tramway ne sera pas vraiment requis s'il y a davantage de télétravail!
Meilleure accessibilité et desserte au parc par les transports en commun.
Faire plus de place aux vélos et aux piétons pour rendre les grandes artères conviviales
Réduction du bruit (pollution sonore) lié aux voitures. Pourrait permettre un certain développement d'espace à bureau en raison du tramway, de façon raisonnable.
Il serait important de créer un corridor d'accès sécuritaire et chaleureux entre le tramway et le Domaine Maizerets
Accessibilité augmentée
Fort probablement la venue de nouveaux commerces. Canadiere est large et devrait en avoir davantage... Plus que la 3e avenue.

Réponses

Favoriser le transport en commun, plus rapide et efficace
faciliter les déplacements des habitants du quartier vers les quartiers centraux
Ouu
Une réorganisation du trafic routier (réduction de la vitesse et des transports lourds)
Déplacement vers domaine maizerets îlot vert
accéder au centre ville plus rapidement
Donner une identité au chemin de la Canardière, et offrir l'opportunité de renforcer les liens entre le Vieux-Limoilou et Maizerets, alors qu'aucun axe piéton convivial n'existe, actuellement, entre les deux quartiers.
je ne vois pas, il y a assez de transport en commun dans maizeret
Rien de bon pour moi
ont vous la dit vous allez prendre l'autobus
Verdissement. Plus de commerces de proximité
Aucune idée.
verdissement du chemin de la Canardière
Déplacements plus faciles, plus rapides et plus écologiques.
Rues plus conviviales. Plus d'espaces publics attrayants. Meilleure accessibilité des lieux d'emploi et de service
Encore un endroit qui devrait devenir entièrement piéton avec des accès aux espaces verts et une navette vers la baie de beauport.
Facilité l'accès au quartier
Plus grande accessibilité au parc
Quartier plus convivial, rapidité de transport. Ne plus attendre l'autobus pendant 15 minutes et se faire répondre que c'est normal.
Vitaliser le secteur environnant. Rendre le coin plus attrayant
Connexion avec le centre-ville et hauteville de Québec pour dynamiser ce secteur et prolonger la partie dynamique de Québec
amener des citoyens des autres quartier plus facilement sans utiliser l'automobile... plus d'achalandage avec moins d'auto parce qu'accessible en transport urbain.

Réponses

Être un levier économique pour redonner la vie à ce secteur
Opportunité d'affaires
Oui, une station de tramway permettrait d'avoir de meilleur déplacement pour l'école, le travail et autres.
Permettre la venue de maisons, appartements pour jeunes familles
Plus propre.
Meilleure circulation
Ça permettra aux fonctionnaires des nouveaux édifices d'avoir un meilleur accès, mais c'est pour ça non que le trajet à changé?
Favoriser le déplacement des piétons et des vélos.
Avenue de nouveaux commerces (pâtisseries, boulangeries, épicerie de quartier, boucherie etc)
un lien rapide entre centre ville et Limoilou
Très certainement
Plus de connection avec la ville
améliorer augmenter les déplacements et le confort
Un développement important de ce quartier suite à un échange accru avec les autres quartiers
Travail
Moins de circulation automobile: il faut que le trajet réduise l'espace, surabondant, octroyé aux voitures à Québec. Moins de bruits: un tramway est moins bruyant que les autobus. Plus de sécurité routière: un tramway ne commet pas d'excès de vitesses et suit un parcours prévisible.
Des commerces et une place publique pour repos et divertissements
Diminution des autos
trajet au centre-ville; connexion au centre-ville; moins de trafic; plus de déplacements actifs
Je ne connais pas beaucoup ce quartier
Augmenter l'offre alimentaire peut-être?
Plus d'espaces aménagés pour y passer du bon temps : végétation, bancs, espaces piétons, etc.

Réponses

Mettre en valeur la beauté des quartiers, la diversité, l'accessibilité.
Encore ici. L'obligation aux propriétaires d'entretenir convenablement leur bâtisse
Fluidité rapidité des déplacements est ouest
Moins de voiture !
Moins de bruit, moins d'auto et le goût pour moi d'aller dans ce quartier que je dois avouer ne pas fréquenter.
Meilleur accès au quartier en tramway; on ira plus souvent
Aucune idée
Un aménagement urbain favorisant la présence de plus d'utilisateurs.
L'accessibilité au parc, à la piste cyclable
développement d'une offre culturelle
accessibilité au centre ville, opportunité de réaménagement
Aménager, à d'Estimauville, un lieu de rencontre paysager pour détente, point de rencontre et événements.
Accès facile aux commerces et aux parcs.
Plus de gens qui visitent le secteur.
Accès rapide ... Je ne prendrais pas ma voiture.
Un accès facile et moins de voiture dans ce secteur en plein développement !
Plus grande utilisation du parc et de la baie de Beauport. Non à Laurentia.
Oui. Secteur d'activités. Gouvernement, commerces...s
Qualité de vie et meilleur accès au parc mazeret
Fréquences élevées. Micros places(placettes) publiques pour l'art urbain, l'affichage espace tag fontaine et ou abreuvoir.
Piétonisation de certaines portions de rue, remplacement de l'asphalte par des pavés en pierre, plantation d'arbres et d'autres végétaux.
Offrir un transport plus efficace vers le centre-ville pour les ménages sans voitures.

Réponses

Nouvelles propositions de commerces le long du tramway, nouvelles opportunités de places publiques. Rendre le quartier plus accessible à pied/vélo.
Plus de places publiques et de fréquentation. Accessibilité améliorée au Méga complexe hospitalier et au Domaine Maizerets (entre autre)
Il y a un fort achalandage en voiture dans ce secteur, ce serait agréable que le tramway diminue le nombre d'autos.
Bonifier les emplacements naturels comme le parc de Maizerets, en ajouter d'autres si possible
Un service plus efficace
Offre commerciale
Peu pertinent, je réside à Limoilou.
j espère une aide au commerce de ce coin la et une facilité pour les travailleur et travailleuses de ce secteur de plus faire profité du parque Maizerets a un plus grand nombres de visiteur.
Vitesse de déplacements, portée et sécurité
Tranquillité accrue (par réduction des autobus et possiblement des autos), plus de verdure et d'espace piéton.
Je m'attends à ce que le pôle Estimaווille soit plus vivant, que des espaces verts et des commerces intéressants s'y développent.
Meilleure connexion avec le centre ville
Qualité de vie
Sécurité
Je pense que oui, c'est un quartier moins accessible et le parc est trop peu connu.
De faire partie d'un ensemble urbain des plus modernes et écoresponsables.
Espaces verts et pour les transports actifs à bonifier
L accès au Parc de Maizerets
Apaisement de l'intersection de Canardière / 18e / boulevard Saint-Anne avec une grande place publique autour d'une station
Mieux faire connaître et mieux desservir cette portion de la Ville. Enfin réussir le virage pour en faire un pôle de destination.
Améliorer l'accès au parc

Réponses

Je ne sais pas.
Ça doit être pratique et abordable pour les gens de l'utiliser à la place de leur voiture.
L'aménagement de places et l'installation de mobilier urbain
Désenclaver le quartier, améliorer les correspondances avec les autobus, réduire les temps de parcours pour rejoindre le centre-ville
La popularité du secteur risque d'augmenter, compte tenu qu'il sera plus facile de s'y rendre par les transports en commun, sans se soucier d'avoir à trouver un espace de stationnement. Autre avantage: le déplacement plus facile et rapide pour les travailleurs.
Faciliter les déplacements des personnes.
commerce de proximité
La ville devrait faire la promotion des différents attraits de ce quartier. Favoriser le développement de nouveaux commerces/services, faire des espaces publics vivants
L'atout du quartier de Maizerets est le parc qui est fréquenté par un grand nombre de gens. Le tramway pourrait éventuellement permettre de s'y rendre, mais sans que ses installations rendent difficile pour les piétons de traverser la rue où passera le tramway en ayant à marcher plusieurs blocs pour atteindre un passage..
Même réponse que # 11
Accès à Maizerets plus facile ou à l'hôpital
Meilleure desserte en transport en commun
Sans doute
Bonifier les espaces publics.
Un développement résidentiel améliore
Verdissement, sécurité des piétons et des cyclistes, espaces publics agréables (éloignés du trafic automobile).
diversifier les commerces
Revitaliser le quartier; améliorer son accès autrement qu'en voiture
Une mobilité conviviale et prévisible pour les utilisateurs du transport en commun, un apaisement de la circulation.
logements sociaux et abordables (\$)

Réponses

Une plus grande visibilité et accessibilité des familles au Domaine Maizerets,,améliorer la mobilité des familles à revenu moyen ,Et une revitalisation du centre commerciale
ça va revitaliser le quartier et sécuriser les déplacement des piétons, redynamiser cette partie de la ville plus pauvre.
Faire un petit détour sur Henry-Bourassa et 18e rue pour mieux desservir l'hôpital Enfant Jésus car la partie nord du nouvel hôpital commence à être loin de l'arrêt Canardière. s li
une meilleure circulation
Attirer plus de commerces et d'entreprises dans les ilots commençaux du quartier, puisque le déplacement des employés sera améliorer. Plus de commerces locaux commerces conviviaux cafés, boulangerie et restaurant. La place publique de l'Église St-Pascal pourra être bonifiée.
Modifier le look industriel du lieu et en faire un endroit attrayant pouvant convaincre certaines petites et moyennes entreprises de services de s'y installer.
Verdissement le long du tracé
Je ne sais pas
Verdir le quartier.
transport en commun performant qui permet de diminuer l'usage de l'auto en ville
En profiter pour créer de nouvelles places publiques (parcs, lieux de rassemblements), améliorer ceux existants (ex.: l'espace du côté nord de La Canardière compris entre Chamfleury et Bardy).
Moins d'automobiles car les stationnements se font rares.
Essentiellement la même chose: ajouter des arbres, des aires de repos et élargir les trottoirs afin que les voies publiques soient réappropriées par les citoyens.
Préservation de la tranquillité des secteurs résidentiels Bonification de l'espace pour les piétons et cyclistes
L'intégration de commerces
Préserver la tranquillité des citoyens qui habite sur la rue desservie
Le tramway grossit la circulation pedestre et vélo, donc enrichit la vie de quartier et minimise le nombre de transitaires qui ne font que passer sans contribuer à la vie de quartier.
logement
Même affaire que j'ai mis pour ceux du Vieux-Limoilou.

Réponses

Améliorer l'accès en transport en commun à l'hôpital de l'Enfant-Jésus, qui deviendra le plus gros hôpital de la ville et un important pôle d'emploi.
Structuration du tissu urbain
Lieu de vie plus calme avec une diminution automobile.
Revitaliser ce quartier vieillissant, diminuer et ralentir le trafic automobile de transit, créer une vie de quartier.
Densification des espaces aménagés pour améliorer la clientèle
Proximité et accessibilité des services. Aires apaisées et aires de repos et de rencontres.
Accès à un service de transport confortable et efficace. Densification probable du quartier en utilisant les terrains vacants (sans démolir le patrimoine bâti existant, ce qui serait une bonne chose.
Accès facilité au futur grand hôpital de Québec et possibilité d'utiliser Henri-Bourassa pour la prochaine phase en direction de Charlesbourg
Une meilleure connexion aux autres quartiers centraux permettant de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs
Oui! Sur le plan commercial et culturel. Maizerets mérite beaucoup plus d'amour pour que s'y développent des commerces, comme des restaurants et des cafés. Il est long en ce moment de passer à pieds du vieux-Limoilou à Maizerets.
Revitalisation du quartier, avec des commerces accueillants
Moins de pollution, aménagement paysager.
Aucune opinion
déplacement plus agréable
Plus grande possibilité d'utiliser le parc Maizereths par les gens à pied arrivant par le tramway. Donc, moins d'autos, moins de pollution, moins de bruit.
Je reprendrai un peu les mêmes arguments que pour Limoilou : moins de voitures, plus de place pour les autres usagers (piétons, poussettes, cyclistes, trottinettes et patins, mais aussi les fauteuils motorisés ou non des personnes à mobilité réduite), meilleure qualité de l'air, meilleure santé, etc. Mais également des réponses à des problématiques spécifiques à Maizerets : grands axes dangereux tels que le chemin de la Canardière, le boulevard Henri Bourassa, la 18e rue et le boulevard Sainte-Anne, et leurs intersections mal aménagées, absolument pas ergonomiques ou sécuritaires pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite. La possibilité justement d'aménager des voies cyclables ainsi que des parcs et/ou des places publiques, dont Maizerets manque encore plus que Limoilou et qui sont une demande forte des habitants du quartier. Des pistes cyclables également avec davantage de stationnements vélo quatre saisons, en particulier près des services (hôpital, cliniques, commerces, installations sportives, etc.). Permettre aux gens de se déplacer autrement pour aller travailler ou aller à l'école, en sécurisant ces déplacements : par exemple par des

Réponses

réductions de la largeur de la route sur plusieurs grands axes et des intersections moins grotesques que ce qui a été fait jusqu'ici (2 exemples catastrophiques : intersections 18e rue - Canardière et Canardière - boulevard Sainte-Anne). Le nombre de camions beaucoup plus important que dans d'autres quartiers, probablement en raison de la zone industrielle près du fleuve et du passage de l'autoroute Dufferin-Montmorency, est un gros problème dans le quartier au sujet duquel, j'espère, le projet du tramway permettra de se pencher.

Un meilleur accès au jardin Maizerets

14. Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence?

534

Réponses

Réponses

Avec Bardy je trouve que cela aiderais à desservir ce "carrefour" l'église, saint-pascale et aussi d'accéder à pieds en quelques minutes au Domaine Maizaret

Je ne connais pas assez les besoins des résidents du secteur pour pouvoir donner des raisons valables.

Je ne sais pas

On ne doit pas oublier les personnes à mobilité réduite. Bien que limiter le nombre d'arrêts accélère souvent le service, une personne avec un handicap ne devrait pas avoir à beaucoup marcher pour s'y rendre.

Une seule station implique une trop grande distance entre celles-ci et découragera l'utilisateur qui devra marcher davantage, et ce, l'hiver et les jours de mauvais temps

Préférable d'avoir plusieurs stations.

Le quartier semble mieux desservi avec deux stations, car la distance de marche entre la station centrale sur l'avenue Nicolet le pôle d'Estimauville semble trop grande.

la distance de marche pour se rendre à une seule station centrale serait beaucoup trop grande pour la majorité de la population du quartier.

accès aux rues les plus actives.

Avoir une station au coin Bardy me semble incontournable, c'est le coeur

moins de marche pour les utilisateurs

Un tramway signifie piéton et donc plus de station je crois que c'est plus d'accès

Mobilité des personnes parfois réduites en lien avec l'hôpital nécessité de déplacement plus court

Réponses

Tant qu'à développer ce coin, il est mieux d'y avoir d'emblée deux stations pour assurer de desservir tout le monde à une distance acceptable de marche
C'est le coeur du quartier
J'habite sur Bardy et l'autobus 4 est régulièrement rempli de gens qui transfère sur Carnardière ou dans le Vieux-Limoulou. Je crois donc qu'il y a un bassin nécessaire pour mettre 2 stations et ainsi rapprocher le plus grand nombre de personnes d'une station.
Plus d'arrêt et l'Avenue Bardy est mieux connecté au reste du quartier (Nord-Sud).
Plus d'option
l'importance de conserver l'arrêt Bardy - comme plus central
La station C2 sur de Niverville serait très utile pour les usagers du CLSC Maizerets, ainsi que pour les gens qui utilisent le transport en commun après avoir fait leur épicerie au Maxi tout près. Cette station serait aussi très près des résidences Chartwell. Quant à la station Bardy, elle serait utile pour les personnes âgées du vieil immeuble en hauteur sur l'avenue du même nom situé tout près au nord.
Bardy = deux écoles primaires à proximité
Bardy est un axe important. Connexion avec la 4. Parc Bardy pas très loin. Place Maizeret tout près. Église.
la rue Bardy est à proximité de lieux communautaires.
J'habite sur Bardy
La population n'est pas jeune et il y a des familles, c'est mieux 2 stations
je prefere plus de station donc plus oportunité de prendre le tramway car sinon on va prendre plus le metro bus 800 que le traway si on doit bcp marche pour se rendre a la station
déjà que vous remplacez un service metrobus efficace par par un tramway lourd qui offrira deux fois moins de stations d'embarquements que le service actuel, si vous voulez encore avoir des gens qui embarque dedans, il va falloir augmenter au maximum le nombre de station.
Préférence pour plus de stations
Av Bardy proche de la Place Maizerets. Meilleure desserte avec 2 stations. Par contre Niverville devrait vraiment être requalifié autour (motel, trame urbaine pour la circulation de voiture)
Je laisse les gens de Maizerets répondre pour leur quartier.
Je trouve que le tracé à pied serait trop long si il y avait une seule station
Accessibilité

Réponses

Reduction de distance de marche entre les stations
Ce serait l'occasion de valoriser et bonifier la place Maizerets près de l'église
La dessertes des terrains sportifs et des résidents du secteur Bardy
mieux desservir l'ouest de maizeret où il y a une grande densité de population
Vitesse et temps de déplacement optimal pour le tramway
Je ne connais pas bien ce secteur donc je ne veux pas agir comme improvisateur
proximité de l'hôpital pour les personnes à mobilité réduite. (mais j'hésite car la multiplication des stations ralentit le tram)
L'efficacité du Tramway va dépendre du nombre de station. Un trop grand nombre va nuire à l'efficacité qui est déjà déficiente à mon avis
Distance de marche réduite si on est loin mais plus proche de Bardy/de Niverville
Accès plus direct au domaine de Maizerets
Beaucoup de personnes habitent près de Bardy.
2 vaut mieux qu'une.
La 800 permettait de nombreux arrêts. La diminution de ceux-ci va nuire à la vie de tout les jours des usagers
Diminuer le nombre d'arrêts pour accroître la fluidité est essentiel.
Moins de distance entre 2 stations. Meilleur accès
Il y a plusieurs commerces et résidences à desservir
Bardy est un incontournable car c'est au cœur de Maizerets. Distance raisonnable entre cegep et Bardy.
Je ne fréquente pas ce quartier.
la meilleure distance de marche
Plus près des artères principaux.
Accessibilité pour les aînés.
Je ne connaît pas assez le quartier maizerets pour
Sélection de l'arrêt selon l'activité de la personne

Réponses

Pas de station car on en veut pas de votre Tramway imposé !!!
Une station donne moins de travaux que deux.
Distribution des stations
Desserte du noyau paroissial saint-pascal qui est le lieu de convergence naturelle du quartier, et meilleure accessibilité des stations pour tous.
station naturel, centrale
tramway c'est de la marde
Diminuer les distances vers les stations
La logique d'accès à un plus grand nombre
Rejoindre plus de gens
Desservir pleinement le quartier. Ce serait un bon investissement. Je connais très bien le tramway de Bordeaux. Les stations ne sont pas toujours très éloignées.
A cause de l'intersection.
Quartier avec population plus âgée donc accessibilité importante. On se rapproche aussi de l'hôpital.
Réduire la distance de marche pour le plus grand nombre
Cela permettrait à plus d'usagers d'être près de leur station.
Faciliter la venue à l'hôpital de l'Enfant-Jésus et permettre une plus grande visibilité du quartier
Lieu
Meilleure desserte pour les quartier, plusieurs habitations multiples près des deux arrêts
hej et bardy trop proche. manque d'espace trop d'intersections près de bardy.
La 18e rue est un axe important de la ville. La station se retrouverait dans un lieu historique de rencontre: l'église. Avec un peu d'imagination, l'église pourrait être la station.
Je ne suis pas dans ce quartier
S/O
desserte des commerces à l'ouest de la station la plus à l'ouest. à moins qu'il y ait un autre arrêt qu'on ne voit pas.

Réponses

Moins d'arrêt, le monde est capable de marché vers un seul pôle.
Avoir deux stations permet de mieux desservir le quartier
Je ne connais pas cette partie du quartier
Meilleure desserte, pour les usagers, dont une partie est passablement âgée
Moins d'arrêt moins de perte de temps
Une meilleure desserte.
plus de station permet un acces plus facile a plus de gens
2 stations
Le secteur va se développer donc autant prévoir
Amélioration de l'accès au reseau
Rapprocher les stations d'un maximum de résidents.
Une station est suffisante
Intersection Bardy comporte une petit place publique, des restaurants, une pharmacie, une église, etc.
La rapidité des déplacements est prioritaire à mon avis. Une station de plus ralentirait les déplacements.
Possibilité de mieux desservir les résidences pour aînés du secteur.
Plusieurs commerces dans le secteurs de l'avenue Bardy pourraient bénéficier d'avoir une station à proximité, et celle à l'avenue Niverville est à proximité d'une résidence pour aînés et de l'IUSMQ/CRDQ donc favoriserait l'accès pour les clients et les travailleurs.
Il faut limiter la distance entre les stations afin de maximiser l'attrait du transport en commun.
Deux, c'est mieux! (je trouve qu'il y a très peu de stations, sur le parcours du Tramway en général)
Le fait d'avoir ces deux stations, qui sont d'ailleurs très bien situées, permet de mieux desservir la population du quartier. Avec une seule station sur Nicolet, celle-ci est trop loin pour l'extrémité ouest du secteur Maizerets.
Décentraliser les stations pour permettre un meilleur accès pour les personnes à mobilité réduite
Je ne connais pas suffisamment ce secteur et n'utiliserai probablement jamais cette station

Réponses

Maximiser les arrêts
Stations seraient : un plus près de l'hôpital et la seconde se rapproche de d Estimaerville
Proximité pour les usagers
Plus d'options pour les habitants
Aucon
Trop de stations ralentissent le service. Pas nécessaire 2 stations si proches dans ce secteur.
Proximité pour les gens du quartier.
1 elle est centrale et est entre les arrêts du rtc
Donner accès à plus de gens
Secteur locatifs,
Proximité de secteur résidentiel en effervescence
Station à Bardy car c'est le secteur qui doit se revitaliser le plus sur le plan commercial.
contrôle des coûts
les deux stations favorisent une meilleure desserte
Je ne suis pas de ce secteur
Opportunité de donner un élan au développement commercial du coeur du quartier Maizeret
Rapidité
La proximité de la place Maizerets et des commerces proches de Bardy et de Niverville
La distance de marche est un frein à l'utilisation du transport collectif.
La station bardy permet de desservir la clientèle qui se rend au parc bardy et au centre marcoux. L'autre station permet d'accéder facilement au commerces qui sont à proximité et dessert bien une grosse partie des résidences aux abords du domaine de maizerets.
Cela desservira plus de gens, à moindre distance.
Je ne veux pas me prononcer à la place des gens de ce quartier.
meilleure distribution dans le quartier

Réponses

Un arrêt à l'avenue bardy desservirait la place evenementielle + le patro, un lieu d'activités sociales et sportives.
Accès plus rapide aux stations peu importe où on se trouve dans le quartier
c'est central
Je suis dans le cartier vieux Limoilou, je ne veux pas me prononcer
Avoir un accès rapide au parc bardy
Plus de station égale moins de distances de marches selon le lieux de destination désiré. Les gens sont paresseux de marcher surtout l'hivers et les jours de pluie.
Plus proche de l'hôpital cela créerait un incitatif pour les travailleurs de l'hôpital à prendre le tramway s'ils ont une station pas loin
Rien
Je ne connais pas ce quartier
NA
Permet de rejoindre autant d'usager et accélère le tramway.
Meilleur accessibilité
Une station centrale, mais deux fois mieux entretenue serait préférable.
meilleure desserte du quartier (moins de distance de marche pour atteindre les stations)
Je ne conanais pas assez ce quartier
Plus d'arrêts
Je sais que Bardy est un lien important qui relie St-Pie X aussi et que l'autobus 4 se rend à cette intersection.
Grand quartier
Le A offre un arrêt central
Le rôle central de l'avenue Bardy dans le secteur et la distance géographique relativement importante entre les stations.
pas de commentaires
Avec la forte densité de population, 2 arrêts sont justifiés.

Réponses

Favoriser l'accès au tramway pour les résident.e.s de place Bardy
Rapprocher les stations du plus grand bassin de résidents
Mieux pour les piétons du quartier, une seule station me semble beaucoup moins intéressante.
Sérieux soyez pas cheap sur les stations, on veut que le tramway soit une solution facile. Sinon c'est quoi le point?
Diminuer la distance de marche pour les usagés à mobilité réduites
Grand territoire pour un seul arrêt
mon quartier est principalement des personnes âgées, plus tout les gens qui sortent de l'hôpital...économise 4 coins de rues peut être significatifs pour eux
Station directement sur Canardière.
Bardy aiderait les gens pauvres qui vivent tout près. Bardy c'est plus proche du domaine MAizerets
Emplacement de choix avec la place publique déjà existante
Une station centrale favorise l'implantation d'aménagements rassembleurs et d'intégration au milieu.
mieux desservi
Efficacité de temps de déplacement du tramway
Meilleur desserte
La courte distance de marche vers la station qui serait dans mon cas un très gros inconvénient
Permettre à plus de personnes d'avoir l'opportunité d'utiliser le tramway sans avoir à parcourir de longue distance pour le prendre.
Je ne vis pas là.
moins d'arrêt avec une seule station
J'ai l'impression que c'est le tracé qui permettra le mieux la venue de nouveaux petits commerces.
Proximité des services. C'est un quartier en développement et en renouvellement (jeunes familles). Il faut leur donner envie de se débarrasser de leur voiture.
Mettre une station à Estimaucelle et 2 stations dans Vieux Limoulou.
Les gens auront moins long à marcher

Réponses

arrêt à bardy
Bardy est un coin achalandé.
Les services au citoyens, si il y a seulement une station, ça sera trop loin de l'épicerie et du centre commercial pour bien les desservir.
Il semble être bien situé pour assurer le moins de changements (d'ajouts) sur le tracé
Si vous voulez gagné du temps, le moins d'arrêt me semble mieux
plus pres de Bardy.
Plus près de l'Institut en santé mentale de Québec. 1. Beaucoup d'employés s'y déplacent. 2. Beaucoup de patients qui se déplacent en transport en commun (n'ont pas de voiture)
trois lieux que je fréquente Maizereth, Arboratum, Centre de loisir
Accès rapide au domaine maizerets
Ça coûte moins cher
Plus de stations offrent meilleur accès pour les résidents du quartier
La rue Bardy est un près de résidences de personnes âgées et Niverville se rapproche d'une autre maison de personne âgées.
je ne connais pas assez le secteur
Bardy est un pôle de destination important, il est important qu'un arrêt soit situé près.
Les deux stations sont trop près l'une de l'autre.
Une station coûte moins chère que deux
plus de points d'accès au tramway.
les connexions avec le quartier sont beaucoup plus intéressantes dans l'option B. Il y a toujours des gens qui traversent ces intersections et il y a une raison d'y être. Personne ne se retrouve à l'option A et ce genre d'intersection est difficilement accessible et peu lisible.
Vitesse du déplacement en tramway
accès au tramway plus facile pour la population avec 2 possibilités - si les stations sont assez proches les unes des autres, ça facilitera l'usage du tramway par ceux qui n'ont pas de voitures et qui n'auront pas à marcher trop de "kilomètres" entre 2 stations
Ma raison est simple : les citoyens jugeront trop éloigné la station centrale contrairement à deux stations, surtout en période hivernale. L'Arrêt C1 viendra davantage renforcer le secteur

Réponses

commercial avoisinant et les projets de requalification urbaine prévu à la place de l'ancien centre communautaire monseigneur marcoux.
Moins de marche entre les stations.
J'habite sur De Niverville, je suis usager des transports en commun et je suis de manière générale pour plus d'arrêts
Je ne connais pas bien ce quartier.
Plus efficace pour les déplacements.
C'est un point de jonction naturel.
C'est un quartier je pense avec une bonne population avec des besoins particuliers en mobilité (personnes handicapées, à mobilité réduite, personnes âgées, etc.) Il m'apparaît opportun de réduire le temps de marche pour encourager ce choix de transport.
Tout dépendant où l'on demeure, l'une va plaire à l'un et l'autre à l'autre. C'est plus de possibilités.
Plusieurs personnes âgées vivent dans le coin. Le fait qu'il y ait deux stations sera plus opportun pour ces dernières ainsi que pour les familles avec des enfants en bas âge.
Je n'ai pas d'opinion là dessus
Meilleure desserte du pôle commercial et de celui de l'hôpital.
Je n'habite pas le quartier
Connecter le plus de citoyens possibles à proximité du réseau. L'espace entre les 2 stations du quartier pourrait possiblement être agrandi pour ne pas être trop près cependant.
plus de proximité aux installations de la rue Bardy et du parc Maiseret (moins de marche)
Accessibilité aux stations
Plus près de l'enfant Jésus
Je ne veux pas de tamway
La station se trouve près d'une courbe pour laquelle le tramway doit ralentir. Également, l'aménagement d'une seule station à cet endroit précis laisse plus d'espace pour de larges trottoirs de part et d'autre du Chemin de la Canardière. En ayant une seule station plutôt que deux stations relativement rapprochées, tramway se déplacera plus rapidement.
Meilleures convivialité/accessibilité/proximité pour l'usager.
La densité de population utilisant les transport en commun dans le secteur

Réponses

Le parc
Plus proche des secteurs animé
Je ne sais pas où sera située la station suivante.
Je ne connais pas suffisamment bien le quartier.
plus central et plus accessible personne âgée. Plus accessible du domicile
Plus une station de transport en commun est proche plus on est incité à l'utiliser. Deux stations offriront une meilleur desserte des habitants du quartier que une.
Près de La Canardière pour accès vers la 3ième Ave; zone commerciale à développer...
Ça dépend à qu'elle distance ce situe les stations avant et après.
L'expérience de la différence entre Canada et Europe très souvent comparée car expatriée. Ostéopathe dans le quartier et inquiète de l'avenir de notre clinique.
on ne se le cacheras pas. la seule manière que le tramway peut aller plus vite que le trajet métrobus actuel, est de lui enlever 60% de ses arrêts actuels. ce qui me fait penser que l'achalandage espéré ne sera jamais atteint. déjà qu'il est considéré comme trop optimiste. Donc le plus de station il y aura , plus de chances il aura de survivre.
Accessibilité
réduire la distance entre les stations
Aucun
Meilleure participation
Sa désert plus de monde. À cause de simplement l'arrêt plus à gauche.
Réduit les distances de marches
Moins de marche pour la majorité des gens
Meilleures desserte
Parce que Bardy est connecter à d'autres parcourt de bus comme le 4. La rue Bardy est également plus centrale dans le quartier tandis que Nicolet est beaucoup trop à l'Est. Bardy est également à coté de la Place Maizerets.
Le plus d'accessibilité possible!
L'accessibilité des arrêts notamment en hiver. Les avenues perpendiculaires à là canardières sont déjà très longues pour rejoindre les arrêts de transport

Réponses

Centrer le terminal et les gens et éliminé plus possible le bruit.
Si la station est trop loin les gens ne vont pas l'utiliser. Deux c'est mieux.
meilleure desserte, le bus offrait plus de proximité.
Me semble plus facile et moins dangereux à aménager en vue d'un partage de la route (vélos, autos etc)
deux stations permettra une meilleure accessibilité
Le but d'avoir un service efficace, est de diminuer la distance entre le citoyen et un arrêt.
je ne crois pas au tramway
je ne vais pas vers ces station.
Accès plus direct au domaine Maizerets par la station Bardy
2 stations seraient préférables
Moin de station pour gagner le temps de déplacement
Où le tramway rejoindra le chemin de la canardière par la 4 ième !? Combien aires boisées seront abattus ? Pas de precision pas de réponse !
Plus de stations permettent de mieux desservir les quartiers.
Logique
Je ne sais pas. On dirait que le petit ilot serait plus propice pour une station.
C'est tout simplement logique
Coût
Plus près des commerces
Près du public
je ne sais pas ,je ne prend jamais l autobus pour aller vers la
J'habite le vieux Limoilou, je connais moi à les enjeux à Maizeret qui seraient plus en faveur d'une ou l'autre des options.
J'aimerais mieux que le tramway monte vers Charlesbourg
Proximité du Domaine Maizeret

Réponses

Ne pas réduire le service par rapport au Metrobus 800, que vous ferez probablement disparaître...
La population âgée du quartier et les enfants ne peuvent pas voyager de grande distance à pied
Malgré la densité de la population, la distance n'est pas assez grande pour une 2e stations.
Il y aura certainement une station au niveau de Villebon. Pas besoin de couvrir Bardy
Accessibilité.
Je ne connais pas bien ce secteur
Je connais moins le quartier Maizeret. Je préfère ne pas me prononcer.
le but n'est il pas d'avoir un peu moins d'arrêt? Sinon c'est comme les autobus. Il ne faut pas qu'il y ait de station a chaque 500 m
Je suis de Lairet, et le C1 est plus proche de mon adresse, 821 frenes est, donc 20 minutes de marche jusqu'à C1
Moins d'arrêt possible
Le quartier est assez dense de part et d'autre de ces stations. Il serait donc préférable de diviser ces potentielles charges d'usagers en deux stations. De plus, cela réduira les distances de marche.
Déserte plus fine du quartier
Les distances sont assez grandes à parcourir dans ce quartier
Recentrer, faire une place pour rassemblement
Les 2 stations sont dans un environnement commercial.
Trop faible distance entre les deux
Facilité l'accessibilité aux plus grands nombres
La première option permet la déserte des 2 secteurs tout en permettant une économie
Dessert 2 pôles - population importante à l'Ouest, Sudvet Nord de Bardy.
Peu importe le choix, le plus proche possible du Domaine Maizerets.
Moins de déplacement. Dessert mieux le quartier
Plus près de l'hôpital donc les usagers de ce milieu de travail serait mieux desservis.

Réponses

Il faut limiter le nombre d'arrêt pour garder l'attrait du tramway. L'arrêt devrait être le plus près possible de l'hôpital.
Accès Parc Maizeret
Plus de stations. Malgré les délais plus long le quartier a besoin de pôles de revitalisation
Densité des habitations et des usagers
Près des arrêts de la 800
Je connais nettement moins ce quartier. Je pencherais quand même vers moins de station pour des raisons de cours, à moins que les tendances démographiques sur 20 ans suggèrent que ça sera nécessaire à long terme.
Moins de marche pour une vieille madame que je suis
C'est un carrefour plus achalandé
Cela me semble permettre un accès plus facile
je ne connais pas suffisamment cette partie du quartier
En raison de l'âge avancée des personnes qui habitent dans ce secteur et des gens à mobilité réduite. Moins loin à parcourir.
Deux station
Distance pas longue entre les deux
Arrêt plus près des pôles d'emploi comme IUSMQ, Chartwell Faubourg Giffard et aussi du nouveau Centre Mgr Marcoux.
Plus de station, plus de choix et un meilleur accès.
2 arrêts plutôt qu'un seul. Arrêt devant l'église St-Pascal est fort approprié. Lieu de rassemblement/place publique qui a un grand potentiel. Plus prêt du centre communautaire Monseigneur Marcoux et du Parc Bardy qui sont des lieux à forte fréquentation.
Plus de station point . Sinon ca va prendre des transports pour se rendre aux stations
De toute façon, on va rendre inaccessible le passage vers l'Est de la ville via la Canardière, car je pense que les voitures ne pourront plus passer sous le viaduc du CN.
Accès pour les gens dans les tours Bardy et autre à proximité des services en santé mentale.
Plus centralisé
Le tramway est un désastre à tous les plans.

Réponses

On en veut pas
Plus de stations rendent selon moi le tramway plus accessible
Plus d'options pour les usagers
Accès au parc maizeret a proximité
Plus de choix
Moins d'arrêts, 3 minutes de marche dans chaque direction pour rejoindre les stations en B
Plus il y a de station plus les gens s'y rendent
Plus d'options d'arrêt signifie moins de temps à pieds. Les gros point névralgique apporté trop de gens et d'engorgement
Près de l'hôpital
Il n'y a que 5 minutes de marche entre les stations Bardy et Niverville, et Nicolet.
Plus proche.
Une facilité d'accès
Je ne connais pas assez le quartier
plus d'accès aux commerces et services
Clientèles fragiles
Permet de dynamiser 2 secteurs plutôt qu'un .
Nul
Densité de la population et meilleur service.
Bardy est proche du parc maizeret
Bardy est un point plus stratégique
Plus d'accès au tramway. En fait on devrait desservir le maximum de densité et/ou d'accès aux commerces.
Plus central.
Donne plus de liberté et étend l'accessibilité pour les usagers
Plus de flexibilité

Réponses

N À
La distance à parcourir pour accéder au quartier résidentiel
Bon achalandage de passager dans ce secteur
SILENCE AUX ÉLECTIONS 2017, REFUS D'UN RÉFÉRENDUM, PAS DE TRANSPARENCE, PAS DE TRACÉ, PAS DE TRAMWAY
Meme chose pour moi
plus de monde dans ce st deux coin de rue
Tout dépend toujours de l'accessibilité aux transferts d'autobus
Non
C'est possible de faire une liason avec la ligne 800. Pour le tramway, serait preferable d'avoir une dernière station proche de la rue Courtemanche vu qu'il a pleins de commerce dans cette région là
Je ne suis pas familière à ces deux endroits
J'habite dans Lairet, je ne connais pas assez le secteur pour me prononcer.
Je suis contre le stupide et coûteux projet.
amélioration de la desserte
2 stations valent plus qu'une en terme de desserte et d'accessibilité
Favoriser le transport actif des personnes qui résident dans le quartier et de celles qui viennent y travailler.
N'arrête pas proche d'une intersection tres acahlandée (trafic) et offre une plus grande facilité aux usagés
Permet de desservir plus (population à mobilité plus réduite, donc moins de marche pour ces personnes)
Pour que le tramway soit populaire, il faut que les stations soient assez fréquentes compte tenu des utilisateurs (petites familles, personnes âgées, travailleurs).
Bardy, accès facile au parc. Niverville plus près de maxi et place Canardiere
Meilleure accessibilité
Je crois qu'aucune de ces options ne sont opportunes. Plusieurs autres options pour améliorer le transport comme de bonifier le réseau d'autobus déjà implanter et améliorer nos pistes cyclables, au lieu d'un tramway non désiré et bien trop cher.

Réponses

Je crois que ce sont des pôles d'habitation fortement peuplés
Je ne fréquente pas suffisamment ces lieux pour me prononcer.
Tant qu'à dépenser. Allons y gaiement
plus de stations
Aucun intérêt pour le projet du tramway.
NON au tramway
Une desserte de l'intersection Bardy devrait être assurée
Meilleur accès plus proches
J'aimerais mieux moins marcher, donc 2 options c'est mieux. Je n'ai pas l'impression qu'il se passe grand chose vers l'est. J'aimerais mieux descendre à Bardy, direct dans l'action.
Voir réponse pour le quartier limoilou
Meilleure répartition
Meilleur accès pour la population. Divise l'achalandée.
Bien que construire une station centrale occasionne plus de frais qu'une station "normale", cela coûterait probablement moins cher que "deux stations normales".
Plus d'arrêt plus accommodant.
Accessibilité.
stations plus stratégiques
Plus facile d'accès.
Plus de service
Il y a une place publique à l'arrêt Bardy qui pourrait être agrandie sur le terrain de stationnement qui se trouve à sa gauche ainsi que sur le parvis à sa droite. Ça serait magique que le tramway s'arrête là et qu'on y fasse des rencontres quotidiennes.
limiter le nombre de transferts avec les autobus, la clientèle peut être jeune, les parents peuvent avoir des poussettes, accès faciles aux personnes à mobilité réduite et pour les personnes âgées!
Pas mon quartier, le connais trop peu.
Plus station a vitré

Réponses

Mieux desservir la population du quartier avec deux stations plutôt qu'une!
La création d'une place publique à cet endroit serait intéressant
Plus de services et donc plus de gens intéressés à descendre proche
Plus facilement accessible
Il y a suffisamment de pôles (commerces, lieux de travail, auto-école,...) amenant à se rendre à chacun des deux points C1 et C2 pour justifier la présence de deux stations dans ce secteur plutôt qu'un
Les deux stations sont plus proches des centres d'intérêts
Le pôle de l'hôpital serait mieux desservi.
Référendum
Je crois que plus il y a de stations de disponibles mieux cela sera, donc ma réponse dépend des stations avant et après celles proposées.
Je n'habite pas ce quartier
Côté pratique
Afin d'encourager son utilisation par la population avoisinante.
Moins d'arrêts augmente la vitesse du tramway.
Un plus grand accès à un maximum de citoyens
Ne pas retarder le déplacement du tramway.
Diminuer le nombre d'arrêts pour améliorer le temps de trajet - centre-ville à d'Estimauville
Offre plus d'opportunités de se déplacer vers le nord et le sud, sans devoir marcher plus longtemps.
Je ne connais pas assez bien ce secteur pour me prononcer.
Je ne connais pas cette partie de la ville.
Plus d'arrêts facilite le transport des piétons.
Plus pratique
L'intersection Bardy me semble incontournable.
plus proches des parcs et arénas et permet aussi plus loin un arrêt pour d'autres transfert

Réponses

Deux stations
Plusieurs choix de station améliore les déplacements
Plusieurs personnes âgées, handicapées ou à mobilité réduite habite le secteur. Cela les aiderait grandement dans leurs déplacements. Aussi, permet un accès plus facile aux commerces.
Les gens à l'est de Nierville seront contents de pouvoir utiliser le tramway alors qu'avec le A, ça commence à être loin un peu.
Accélérer le transit pour les passagers qui ne font que traverser le quartier vers l'ouest
Améliorer la fluidité. Pas trop de station quand même.
Je ne connais pas assez ce quartier pour avoir une opinion
je ne fréquente pas beaucoup cet emplacement
La facilité d'accès aux stations (sinon l'hiver c'est plus long quand il fait froid et que les chemins sont mal déneigés)
beaucoup d'usagers à ces endroits
Deux stations me semble un bon nombre pour Maizerets.
Suis de l'extérieur du quartier, ne connaît pas bien les besoins de ce secteur
plus d'arrêt
pres de chez moi
deux stations plutôt qu'une
Avec deux accès, on favorise un meilleur accès physique aux stations.
Beaucoup de travailleur pour l'Enfant Jésus
Plus de stations, c'est mieux.
Ne connais pas assez les destinations importantes à desservir
Moins d'impact sur les résidents
Une meilleure desserts pour les quartiers avoisinants mais en espérant que cela ne nuise pas trop à la rapidité du service
Service ++

Réponses

je ne connais pas beaucoup ce quartier
Rapidité de transport
Plus de points d'embarquement
Favorise la proximité d'une station à plus d'usagés
Encore là, si on veut favoriser le transport actif, on offre des options
Plus pratique pour les personnes ayant des difficultés de déplacements ou les personnes âgées
Rend le tracé plus attrayant pour les résidents de ce secteur
cout moindre pour distance de marche marginale.
Améliorer les points de desserte
La plus grande proximité
Parce que c'est déjà un endroit centrale, et pas trop proche de D'Estimauville.
Proximité d'une station à l'HEJ
Egoïsme... l'arrêt est plus près de la maison avec cette option
plus direct
Pouvoir desservir le secteur près du cégep, et desservir le secteur près de robert-giffard/village des valeurs et autres commerces, en plus de la proximité au terminus beauport
meilleure desserte
?
moins résidentielle
Bardy est un fourche entre la 18 et la Canardière ou il y beaucoup de trafic alors il est essentiel d'y avoir une station
Un trajet plus court à marcher
Plus de stations
Peur de dénaturer Bardy
Plus de stations permet au gens de marcher moins loin pour sy rendre et favorise l'utilisation

Réponses

L'activité se concentre près de l'avenue Bardy. S'il ne doit y avoir qu'une seule station, ce devrait être là, pas vis-à-vis Nicolet, où c'est vraiment tranquille. Si L'option "Une seule station à Bardy" était disponible, c'est ce que j'aurais choisi. Plus il y a de stations, plus ça ralentit le tramway.

Proximité de ma résidence et espace pour place publique

Centre communautaire Bardy

Meilleurs services, permet de stimuler le développement du quartier à deux endroits.

Plus de stations = Mieux

Proximité avec l'hôpital, les points d'intérêts sont à plus grandes distances de marche s'il y a moins d'arrêts.

Il y a beaucoup de place au coin de l'avenue Nicolet, c'est assez central et il ne me semble pas nécessaire d'avoir 2 stations aussi proches.

Favoriser les stations.

Desservir et encourager l'utilisateur

Évité un arrêt, le tramway est là pour sa rapidité de transport, s'il est toujours arrêté ça sert à quoi.

Bon point central dans le secteur

Il faut une station le plus près possible de l'entrée du parc.

Un peu plus éloigné de l'achalandage piétonnier donc plus sécuritaire

Je ne demeure pas dans ce secteur alors je ne veux pas prendre position

Plus près de l'hôpital.

accessibilité

Bardy est le dernier axe nord sud de Limoilou avant Beauport. La densité y est plus importante.

Plus grande accessibilité.

Je connais peu le quartier...

Je fréquente le Délire et l'arrêt sera plus proche.

Plus de stations pour donner le goût d'y aller...

2 stations au lieu d'une

Réponses

Accès à l'aréna.
Il faut que ce soit pratique
Je ne suis pas certaine de mon choix...
Pour avoir accès facilement au parc Bardy et au centre communautaire
Rapidité et favorise la santé avec 3 minutes de marche
Je ne vais jamais dans les rets
Meilleure desserte du tronçon
Plus d'arrêts c'est profitable pour les piétons en hiver.
Selon moi, une station centrale est probablement plus commode.
Avoir une station près de l'Enfant-Jésus et une autre de Robert-Giffard, le plus possible
Deux stations ayant deux usages différents: Bardy pour les commerces/résidences et Niverville pour le travail.
Meilleure desserte des pôles du quartier
Plus passant
Hardy : plus près de l'Enfant-Jésus, et se prolonge davantage vers l'est avec une station à Niverville pour faciliter l'accès aux personnes venant de l'île d'Orléans et Côte de Beupré.
Pas de stations trop rapprochées
La facilité de déplacement pour les usagers.
Mieux desservir les extrémités des zones en rapprochant les usagers de leur station.
Je ne réside pas dans ce secteur, les études ne sont pas réalisées je ne peux donc pas me prononcer sur ces scénarios...
ce sont 2 quartier différent du moins dans la tête des gens qui vivent dans ces coins la (Canardière - Saint-Pascale)
Plus convivial pour la clientèle
Tout le quartier Saint-Pie-X utilise la rue Bardy, et il y a beaucoup de gens à faible revenu y habitant, donc on a vraiment besoin d'une station à proximité.
Cela concorde avec le nombre d'arrêts de bus actuels et c'est bien ainsi

Réponses

Densité de population nécessite deux stations
Une offre de choix plus grand, surtout pour ceux à mobilité réduite dans le quartier.
Deux stations = plus de facilité d'accès
Acces
Densité du secteur et relatif éloignement de la station suivante (terminus)
Permet de desservir deux pôles intéressants du quartier et favorise l'accès facile, donc l'utilisation du transport collectif.
Plus central
J'irais vers la ou les stations, selon la majorité des citoyens.
Je connais peu ce secteur. J'ai pensé que vaut mieux 2 stations qu'une. Je ne sais pas à quel point ça ralentit le trajet et combien de temps ça prendrait marcher jusqu'à la station s'il n'y en a qu'une.
Moins de distance à parcourir pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes et les petites familles
Mieux desservir le quartier, notamment pour accéder au domaine Maizerets
Correspondance avec le metrobus et desserte des établissements de santé
Je ne sais pas laquelle des deux options engorgerait davantage la circulation, ce qu'il faut éviter le plus possible.
Plus central
économie
Diminuer la longueur de la marche et accueillir plus de passagers
Je ne connais pas assez ce quartier
Que l'accès au quartier soit facile.
même raison que #11
N'habite pas là
Une station près de l'église / place publique / 18e rue est pertinente. Le fait d'avoir deux stations, donc une plus à l'est, implique une meilleure desserte du quartier ; cette station plus à l'est pourrait participer, conjointement au terminus, à la requalification des grandes surfaces / grands stationnements du secteur.

Réponses

Rejoins plus d'usagers potentiels
Favoriser la proximité et conséquemment l'utilisation
Plus de dessertes
Plus de possibilité d'espaces publics
Mieux avec plus de station et meilleure gestion à l'extérieur de l'intersection.
plus de chance pour les gens du quartier d'avoir une station près de chez eux
Bardy est un lieu d'achalandage plus naturel, plus de piétons, proximité de la bibliothèque et de commerces
proximité meilleure pour la future clientèle. Pour obtenir leur participation il faut dans un premier temps la gâter on espacera plus les stations lors d'un éventuel prolongement
La rue Bardy est un lieu naturel de rassemblement avec plusieurs services.
Ne demeure pas dans ce secteur
En supposant un arrêt à Hopital, l'arrêt Bardy est à 500m, donc à la bonne distance de celui de l'hôpital. Celui sur Niverville est à une distance raisonnable du RPA proche.
Afin que le tramway demeure rapide, il faut limiter les arrêts, donc moins de station. L'Avenue Nicolet est à mi-chemin entre la station de L'Hôpital Enfant-Jésus et la dernière station du circuit.
Réduction de la distance à pied, en raison du grand nombre de personnes âgées et de personnes handicapées habitant dans le secteur.
L'opportunité de requalifier l'intersection Boul Ste-Anne/Canardière en place publique.
Plus pres de chez-moi
Je ne connais pas assez bien cette zone.
permet de couvrir une plus large zone
Il ne faut pas oublier qu'il y a l'hôpital de l'Enfant-Jésus à proximité, un centre d'achats et un supermarché et plusieurs commerces
L'avenue Nicolet a beau être plus centrale, elle est mal connectée aux rues résidentielles au nord de la Canardière. Quelqu'un qui habite de ce côté de la voie aurait à faire un détour pour se rendre à la station ce peut mener à manquer le tramway. L'avenue Bardy, elle, continuent directement vers le nord et donc on pourra plus facilement se rendre à la station si on habite dans ce secteur. C'est un peu la même chose pour Niverville, elle sera plus facile d'accès que Nicolet.

Réponses

por faciliter la fluidité des déplacements
Facilité l'accès.
Les stations de tramway doivent correspondre le plus possible avec les îlots de résidences.
Il faut penser au endroit à desservir. Le CLSC et l'hôpital doivent avoir un arrêt selon moi et l'arrêt le plus près et dans l'option B. Je l'aurais même mis plus proche.. Et le 2e arrêt est peut-être intéressant pour les personnes âgées qui se trouvent dans la résidence à proximité de Nicolet.
Accès plus rapide à l'hôpital de l'Enfant-Jésus.
Diminue la distance entre les résidents avec une station.
Plus de stations = moins rapide
Bardy est plus central et Niverville plus près des services et du terminus d'autobus.
?
Les couts
Facilité l'accès aux stations pour les résidents.
Meilleur accès
Meilleure desserte des populations locales
Limité le transit à pied nécessaire pour accéder au tramway
Je ne fréquente pas assez ce quartier en transport en commun
Plus d'options.
Le coin bardy trop important pour le déplacer où il y moins de commerces, de place publique et de populations.
Distance de marche pour les personnes âgées ou à mobilité réduite
Cela peut dépendre du type de personnes qui habite ce secteur, plus de personnes âgées, motive 2 arrête. Sinon un arrête peut-être suffisant.
plus accommodant pour la clientèle des bureaux et des résidents.
Comme expliqué dans les premières questions, la distance moyenne par rapport aux habitations reste un critère essentiel : si on veut encourager les gens à prendre le tramway, il importe de placer les arrêts pas trop loin de leur résidence. Particulièrement en hiver, quand les rues ne sont pas encore ou pas bien déneigées et que la progression à pied est rendue difficile

Réponses

voire impossible sur les trottoirs, à cause de la neige et/ou du verglas (quelquefois durant plusieurs jours, malgré le déneigement).

Avenue Bardy: Plus près pour le Centre Mgr Marcoux et Avenue de Niverville: Plus près pour Centre Commercial de la Canardière

Deux stations me paraissent mieux qu'une.

Question # 14. Quelles sont les principales raisons qui expliquent votre préférence? 534 réponses

Réponses

Avec Bardy je trouve que cela aiderais à desservir ce "carrefour" l'église, saint-pascale et aussi d'accéder à pieds en quelques minutes au Domaine Maizaret

Je ne connais pas assez les besoins des résidents du secteur pour pouvoir donner des raisons valables.

Je ne sais pas

On ne doit pas oublier les personnes à mobilité réduite. Bien que limiter le nombre d'arrêts accélère souvent le service, une personne avec un handicap ne devrait pas avoir à beaucoup marcher pour s'y rendre.

Une seule station implique une trop grande distance entre celles-ci et découragera l'utilisateur qui devra marcher davantage, et ce, l'hiver et les jours de mauvais temps

Préférable d'avoir plusieurs stations.

Le quartier semble mieux desservi avec deux stations, car la distance de marche entre la station centrale sur l'avenue Nicolet le pôle d'Estimauville semble trop grande.

la distance de marche pour se rendre à une seule station centrale serait beaucoup trop grande pour la majorité de la population du quartier.

accès aux rues les plus actives.

Avoir une station au coin Bardy me semble incontournable, c'est le coeur

Réponses

moins de marche pour les utilisateurs
Un tramway signifie piéton et donc plus de station je crois que c'est plus d'accès
Mobilité des personnes parfois réduites en lien avec l'hôpital nécessité de déplacement plus court
Tant qu'à développer ce coin, il est mieux d'y avoir d'emblée deux stations pour assurer de desservir tout le monde à une distance acceptable de marche
C'est le coeur du quartier
J'habite sur Bardy et l'autobus 4 est régulièrement rempli de gens qui transfère sur Carnardière ou dans le Vieux-Limoulou. Je crois donc qu'il y a un bassin nécessaire pour mettre 2 stations et ainsi rapprocher le plus grand nombre de personnes d'une station.
Plus d'arrêt et l'Avenue Bardy est mieux connecté au reste du quartier (Nord-Sud).
Plus d'option
l'importance de conserver l'arrêt Bardy - comme plus central
La station C2 sur de Niverville serait très utile pour les usagers du CLSC Maizerets, ainsi que pour les gens qui utilisent le transport en commun après avoir fait leur épicerie au Maxi tout près. Cette station serait aussi très près des résidences Chartwell. Quant à la station Bardy, elle serait utile pour les personnes âgées du vieil immeuble en hauteur sur l'avenue du même nom situé tout près au nord.
Bardy = deux écoles primaires à proximité
Bardy est un axe important. Connexion avec la 4. Parc Bardy pas très loin. Place Maizeret tout près. Église.
la rue Bardy est à proximité de lieux communautaires.
J'habite sur Bardy

Réponses

La population n'est pas jeune et il y a des familles, c'est mieux 2 stations

je prefere plus de station donc plus oportunité de prendre le tramway car sinon on va prendre plus le metro bus 800 que le traway si on doit bcp marche pour se rendre a la station

déjà que vous remplacez un service metrobus efficace par un tramway lourd qui offrira deux fois moins de stations d'embarquements que le service actuel, si vous voulez encore avoir des gens qui embarque dedans, il va falloir augmenter au maximum le nombre de station.

Préférence pour plus de stations

Av Bardy proche de la Place Maizerets. Meilleure desserte avec 2 stations. Par contre Niverville devrait vraiment être requalifié autour (motel, trame urbaine pour la circulation de voiture)

Je laisse les gens de Maizerets répondre pour leur quartier.

Je trouve que le tracé à pied serait trop long si il y avait une seule station

Accessibilité

Reduction de distance de marche entre les stations

Ce serait l'occasion de valoriser et bonifier la place Maizerets près de l'église

La dessertes des terrains sportifs et des résidents du secteur Bardy

mieux desservir l'ouest de maizeret où il y a une grande densité de population

Vitesse et temps de déplacement optimal pour le tramway

Je ne connais pas bien ce secteur donc je ne veux pas agir comme improvisateur

Réponses

proximité de l'hôpital pour les personnes à mobilité réduite. (mais j'hésite car la multiplication des stations ralentit le tram)

L'efficacité du Tramway va dépendre du nombre de station. Un trop grand nombre va nuire à l'efficacité qui est déjà déficiente à mon avis

Distance de marche réduite si on est loin mais plus proche de Bardy/de Niverville

Accès plus direct au domaine de Maizerets

Beaucoup de personnes habitent près de Bardy.

2 vaut mieux qu'une.

La 800 permettait de nombreux arrêts. La diminution de ceux-ci va nuire à la vie de tous les jours des usagers

Diminuer le nombre d'arrêts pour accroître la fluidité est essentiel.

Moins de distance entre 2 stations. Meilleur accès

Il y a plusieurs commerces et résidences à desservir

Bardy est un incontournable car c'est au cœur de Maizerets. Distance raisonnable entre cegep et Bardy.

Je ne fréquente pas ce quartier.

la meilleure distance de marche

Plus près des artères principales.

Accessibilité pour les aînés.

Réponses

Je ne connais pas assez le quartier maizerets pour
Sélection de l'arrêt selon l'activité de la personne
Pas de station car on en veut pas de votre Tramway imposé !!!
Une station donne moins de travaux que deux.
Distribution des stations
Desserte du noyau paroissial saint-pascal qui est le lieu de convergence naturelle du quartier, et meilleure accessibilité des stations pour tous.
station naturel, centrale
tramway c'est de la merde
Diminuer les distances vers les stations
La logique d'accès à un plus grand nombre
Rejoindre plus de gens
Desservir pleinement le quartier. Ce serait un bon investissement. Je connais très bien le tramway de Bordeaux. Les stations ne sont pas toujours très éloignées.
A cause de l'intersection.
Quartier avec population plus âgée donc accessibilité importante. On se rapproche aussi de l'hôpital.
Réduire la distance de marche pour le plus grand nombre
Cela permettrait à plus d'usagers d'être près de leur station.

Réponses

Faciliter la venue à l'hôpital de l'Enfant-Jésus et permettre une plus grande visibilité du quartier

Lieu

Meilleure desserte pour les quartier, plusieurs habitations multiples près des deux arrêts

hej et bardy trop proche. manque d'espace trop d'intersections près de bardy.

La 18e rue est un axe important de la ville. La station se retrouverait dans un lieu historique de rencontre: l'église. Avec un peu d'imagination, l'église pourrait être la station.

Je ne suis pas dans ce quartier

S/O

desserte des commerces à l'ouest de la station la plus à l'ouest. à moins qu'il y ait un autre arrêt qu'on ne voit pas.

Moins d'arrêt, le monde est capable de marché vers un seul pôle.

Avoir deux stations permet de mieux desservir le quartier

Je ne connais pas cette partie du quartier

Meilleure desserte, pour les usagers, dont une partie est passablement âgée

Moins d'arrêt moins de perte de temps

Une meilleure desserte.

plus de station permet un acces plus facile a plus de gens

Réponses

2 stations
Le secteur va se développer donc autant prévoir
Amélioration de l'accès au réseau
Rapprocher les stations d'un maximum de résidents.
Une station est suffisante
Intersection Bardy comporte une petite place publique, des restaurants, une pharmacie, une église, etc.
La rapidité des déplacements est prioritaire à mon avis. Une station de plus ralentirait les déplacements.
Possibilité de mieux desservir les résidences pour aînés du secteur.
Plusieurs commerces dans le secteur de l'avenue Bardy pourraient bénéficier d'avoir une station à proximité, et celle à l'avenue Niverville est à proximité d'une résidence pour aînés et de l'IUSMQ/CRDQ donc favoriserait l'accès pour les clients et les travailleurs.
Il faut limiter la distance entre les stations afin de maximiser l'attrait du transport en commun.
Deux, c'est mieux! (je trouve qu'il y a très peu de stations, sur le parcours du Tramway en général)
Le fait d'avoir ces deux stations, qui sont d'ailleurs très bien situées, permet de mieux desservir la population du quartier. Avec une seule station sur Nicolet, celle-ci est trop loin pour l'extrémité ouest du secteur Maizerets.
Décentraliser les stations pour permettre un meilleur accès pour les personnes à mobilité réduite

Réponses

Je ne connais pas suffisamment ce secteur et n'utiliserai probablement jamais cette station
Maximiser les arrêts
Stations seraient : un plus près de l'hôpital et la seconde se rapproche de d Estimaerville
Proximité pour les usagers
Plus d'options pour les habitants
Aucon
Trop de stations ralentissent le service. Pas nécessaire 2 stations si proches dans ce secteur.
Proximité pour les gens du quartier.
1 elle est centrale et est entre les arrêts du rtc
Donner accès à plus de gens
Secteur locatifs,
Proximité de secteur résidentiel en effervescence
Station à Bardy car c'est le secteur qui doit se revitaliser le plus sur le plan commercial.
contrôle des coûts
les deux stations favorisent une meilleure desserte
Je ne suis pas de ce secteur

Réponses

Opportunité de donner un élan au développement commercial du coeur du quartier Maizeret

Rapidité

La proximité de la place Maizerets et des commerces proches de Bardy et de Niverville

La distance de marche est un frein à l'utilisation du transport collectif.

La station bardy permet de desservir la clientèle qui se rend au parc bardy et au centre marcoux. L'autre station permet d'accéder facilement au commerces qui sont à proximité et dessert bien une grosse partie des résidences aux abords du domaine de maizerets.

Cela desservira plus de gens, à moindre distance.

Je ne veux pas me prononcer à la place des gens de ce quartier.

meilleure distribution dans le quartier

Un arrêt à l'avenue bardy desservirait la place evenementielle + le patro, un lieu d'activités sociales et sportives.

Accès plus rapide aux stations peu importe où on se trouve dans le quartier

c'est central

Je suis dans le cartier vieux Limoilou, je ne veux pas me prononcer

Avoir un accès rapide au parc bardy

Plus de station égale moins de distances de marches selon le lieux de destination désiré. Les gens sont paresseux de marcher surtout l'hivers et les jours de pluie.

Plus proche de l'hôpital cela créerait un incitatif pour les travailleurs de l'hôpital à prendre le tramway s'ils ont une station pas loin

Réponses

Rien
Je ne connais pas ce quartier
NA
Permet de rejoindre autant d'usager et accélère le tramway.
Meilleur accessibilité
Une station centrale, mais deux fois mieux entretenue serait préférable.
meilleure desserte du quartier (moins de distance de marche pour atteindre les stations)
Je ne conanais pas assez ce quartier
Plus d'arrêts
Je sais que Bardy est un lien important qui relie St-Pie X aussi et que l'autobus 4 se rend à cette intersection.
Grand quartier
Le A offre un arrêt central
Le rôle central de l'avenue Bardy dans le secteur et la distance géographique relativement importante entre les stations.
pas de commentaires
Avec la forte densité de population, 2 arrêts sont justifiés.
Favoriser l'accès au tramway pour les résident.e.s de place Bardy

Réponses

Rapprocher les stations du plus grand bassin de résidents
Mieux pour les piétons du quartier, une seule station me semble beaucoup moins intéressante.
Sérieux soyez pas cheap sur les stations, on veut que le tramway soit une solution facile. Sinon c'est quoi le point?
Diminuer la distance de marche pour les usagés à mobilité réduites
Grand territoire pour un seul arrêt
mon quartier est principalement des personnes âgées, plus tout les gens qui sortent de l'hôpital...économise 4 coins de rues peut être significatifs pour eux
Station directement sur Canardière.
BArdy aiderait les gens pauvres qui vivent tout près. Bardy c'est plus proche du domaine MAizerets
Emplacement de choix avec la place publique déjà existante
Une station centrale favorise l'implantation d'aménagements rassembleurs et d'intégration au milieu.
mieux desservi
Efficacité de temps de déplacement du tramway
Meilleur desserte
La courte distance de marche vers la station qui serait dans mon cas un très gros inconvénient
Permettre à plus de personnes d'avoir l'opportunité d'utiliser le tramway sans avoir à parcourir de longue distance pour le prendre.

Réponses

Je ne vis pas là.
moins d'arrêt avec une seule station
J'ai l'impression que c'est le tracé qui permettra le mieux la venue de nouveaux petits commerces.
Proximité des services. C'est un quartier en développement et en renouvellement (jeunes familles). Il faut leur donner envie de se débarrasser de leur voiture.
Mettre une station a Estimauville et 2 stations dans Vieux Limoilou.
Les gens auront moins long à marcher
arrêt à bardy
Bardy est un coin achalandé.
Les services au citoyens, si il y a seulement une station, ça sera trop loin de l'épicerie et du centre commercial pour bien les desservir.
Il semble être bien situé pour assurer le moins de changements (d'ajouts) sur le tracé
Si vous voulez gagné du temps, le moins d'arrêt me semble mieux
plus pres de Bardy.
Plus près de l'Institut en santé mentale de Québec. 1. Beaucoup d'employés s'y déplacent. 2. Beaucoup de patients qui se déplacent en transport en commun (n'ont pas de voiture)
trois lieux que je fréquente Maizereth, Arboratum, Centre de loisir
Accès rapide au domaine maizerets

Réponses

Ça coûte moins cher
Plus de stations offrent meilleur accès pour les résidents du quartier
La rue Bardy est un près de résidences de personnes âgées et Niverville se rapproche d'une autre maison de personne âgées.
je ne connais pas assez le secteur
Bardy est un pole de destination important, il est important qu'un arrêt soit situé près.
Les deux stations sont trop près l'une de l'autre.
Une station coûte moins chère que deux
plus de points d'accès au tramway.
les connexions avec le quartier sont beaucoup plus intéressantes dans l'option B. Il y a toujours des gens qui traversent ces intersections et il y a une raison d'y être. Personne ne se retrouve à l'option A et ce genre d'intersection est difficilement accessible et peu lisible.
Vitesse du déplacement en tramway
accès au tramway plus facile pour la population avec 2 possibilités - si les stations sont assez proches les unes des autres, ça facilitera l'usage du tramway par ceux qui n'ont pas de voitures et qui n'auront pas à marcher trop de "kilomètres" entre 2 stations
Ma raison est simple : les citoyens jugeront trop éloigné la station centrale contrairement à deux stations, surtout en période hivernale. L'Arrêt C1 viendra davantage renforcer le secteur commercial avoisinant et les projets de requalification urbaine prévu à la place de l'ancien centre communautaire monseigneur marcoux.
Moins de marche entre les stations.

Réponses

J'habite sur De Niverville, je suis usager des transports en commun et je suis de manière générale pour plus d'arrêts

Je ne connais pas bien ce quartier.

Plus efficace pour les déplacements.

C'est un point de jonction naturel.

C'est un quartier je pense avec une bonne population avec des besoins particuliers en mobilité (personnes handicapées, à mobilité réduite, personnes âgées, etc.) Il m'apparaît opportun de réduire le temps de marche pour encourager ce choix de transport.

Tout dépendant où l'on demeure, l'une va plaire à l'un et l'autre à l'autre. C'est plus de possibilités.

Plusieurs personnes âgées vivent dans le coin. Le fait qu'il y ait deux stations sera plus opportun pour ces dernières ainsi que pour les familles avec des enfants en bas âge.

Je n'ai pas d'opinion là dessus

Meilleure desserte du pôle commercial et de celui de l'hôpital.

Je n'habite pas le quartier

Connecter le plus de citoyens possibles à proximité du réseau. L'espace entre les 2 stations du quartier pourrait possiblement être agrandi pour ne pas être trop près cependant.

plus de proximité aux installations de la rue Bardy et du parc Maiseret (moins de marche)

Accessibilité aux stations

Plus près de l'enfant Jésus

Réponses

Je ne veux pas de tamway

La station se trouve près d'une courbe pour laquelle le tramway doit ralentir. Également, l'aménagement d'une seule station à cet endroit précis laisse plus d'espace pour de larges trottoirs de part et d'autre du Chemin de la Canardière. En ayant une seule station plutôt que deux stations relativement rapprochées, tramway se déplacera plus rapidement.

Meilleures convivialité/accessibilité/proximité pour l'usager.

La densité de population utilisant les transport en commun dans le secteur

Le parc

Plus proche des secteurs animé

Je ne sais pas où sera située la station suivante.

Je ne connais pas suffisamment bien le quartier.

plus central et plus accessible personne âgée. Plus accessible du domicile

Plus une station de transport en commun est proche plus on est incité à l'utiliser. Deux stations offriront une meilleur desserte des habitants du quartier que une.

Près de La Canardière pour accès vers la 3ième Ave; zone commerciale à développer...

Ça dépend à qu'elle distance ce situe les stations avant et après.

L'expérience de la différence entre Canada et Europe très souvent comparée car expatriée. Ostéopathe dans le quartier et inquiète de l'avenir de notre clinique.

on ne se le cacheras pas. la seule manière que le tramway peut aller plus vite que le trajet métrobus actuel, est de lui enlever 60% de ses arrêts actuels. ce qui me fait penser que l'achalandage espéré ne sera jamais atteint. déjà qu'il est considéré comme trop optimiste. Donc le plus de station il y aura , plus de chances il aura de survivre.

Réponses

Accessibilité
réduire la distance entre les stations
Aucun
Meilleure participation
Sa désert plus de monde. À cause de simplement l'arrêt plus à gauche.
Réduit les distances de marches
Moins de marche pour la majorité des gens
Meilleures desserte
Parce que Bardy est connecter à d'autres parcours de bus comme le 4. La rue Bardy est également plus centrale dans le quartier tandis que Nicolet est beaucoup trop à l'Est. Bardy est également à côté de la Place Maizerets.
Le plus d'accessibilité possible!
L'accessibilité des arrêts notamment en hiver. Les avenues perpendiculaires à la canadiennes sont déjà très longues pour rejoindre les arrêts de transport
Centrer le terminal et les gens et éliminé plus possible le bruit.
Si la station est trop loin les gens ne vont pas l'utiliser. Deux c'est mieux.
meilleure desserte, le bus offrira plus de proximité.
Me semble plus facile et moins dangereux à aménager en vue d'un partage de la route (vélos, autos etc)

Réponses

deux stations permettra une meilleure accessibilité
Le but d'avoir un service efficace, est de diminuer la distance entre le citoyen et un arrêt.
je ne croit pas au tramway
je ne vais pas vers ces station.
Accès plus direct au domaine Maizerets par la station Bardy
2 stations seraient préférables
Moin de station pour gagner le temps de deplacement
Où le tramway rejoindra le chemin de la canardière par la 4 ième !? Combien aires boisées seront abattus ? Pas de precision pas de réponse !
Plus de stations permettent de mieux desservir les quartiers.
Logique
Je ne sais pas. On dirait que le petit ilot serait plus propice pour une station.
C'est tout simplement logique
Coût
Plus près des commerces
Près du public
je ne sais pas ,je ne prend jamais l autobus pour aller vers la

Réponses

J'habite le vieux Limoilou, je connais moi à les enjeux à Maizeret qui seraient plus en faveur d'une ou l'autre des options.

J'aimerais mieux que le tramway monte vers Charlesbourg

Proximité du Domaine Maizeret

Ne pas réduire le service par rapport au Metrobus 800, que vous ferez probablement disparaître...

La population âgée du quartier et les enfants ne peuvent pas voyager de grande distance à pied

Malgré la densité de la population, la distance n'est pas assez grande pour une 2e stations.

Il y aura certainement une station au niveau de Villebon. Pas besoin de couvrir Bardy

Accessibilité.

Je ne connais pas bien ce secteur

Je connais moins le quartier Maizeret. Je préfère ne pas me prononcer.

le but n'est il pas d'avoir un peu moins d'arrêt? Sinon c'est comme les autobus. Il ne faut pas qu'il y ait de station a chaque 500 m

Je suis de Lairet, et le C1 est plus proche de mon adresse, 821 frenes est, donc 20 minutes de marche jusqu'à C1

Moins d'arrêt possible

Le quartier est assez dense de part et d'autre de ces stations. Il serait donc préférable de diviser ces potentielles charges d'usagers en deux stations. De plus, cela réduira les distances de marche.

Réponses

Déserte plus fine du quartier
Les distances sont assez grandes à parcourir dans ce quartier
Recentrer, faire une place pour rassemblement
Les 2 stations sont dans un environnement commercial.
Trop faible distance entre les deux
Facilité l'accessibilité aux plus grands nombres
La première option permet la déserte des 2 secteurs tout en permettant une économie
Dessert 2 pôles - population importante à l'Ouest, Sudvet Nord de Bardy.
Peu importe le choix, le plus proche possible du Domaine Maizerets.
Moins de déplacement. Dessert mieux le quartier
Plus près de l'hôpital donc les usagers de ce milieu de travail serait mieux desservis.
Il faut limiter le nombre d'arrêt pour garder l'attrait du tramway. L'arrêt devrait être le plus près possible de l'hôpital.
Accès Parc Maizeret
Plus de stations. Malgré les délais plus long le quartier a besoin de pôles de revitalisation
Densité des habitations et des usagers
Près des arrêts de la 800

Réponses

Je connais nettement moins ce quartier. Je pencherais quand même vers moins de station pour des raisons de cours, à moins que les tendances démographiques sur 20 ans suggèrent que ça sera nécessaire à long terme.

Moins de marche pour une vieille madame que je suis

C'est un carrefour plus achalandé

Cela me semble permettre un accès plus facile

je ne connais pas suffisamment cette partie du quartier

En raison de l'âge avancée des personnes qui habitent dans ce secteur et des gens à mobilité réduite. Moins loin à parcourir.

Deux station

Distance pas longue entre les deux

Arrêt plus près des pôles d'emploi comme IUSMQ, Chartwell Faubourg Giffard et aussi du nouveau Centre Mgr Marcoux.

Plus de station, plus de choix et un meilleur accès.

2 arrêts plutôt qu'un seul. Arrêt devant l'église St-Pascal est fort approprié. Lieu de rassemblement/place publique qui a un grand potentiel. Plus prêt du centre communautaire Monseigneur Marcoux et du Parc Bardy qui sont des lieux à forte fréquentation.

Plus de station point . Sinon ça va prendre des transports pour se rendre aux stations

De toute façon, on va rendre inaccessible le passage vers l'Est de la ville via la Canardière, car je pense que les voitures ne pourront plus passer sous le viaduc du CN.

Accès pour les gens dans les tours Bardy et autre à proximité des services en santé mentale.

Réponses

Plus centralisé
Le tramway est un désastre à tous les plans.
On en veux pas
Plus de stations rendent selon moi le tranway plus accessible
Plus d'options pour les usagers
Accès au parc maizeret a proximité
Plus de choix
Moins d'arrêts, 3 minutes de marche dans chaque direction pour rejoindre les stations en B
Plus il y a de station plus les gens s y rendent
Plus d'options d'arrêt signifie moins de temps a pieds. Les gros point névralgique apporté trop de gens et d'engorgement
Près de l'hopita
Il n'y a que 5 minutes de marche entre les stations Bardy et Niverville, et Nicolet.
Plus proche.
Une facilité d'accès
Je ne connais pas assez le quartier
plus d'accès aux commerces et services

Réponses

Clientèles fragiles
Permet de dynamiser 2 secteurs plutôt qu'un .
Nul
Densité de la population et meilleur service.
Bardy est proche du parc maizeret
Bardy est un point plus stratégique
Plus d'accès au tramway. En fait on devrait desservir le maximum de densité et/ou d'accès au commerces.
Plus central.
Donne plus de liberté et étend l'accessibilité pour les usagers
Plus de flexibilité
N À
La distance à parcourir pour accéder au quartier résidentiel
Bon achalandage de passager dans ce secteur
SILENCE AUX ÉLECTIONS 2017, REFUS D'UN RÉFÉRENDUM, PAS DE TRANSPARENCE, PAS DE TRACÉ, PAS DE TRAMWAY
Meme chose pour moi
plus de monde dans ce st deux coin de rue

Réponses

Tout dépend toujours de l'accessibilité aux transferts d'autobus
Non
C'est possible de faire une liason avec la ligne 800. Pour le tramway, serait preferable d'avoir une dernière station proche de la rue Courtemanche vu qu'il a pleins de commerce dans cette région là
Je ne suis pas familière à ces deux endroits
J'habite dans Lairet, je ne connais pas assez le secteur pour me prononcer.
Je suis contre le stupide et coûteux projet.
amélioration de la desserte
2 stations valent plus qu'une en terme de desserte et d'accessibilité
Favoriser le transport actif des personnes qui résident dans le quartier et de celles qui viennent y travailler.
N'arrête pas proche d'une intersection tres acahlannée (trafic) et offre une plus grande facilité aux usagés
Permet de desservir plus (population à mobilité plus réduite, donc moins de marche pour ces personnes)
Pour que le tramway soit populaire, il faut que les stations soient assez fréquentes compte tenu des utilisateurs (petites familles, personnes âgées, travailleurs).
Bardy, accès facile au parc. Niverville plus près de maxi et place Canardiere
Meilleure accessibilité

Réponses

Je crois qu'aucune de ces options ne sont opportunes. Plusieurs autres options pour améliorer le transport comme de bonifier le réseau d'autobus déjà implanter et améliorer nos pistes cyclables, au lieu d'un tramway non désiré et bien trop cher.

Je crois que ce sont des pôles d'habitation fortement peuplés

Je ne fréquente pas suffisamment ces lieux pour me prononcer.

Tant qu'à dépenser. Allons y gaiement

plus de stations

Aucun intérêt pour le projet du tramway.

NON au tramway

Une desserte de l'intersection Bardy devrait être assurée

Meilleur accès plus proches

J'aimerais mieux moins marcher, donc 2 options c'est mieux. Je n'ai pas l'impression qu'il se passe grand chose vers l'est. J'aimerais mieux descendre à Bardy, direct dans l'action.

Voir réponse pour le quartier limoilou

Meilleure répartition

Meilleur accès pour la population. Divise l'achalandée.

Bien que construire une station centrale occasionne plus de frais qu'une station "normale", cela coûterait probablement moins cher que "deux stations normales".

Plus d'arrêt plus accommodant.

Réponses

Accessibilité.
stations plus stratégiques
Plus facile d'accès.
Plus de service
Il y a une place publique à l'arrêt Bardy qui pourrait être agrandie sur le terrain de stationnement qui se trouve à sa gauche ainsi que sur le parvis à sa droite. Ça serait magique que le tramway s'arrête là et qu'on y fasse des rencontres quotidiennes.
limiter le nombre de transferts avec les autobus, la clientèle peut être jeune, les parents peuvent avoir des poussettes, accès faciles aux personnes à mobilité réduite et pour les personnes âgées!
Pas mon quartier, le connais trop peu.
Plus station a vitré
Mieux desservir la population du quartier avec deux stations plutôt qu'une!
La création d'une place publique à cet endroit serait intéressant
Plus de services et donc plus de gens intéressés à descendre proche
Plus facilement accessible
Il y a suffisamment de pôles (commerces, lieux de travail, auto-école,...) amenant à se rendre à chacun des deux points C1 et C2 pour justifier la présence de deux stations dans ce secteur plutôt qu'un
Les deux stations sont plus proches des centres d'intérêts
Le pôle de l'hôpital serait mieux desservi.

Réponses

Référendum
Je crois que plus il y a de stations de disponibles mieux cela sera, donc ma réponse dépend des stations avant et après celles proposées.
Je n'habite pas ce quartier
Côté pratique
Afin d'encourager son utilisation par la population avoisinante.
Moins d'arrêts augmente la vitesse du tramway.
Un plus grand accès à un maximum de citoyens
Ne pas retarder le déplacement du tramway.
Diminuer le nombre d'arrêts pour améliorer le temps de trajet - centre-ville à d'Estimauville
Offre plus d'opportunités de se déplacer vers le nord et le sud, sans devoir marcher plus longtemps.
Je ne connais pas assez bien ce secteur pour me prononcer.
Je ne connais pas cette partie de la ville.
Plus d'arrêts facilite le transport des piétons.
Plus pratique
L'intersection Bardy me semble incontournable.
plus proches des parcs et arénas et permet aussi plus loin un arrêt pour d'autres transfert

Réponses

Deux stations
Plusieurs choix de station améliore les déplacements
Plusieurs personnes âgées, handicapées ou à mobilité réduite habite le secteur. Cela les aiderait grandement dans leurs déplacements. Aussi, permet un accès plus facile aux commerces.
Les gens à l'est de Nierville seront contents de pouvoir utiliser le tramway alors qu'avec le A, ça commence à être loin un peu.
Accélérer le transit pour les passagers qui ne font que traverser le quartier vers l'ouest
Améliorer la fluidité. Pas trop de station quand même.
Je ne connais pas assez ce quartier pour avoir une opinion
je ne fréquente pas beaucoup cet emplacement
La facilité d'accès aux stations (sinon l'hiver c'est plus long quand il fait froid et que les chemins sont mal déneigés)
beaucoup d'usagers à ces endroits
Deux stations me semble un bon nombre pour Maizerets.
Suis de l'extérieur du quartier, ne connaît pas bien les besoins de ce secteur
plus d'arrêt
pres de chez moi
deux stations plutôt qu'une

Réponses

Avec deux accès, on favorise un meilleur accès physique aux stations.
Beaucoup de travailleur pour l'Enfant Jésus
Plus de stations, c'est mieux.
Ne connais pas assez les destinations importantes à desservir
Moins d'impact sur les résidents
Une meilleure desserts pour les quartiers avoisinants mais en espérant que cela ne nuise pas trop a la rapidité du service
Service ++
je ne connais pas beaucoup ce quartier
Rapidité de transport
Plus de points d'embarquement
Favorise la proximité d'une station à plus d'usagés
Encore là, si on veut favoriser le transport actif, on offre des options
Plus pratique pour les personnes ayant des difficultés de déplacements ou les personnes âgées
Rend le tracé plus attrayant pour les résidents de ce secteur
cout moindre pour distance de marche marginale.
Améliorer les points de desserte

Réponses

La plus grande proximité
Parce que c'est déjà un endroit centrale, et pas trop proche de D'Estimauville.
Proximité d'une station à l'HEJ
Egoïsme... l'arrêt est plus près de la maison avec cette option
plus direct
Pouvoir desservir le secteur près du cégep, et desservir le secteur près de robert-giffard/village des valeurs et autres commerces, en plus de la proximité au terminus beauport
meilleure desserte
?
moins résidentielle
Bardy est un fourche entre la 18 et la Canardière ou il y beaucoup de trafic alors il est essentiel d'y avoir une station
Un trajet plus court à marcher
Plus de stations
Peur de dénaturer Bardy
Plus de stations permet au gens de marcher moins loin pour sy rendre et favorise l'utilisation
L'activité se concentre près de l'avenue Bardy. S'il ne doit y avoir qu'une seule station, ce devrait être là, pas vis-à-vis Nicolet, où c'est vraiment tranquille. Si L'option "Une seule

Réponses

station à Bardy" était disponible, c'est ce que j'aurais choisi. Plus il y a de stations, plus ça ralentit le tramway.

Proximité de ma résidence et espace pour place publique

Centre communautaire Bardy

Meilleurs services, permet de stimuler le développement du quartier à deux endroits.

Plus de stations = Mieux

Proximité avec l'hôpital, les points d'intérêts sont à plus grandes distances de marche s'il y a moins d'arrêts.

Il y a beaucoup de place au coin de l'avenue Nicolet, c'est assez central et il ne me semble pas nécessaire d'avoir 2 stations aussi proches.

Favoriser les stations.

Desservir et encourager l'utilisateur

Évité un arrêt, le tramway est là pour sa rapidité de transport, s'il est toujours arrêté ça sert à quoi.

Bon point central dans le secteur

Il faut une station le plus près possible de l'entrée du parc.

Un peu plus éloigné de l'achalandage piétonnier donc plus sécuritaire

Je ne demeure pas dans ce secteur alors je ne veux pas prendre position

Plus près de l'hôpital.

Réponses

accessibilité
Bardy est le dernier axe nord sud de Limoilou avant Beauport. La densité y est plus importante.
Plus grande accessibilité.
Je connais peu le quartier...
Je fréquente le Délire et l'arrêt sera plus proche.
Plus de stations pour donner le goût d'y aller...
2 stations au lieu d'une
Accès à l'aréna.
Il faut que ce soit pratique
Je ne suis pas certaine de mon choix...
Pour avoir accès facilement au parc Bardy et au centre communautaire
Rapidité et favorise la santé avec 3 minutes de marche
Je ne vais jamais dans les rets
Meilleure desserte du tronçon
Plus d'arrêts c'est profitable pour les piétons en hiver.
Selon moi, une station centrale est probablement plus commode.
Avoir une station près de l'Enfant-Jésus et une autre de Robert-Giffard, le plus possible

Réponses

Deux stations ayant deux usages différents: Bardy pour les commerces/résidences et Niverville pour le travail.

Meilleure déserte des pôles du quartier

Plus passant

Hardy : plus près de l'Enfant-Jésus, et se prolonge davantage vers l'est avec une station à Niverville pour faciliter l'accès aux personnes venant de l'île d'Orléans et Côte de Beupré.

Pas de stations trop rapprochées

La facilité de déplacement pour les usagers.

Mieux desservir les extrémités des zones en rapprochant les usagers de leur station.

Je ne réside pas dans ce secteur, les études ne sont pas réalisées je ne peux donc pas me prononcer sur ces scénarios...

ce sont 2 cartier différent du moins dans la tête des gens qui vivent dans ces coins la (Canardière - Saint-Pascale)

Plus convivial pour la clientèle

Tout le quartier Saint-Pie-X utilise la rue Bardy, et il y a beaucoup de gens à faible revenu y habitant, donc on a vraiment besoin d'une station à proximité.

Cela concorde avec le nombre d'arrêts de bus actuels et c'est bien ainsi

Densité de population nécessite deux stations

Une offre de choix plus grand, surtout pour ceux à mobilité réduite dans le quartier.

Deux stations = plus de facilité d'accès

Réponses

Acces
Densité du secteur et relatif éloignement de la station suivante (terminus)
Permet de desservir deux pôles intéressants du quartier et favorise l'accès facile, donc l'utilisation du transport collectif.
Plus central
J'irais vers la ou les stations, selon la majorité des citoyens.
Je connais peu ce secteur. J'ai pensé que vaut mieux 2 stations qu'une. Je ne sais pas à quel point ça ralentit le trajet et combien de temps ça prendrait marcher jusqu'à la station s'il n'y en a qu'une.
Moins de distance à parcourir pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes et les petites familles
Mieux desservir le quartier, notamment pour accéder au domaine Maizerets
Correspondance avec le metrobus et desserte des établissements de santé
Je ne sais pas laquelle des deux options engorgerait davantage la circulation, ce qu'il faut éviter le plus possible.
Plus central
économie
Diminuer la longueur de la marche et accueillir plus de passagers
Je ne connais pas assez ce quartier
Que l'accès au quartier soit facile.

Réponses

même raison que #11
N'habite pas là
Une station près de l'église / place publique / 18e rue est pertinente. Le fait d'avoir deux stations, donc une plus à l'est, implique une meilleure desserte du quartier ; cette station plus à l'est pourrait participer, conjointement au terminus, à la requalification des grandes surfaces / grands stationnements du secteur.
Rejoins plus d'usagers potentiels
Favoriser la proximité et conséquemment l'utilisation
Plus de dessertes
Plus de possibilité d'espaces publics
Mieux avec plus de station et meilleure gestion à l'extérieur de l'intersection.
plus de chance pour les gens du quartier d'avoir une station près de chez eux
Bardy est un lieu d'achalandage plus naturel, plus de piétons, proximité de la bibliothèque et de commerces
proximité meilleure pour la future clientèle. Pour obtenir leur participation il faut dans un premier temps la gâter on espacera plus les stations lors d'un éventuel prolongement
La rue Bardy est un lieu naturel de rassemblement avec plusieurs services.
Ne demeure pas dans ce secteur
En supposant un arrêt à Hopital, l'arrêt Bardy est à 500m, donc à la bonne distance de celui de l'hôpital. Celui sur Niverville est à une distance raisonnable du RPA proche.

Réponses

Afin que le tramway demeure rapide, il faut limiter les arrêts, donc moins de station. L'Avenue Nicolet est à mi-chemin entre la station de L'Hôpital Enfant-Jésus et la dernière station du circuit.

Réduction de la distance à pied, en raison du grand nombre de personnes âgées et de personnes handicapées habitant dans le secteur.

L'opportunité de requalifier l'intersection Boul Ste-Anne/Canardière en place publique.

Plus pres de chez-moi

Je ne connais pas assez bien cette zone.

permet de couvrir une plus large zone

Il ne faut pas oublier qu'il y a l'hôpital de l'Enfant-Jésus à proximité, un centre d'achats et un supermarché et plusieurs commerces

L'avenue Nicolet a beau être plus centrale, elle est mal connectée aux rues résidentielles au nord de la Canardière. Quelqu'un qui habite de ce côté de la voie aurait à faire un détour pour se rendre à la station ce peut mener à manquer le tramway. L'avenue Bardy, elle, continuent directement vers le nord et donc on pourra plus facilement se rendre à la station si on habite dans ce secteur. C'est un peu la même chose pour Niverville, elle sera plus facile d'accès que Nicolet.

por faciliter la fluidité des déplacements

Facilité l'accès.

Les stations de tramway doivent correspondre le plus possible avec les îlots de résidences.

Il faut penser au endroit à desservir. Le CLSC et l'hôpital doivent avoir un arrêt selon moi et l'arrêt le plus près et dans l'option B. Je l'aurais même mis plus proche.. Et le 2e arrêt est peut-être intéressant pour les personnes âgées qui se trouvent dans la résidence à proximité de Nicolet.

Réponses

Accès plus rapide à l'hôpital de l'Enfant-Jésus.
Diminue la distance entre les résidents avec une station.
Plus de stations = moins rapide
Bardy est plus central et Niverville plus près des services et du terminus d'autobus.
?
Les couts
Facilité l'accès aux stations pour les résidents.
Meilleur accès
Meilleure desserte des populations locales
Limité le transit à pied nécessaire pour accéder au tramway
Je ne fréquente pas assez ce quartier en transport en commun
Plus d'options.
Le coin bardy trop important pour le déplacer où il y moins de commerces, de place publique et de populations.
Distance de marche pour les personnes âgées ou à mobilité réduite
Cela peut dépendre du type de personnes qui habite ce secteur, plus de personnes âgées, motive 2 arrête. Sinon un arrête peut-être suffisant.
plus accommodant pour la clientèle des bureaux et des résidents.

Réponses

Comme expliqué dans les premières questions, la distance moyenne par rapport aux habitations reste un critère essentiel : si on veut encourager les gens à prendre le tramway, il importe de placer les arrêts pas trop loin de leur résidence. Particulièrement en hiver, quand les rues ne sont pas encore ou pas bien déneigées et que la progression à pied est rendue difficile voire impossible sur les trottoirs, à cause de la neige et/ou du verglas (quelquefois durant plusieurs jours, malgré le déneigement).

Avenue Bardy: Plus près pour le Centre Mgr Marcoux et Avenue de Niverville: Plus près pour Centre Commercial de la Canardière

Deux stations me paraissent mieux qu'une.

Question # 16. Si vous avez répondu qu'il devrait y avoir plus de places publiques dans le quartier, avez-vous un endroit à suggérer pour les localiser? Quels types d'aménagement ou d'équipement aimeriez-vous y retrouver? 241 réponses

Réponses

Aménagement de type parc, comme le domaine, avec beaucoup de végétation

Arbres, infrastructures de loisirs pour les familles, jeux, parcs.

Il y a peu de bancs, poubelles, abreuvoirs, dans le quartier pourtant les habitants sont de grands utilisateurs des moyens de transports alternatifs. Il devrait y avoir une place au coin de la Canadière et Henri-Bourassa.

voir mon commentaire question 8 - SVP aménager le coin de la Canardière et des Capucins au plus vite, c'est laid.

Limitier la circulation devant l'entrée du domaine Maizerets : voiture, vélos et piétons s'y croisent et ce n'est pas toujours évident avec la voie ferrée en plus

Amélioration place mgr Marcoux, aménagement a l'endroit où il y a de vieux bâtiment désuet sur la 18e et Canardière

Coin Champfleury / canardière / 18e rue: immeuble qui semble désaffecté et terrain vague. Places assises, végétations

Devant l'église sur Canardière, chaises, tables, meilleur éclairage

Une vrai place publique devant l'église sur Canardière, une place publique proche du parc Bardy pour avoir des spectacles (scène), marché temporaire, activité de quartier.

n/a

Réponses

En fait, j'en ai plusieurs ! Un petit parc avec des arbres et des bancs uniquement pourrait être aménagé sur l'ilôt à l'ouest de l'avenue Mailloux. La ville avait jadis pour objectif de récupérer cet ilôt. C'était une très bonne idée puisque l'idée, si ma mémoire est bonne, consistait à se servir de cet endroit pour embellir le quartier. Bien sûr, il faudrait s'entendre avec les occupants actuels. La ville pourrait aussi ajouter de la verdure sur ses terrains à l'intersection Henri-Bourassa/Canardière. Une place publique avec entre autres des bancs, des tables de pic-nic et de la végétation pourrait être aménagée sur une partie de l'immense stationnement du CLSC Limoilou. Cela pourra faire le bonheur des usagers et des employés du CLSC et de l'Enfant-Jésus. Cela permettrait aussi de réduire l'ampleur de cet immense ilôt de chaleur pas très beau à voir. Enfin, le terrain de l'ancien dépôt à neige D'Estimauville à côté de l'écoquartier ne devrait pas seulement servir pour y attirer des entreprises en lien avec la future zone d'innovation. Jadis, la CCNQ prévoyait y aménager un parc mettant en valeur les battures de Beauport. Ne pourrait-on pas se limiter à un seul bâtiment sur ce terrain, soit celui de la future Maison de l'Innovation, et conserver tout le reste pour justement y mettre en valeur les battures?

Il devrait y avoir une place publique dans l'ancienne paroisse Pie-X. L'église a été démolie et des logement sont été construits sans réserver d'endroit pour une place publique, placette!

Espace de spectacles au parc Bardy un peu comme la place Roland-Beaudin

Le centre commercial des galeries de la Canardière est dépassé et inutile. Ça devrait être rasé. Ensuite, il y a devant l'église, mais à améliorer, puis au domaine Maizerets.

banc et place pour annoncer evenement de la ville et meme des evenements speciaux. pas de lieu a mentionner car je suis nouveau citoyen donc que je ne connais pas bien le secteur

Près de station Niverville mais il faudrait requalifier car l'environnement est glauque.

Je laisse les gens de Maizerets répondre pour leur quartier.

Coin Caradière/boul. Sainte-Anne

Non

Une place publique à l'intersection de La Canardière et 18eme rue et une autre dans le nouvel écoquartier.

Je n'ai pas d'endroit précis en tête, mais il pourrait y avoir une fontaine, des bancs. de la verdure, des supports à vélo. Un affichage pour des évènements, animaux perdus, etc.

Plus d'espaces verts autre que le domaine maizeret

Là où vous pouvez en mettre. Le quartier manque cruellement d'amour et d'unité.

je ne sais pas

proche de la bibliothèque Canardière

Près de l'église St-Pascal

Réponses

Petits parcs avec endroits ombragés
On peut toujours faire mieux!
Bonifier le secteur près de l'Enfant Jesus avec l'arrivée du NCH
Rues partagées et piétonnes est-ouest, convergeant vers les parcs Bardy et Maizerets.
Miser sur el coin montmorency
De petits parcs comme ceux des ruelles de Limoilou
Là où il y a le restaurant Jardin de Chine! Ce serait excellent! Avec réaménagement, bien sûr!
Ca manque de vie...donc un marché ou parc
Remplacer le restaurant chinois et la place Mailloux par un beau parc.
Maizereth des spectacles
Carrefour st pascal/ parc et placette à divers endroits près du parcours. Requalifié l'ancienne clinique Mailloux
plus de bancs. les gens utilise les bancs des abribus...
Du terrain de l'église st-Pascal au china garden, un aménagement semblable à time square, mais en plus végétal. Sur le terrain de l'horrible galerie de la canardière. Ce lieu est une honte.
S/O
Améliorer la qualité des espaces publics existants
Près de l'hôpital et de canardière. Un espace qui permettrait aux travailleurs du quartier de vivre le quartier.
Commerces et événements
En fait, ma réponse devrait être je ne sais pas. Je n'y vais pas fréquemment et je me vois mal m'exprimer à ce sujet.
Utilisation des parc existants
de jardins d'agrément et de repos pour les piétons et cyclistes
Amélioration de la place Monseigneur Marcoux, près de l'hôpital CHU et sur boulevard steanne commeLieu historique
Parc Bardy + Ajouter des jeux d'eau

Réponses

Près du terminus Beauport, en face de l'hôpital Robert-Giffard pour y admirer les beaux arbres de Robert-Giffard
Près du terminal sur d'Estimauville des bancs et tables avec piano etc.
Même réponse que pour Limoilou
Sans avis; je ne fréquente pas suffisamment le quartier
même chose que pour le vieux-limoilou
Une place publique pourrait se situer dans le quartier Maizerets, dans la portion au sud de la Canardière. Soit près de d'Estimauville ou plus vers Henri-Bourrassa, mais un peu plus haut que le domaine Maizerets. Elle devrait avoir un accès sécuritaire pour les familles et un espace assez grand pour tenir un petit marché extérieur. Des jeux d'eau seraient appréciés, ainsi qu'un espace avec des tables/chaises.
La Place Limouloise est un bon modèle
Parvis d'églises, le long de Canardière, connexes aux parcs, vue sur le fleuve
non
Sait pas.
Bonifier les installations à Bardy pour favoriser les sports d'hiver.
Lieu rassemblement, activités extérieures
intersection canardière/de vitré
-
près du centre Marcoux
Améliorer la place publique existante; devant l'Institut de santé mentale; dans le secteur de l'hôpital.
Mieux développer la place Maizerets
Dans le coin des tours bardy, face au domaine de maizerets il y a un ancien garage auto vacant qui pourrait servir de place publique verte
Lieu de rassemblement, de spectacle.
Près de l'hôpital et du CLSC.
n/a

Réponses

IL est toujours mieux d'avoir plus de places publiques! Il pourrait y avoir une bonification de la place Bardy.

Mieux aménager l'espace entre l'ancien centre Mgr Marcoux et l'église devrait être beaucoup mieux aménagé; Prévoir une place à l'est du quartier (développement à venir sur le stationnement des Galerie de la Canardière?)

au coin de Henri Bourassa

Proche du CLSC, Proche des centres commerciaux. Des tables, des airs de jeux pour les enfants, des racks à vélos.

Le seul endroit que je vois cest à l'intersection du boulevard Montmorency et D'estimauville, terrain inutilisé depuis longtemps. Juste à côté de l'arboretum.

Plus sur Canardière mais aussi dans les quartiers moins favorisés. Sinon aussi sur boul Montmorency.

Angle Ste-Anne/Canardière, avec des aménagements similaires à la place Limouloise.

Des modules de jeux pour enfants ; notamment.

Améliorer les intersections, fermer des rues de quartier pour limiter les va-et-vient dans les nombreuses intersections présentes, des quartiers plus intimes, de la verdure, des rénovations de façade et moins d'emprises de stationnement ayant pignon sur rue,, une identité unique.

pas de commentaires

Je fréquente la place publique en face du centre Mgr Marcoux et j'aime les balançoires ;-) Je ne me souviens pas de place publique plus au Nord, près des tours Bardy. J'aime les aménagements ludiques, des crocs livres, table pour pic Nic...

Les parvis d'églises semblent des endroits intéressants et inexploités. Espaces vert, jardins communautaires, jeux d'eau et parc à chien afin de diminuer les chiens libres dans les parcs.

Près de l'hôpital l'enfant Jésus.

mettre plus de verdure à la place publique actuelle en face de l'église

Plus de modules de jeux et de jeux d'Eau

espaces de parc

Des parcs , sentier urbain, arbre , bancs , sculpture, art visuelle

Vers d'estimeauville. Espace vert au lieu de stationnement de surface.

Je connais moins bien ce quartier, mais pourquoi pas y aller avec une place publique combiné d'un jardin communautaire qui ne semble pas y avoir dans le quartier.

Réponses

Je connais un peu moins ce quartier.
Une piste ou un ruban cyclable sur Canardière pour rejoindre le Vieux-Limoilou, plus d'arbre et plus d'espace vert entre Henri-Bourassa et le cégep Limoilou. Pour les places vertes: devant l'incinérateur de Québec. Peut-être transformer le vieux garage et autre bâtiment désuet en place verte/d'art pour les résidents des alentours. Plus de traverse piétons sécuritaire pour s'y rendre et voir comment on pourrait diminuer le passage de poids lourd dans le secteur 😊
Non applicable
aucune idée, voir réponses précédentes
Parc Bardy
la vraie réponse que j'aurais voulu donner est : "je ne sais pas"
Aucune idée à proposer.
en face de l'église et quelque part entre des capucins et henri-bourassa pour s'intégrer dans un plan de développement du secteur et de densification des friches urbaines.
Plantes
Aux vues de la densification que connaît ce quartier, il est nécessaire de planifier en amont des places publiques comme une vision d'avenir. Il n'y aura jamais assez de places publiques.
Parc Bardy
Places existantes peu attractives malgré les efforts : plus de verdure, moins d'asphalte. Il y a aussi quelques stationnements gigantesques toujours vides. Des immeubles commerciaux peu utilisés. Que de place perdue.
Aucune idée.
Je côtoie très peu ce quartier, je ne sais donc pas.
Je ne sais pas je suis plutôt situé dans le vieux-limoilou
Je ne sais pas.
Non
Plus d'espaces verts, bancs, jeux pour enfants
?
Acquérir une partie du stationnement au coin de l'avenue Champfleury et de la 18e rue, qui est adjacent au parvis de l'église St-Pascal afin d'y aménager une place permanente.
Il manque de mobilier urbain disséminé aux intersections par exemple

Réponses

Je ne savais même pas qu'il y avait des places publiques dans Maizerets
Non
Je ne sais pas mais je trouve que le quartier manque de vigueur entre le cégep Limoilou et Bardy, notamment à cause du garage municipal.
En face du domaine Maizerets
Familles
Près de l'école Jeune du Monde afin de connecter les ethnies
De grande zone de marche.
champs sur la 41 rue coin 4 ième av
pas de tramway
Il n'y a rien entre la Canardière et le domaine Maizerets
non
Pres de maizeret
Un arrêt avec la conservation des secteurs boisés !
Espace vert
dans les parcs de la ville
Le long du tracé du tramway
Toilette publique
Comme la place limouloise
Rue Mailloux.
Où l'église, où les galeries de la Canardière, où le CLSC et avant Henry Bourassa, il manque clairement d'amour dans ce coin de la ville.
Près des stations, avec peu d'aménagement (besoin de pouvoir s'asseoir).
Des parcs avec bancs, fontaine, plantes et fleurs
Place d'échange

Réponses

De l'équipement d'exercice pour les gens agés, il me semble que ce serait bien. Cet endroit pourrait se situer au coin canadière - henri bourassa, en prenant un bout de terrain au garage de la ville.
Devant l'arène Bardy, devant Robert Giffard,
Autour de l'eco quartier en devenir repenser les espaces verts de l'institut en santé mentale
à l'église st-pascal + à l'intersection Ste-Anne et la Canadière.
Des aménagement permanents, pas des placettes cheap faites en bois de palette recyclé.
Rien
Regarder il en a plein
Des zones piétonnes/petits parcs
Possibilité de fermeture de la voie publique
Commerces locaux et aires de loisirs repos verdure
A voir avec les gens du quartier
Au coin du boul. Ste-Anne et de la Canadière: tables, arbres. Jeux d'eau devant l'église sur la Canadière.
Aucune idée.
Parvis de l'église, près Galerie Canadière, Lieux de détente et de rencontre
Lieux de rassemblement et commerces de proximité, marchés publics
Lorsque l'on va au Domaine Maizeret le stationnement déborde.
Près du domaine Maizeret
DOMAINE MAIZERETS AMPLEMENT SUFFISANT - IL MANQUE DE LOGEMENTS ET VOUS VOULEZ ENCORE ET ENCORE DES PLACES PUBLIQUES
non
Planter plus, plus, plus de végétation. Ajouter des bancs ou des places pour s'asseoir. Assurer la sécurité des résidents. Assurer la propreté des lieux. Délimiter des endroits de tranquillité (pas d'animation: musique, amuseurs de la rue, etc)...des places où les jeunes peuvent jouer, les gens peuvent faire la lecture en paix, se reposer, se côtoyer.
Aucune idée
des arbres, des bancs, des jeux pour enfants

Réponses

C'est un secteur qui est vide et ennuyant. Près des galeries de la canardière et du maxi, il manque cruellement de verdure.
Un parc avec de la verdure et arbres, un aire de repos et repas. Un atelier ou magasin de réparation de vélos.
Des aires de repos et rassemblement un peu comme la place Limouloise. Reamenager la place Maizerets devant l'église. Une petite place près de la bibliothèque.
Plus d'espaces verts et aucun tramway.
Bancs publics, toilettes publiques, abreuvoirs publics, ilot de tri des matières résiduelles publics.
je ne sais pas
Je ne connais pas les endroits. Mais plus de jeux et de mobiliers de flânerie serait bien.
Idem voir réponse pour le quartier limoilou
Pas de suggestion
Non.
Voir réponse à la même question sur Vieux-Limoilou
Aménager la canardière pour que la rue devienne plus dynamique et moins de type boulevard
Je ne connais pas assez le quartier pour répondre
Le terrain du china garden
près du Domaine Maizerets
Référendum
Les places publiques n'ont pas être immenses, mais bien aménagées avec des zones fraîcheur (fontaine d'eau pour s'y abreuver ou remplir notre bouteille, un jeu d'eau. Des parcours de santé avec une à trois installations d'entraînement. Des toilettes.
Prêt des avenues Nicolet et Mailloux
Le territoire est grand, il faudrait donner un coup de jeune aux endroits existants
Près de D'Estimauville où près de l'hôpital.
Chaises et tables, zones ombragées.
Idem que précédemment, répartis partout pour que tous les quartiers y ait accès, aménagement vert avec des bancs

Réponses

La portion de la Canardière entre Des Capucins et Henri-Bourassa devrait être revitalisée.
lieux de rencontres et pour picnic et pour festoyer, près de l'Hopital
Près du parc.
Je ne connais pas beaucoup le secteur, il n'est pas tant connu que ça.
Je ne connais pas assez le quartier
Voir ma réponse pour le Vieux-Limoilou
piscine publique et un autre espace vert seraient apprécié, avec la venue des édifices à logement situés d'Estimauville et boul. Ste-Anne il se crée un ilot de chaleur en amont du boul Ste-Anne, i.e. centre commerciale
Aucune idée - je n'habite pas le secteur.
Plus d'endroit vert et moins d'autorisation aux projets d'infrastructures d'immeubles à condo
près du Valentine
Pas grand chose à part le parc Bardy et le parc Maizerets
Ilôt de chaleur
non
non, ce n'est pas mon secteur
A chaque Station du tram
Je n'ai pas d'endroit précis en tête, mais l'ajout d'arbres n'est jamais de refus. Alors pourquoi ne pas ajouter des petits coins de verdure ici et là?
Dans les environs de l'intersection Grandville / Champfleury. J'aimerais y voir des équipements favorisant les transports actifs: station de vélo en libre-service, supports à vélo, abris. Ainsi que des équipements favorisant la vie communautaire: tables à pique-nique, poubelles vidées régulièrement, etc. De plus, lorsque des bâtiments doivent être démolis, un certain pourcentage des terrains (à définir) devraient être acquis par la ville afin d'être aménagés en parc / place publique. Maizerets manque de verdure!
Endroit pour les familles avec jeux et bancs et végétation
Place pour avoir des evenements
des endroits avec végétation, tables et bancs
Quelque part entre la 24e et la 27e rue.

Réponses

J'aime bien l'idée d'un espace de partage genre jardin communautaire
Terrain où était Fabricqueville anciennement.
?
Pas d'idées.
plantation d arbres
Estimauville Mgr Gauthier, Parc Bardy
Aux anciennes Galeries de la Canardière : parc détente, aire d'animation, lieu d'exposition.
Coin d'Estimauville et Canardière
Grand parc au terminus. Toilettes, abris, supports à vélos et tables.
Face à l'église au coin de la rue bardy
Voir réponse précédente
-
Même commentaire qu'à la question similaire précédente pour Limoilou.
Peu pertinent, je ne réside pas dans ce quartier.
Je trouve que le quartier Estimauville est désolant. Les routes sont immenses et il n'y a pas d'espaces verts.
Parc bardy
Tout près du futur CHU et du CHSLD.
Plus d'espaces verts
18e / Canardière plus grande, en gagnant de l'espace sur la rue
Profiter de la construction des édifices gouvernementaux pour aménager des places publiques.
Des endroits de repos et de lunchs en famille.
Pour l'instant, je ne sais pas
?
Arbres

Réponses

Place événementielle comme la place Limouloise
Près des deux stations (Barry et Niverville)
Partout ! Verdissement pour diminuer la largeur des rues et sécurisé les passages piétons.
entre chemin canardière et boul Ste-Anne, où est le vieux restaurant chinois(édifice vétuste)
Devant l'ancien centre Monseigneur Marcoux
Église Bardy,
Dans le quadrilatère de l'actuel Galerie Canardière, en transformation actuellement. Ce secteur manque de verdissement et de place de rassemblement conviviaux.
A proximité des nouvelles tours à bureaux. Grands arbres, bancs, tables et jeux d'eau. Les travailleurs pourraient côtoyer les enfants sur leur heure de lunch. Sourire garanti de retour au boulot.
Aménager le triangle vert à la jonction de La Canardière et boul. Ste-Anne pour que cet espace devienne attrayant. Réaménager l'espace dans le quadrilatère délimité par Chamfleury, De Fonville, Bardy et La Canardière pour qu'il devienne un lieu public attirant (et créer un écran vert le long de la 18e et La Canardière pour atténuer la présence de la forte circulation sur ces voies).
Le Domaine Maizerets devrait changer de look, il est très achalandé, par contre il manque un peu d'amour. Jeux - piscine assez vieille - et que dire des toilettes?
Je voudrais voir des arbres, des fleurs, des bancs et des fontaines pour les mêmes raisons que plus haut. Des espaces gazonnés pour les pique-nique ou pour que les jeunes se dégourdissent les jambes seraient très agréables également.
Comme sur la Place Limouloise
Coin Canardière et Nicolet.
Au croisement de la Canardière avec le boulevard Sainte-Anne, le terrain en pointe pourrait être revu et agrandi en supprimant les voies automobile qui le traverse jusqu'au China Garden.
Aux abords du terminus d'autobus et du centre commercial et près de l'hôpital de l'Enfant-Jésus.
je ne connais pas très bien ce quartier, preuve qu'il faut le rendre attractif
Besoins d'espaces connectés avec des voies cyclables et piétonnes pour désenclaver les secteurs défavorisés et encourager la cohésion sociale.
Je connais moins le quartier...
Je ne suis pas de ce secteur

Réponses

Même chose que pour Limoilou (parcs / jardins publics ou places arborées et avec des bacs de fleurs / de jardinage), mais avec un besoin encore plus flagrant à Maizerets. Particulièrement dans les zones résidentielles entre Canardière et le Domaine de Maizerets ainsi que le long de l'avenue Champfleury, notamment au nord du parc Bardy, près de l'école des Jeunes du Monde (aiderait aussi en ce qui concerne les enjeux de sécurité routière dans ce secteur). Mais il est difficile de proposer des emplacements pour des places publiques lorsque tout le quartier semble être vendu au développement immobilier (avenue du Mont Thabor, rue de la Marie Clarisse le long de la 18e rue, etc.), sans qu'il reste vraiment d'espace pour constituer une place. Les stationnements, comme celui situé entre la 18e rue, l'avenue de Villebon et le boulevard Henri Bourassa, occupent également beaucoup d'espace au sol, mal réparti, mal aménagé : pour l'hôpital et les employeurs alentour, ne serait-il pas possible de réaliser des stationnements souterrains (avec le nouveau complexe hospitalier) ou même en hauteur, pour gagner de l'espace au sol et l'utiliser pour le bien commun, pour les habitants ?

Question # 17. Selon vous, quels sont les enjeux en matière de sécurité pour les déplacements en automobile, à pied ou à vélo qui nécessitent une attention particulière dans le quartier de Maizerets? 435 réponses

Réponses

Trop de voitures et de trafic à la pointe Canardière-18ème rue et Bardy alors le principal enjeu serait de réaménager cette fichue pointe!

Il n'y a pas de piste de cyclable sur Canardière.

Autant la 18ème que le chemin de la Canadière sont quasiment dangereux en vélo comme il n'y a pas de voie cyclable disponible sur ces deux axes majeures (faire le détour par la 22ème pour se rendre à Maizerets ne permet pas d'être efficace dans un contexte d'usage de vélo utilitaire). Aussi, je dois me rendre souvent à pied du Vieux-Limoilou à l'Hopital Enfant-Jesus, en passant par la 18ème. Le feu du passage piéton sur Henri-Bourassa est trop court en durée, je ne suis pas âgée et j'arrive à peine à traverser en temps. Il faudrait augmenter la durée, même si les voitures devraient attendre un peu plus...

Avoir plus de vois aménagé

Pas de chemin dédié au vélo sur Canardière/Ste-Anne

Toujours donner la priorité à la sécurité des piétons, surtout les enfants, puis des cyclistes.

Très peu de connaissance du quartier. Ajouter des bandes cyclables.

Le chemin de la Canardière est vraiment dangereux pour le transport en vélo. De plus, cette voie n'est pas très conviviale à pied, car les aménagements ne sont pas fait à échelle humaine.

Les rues résidentielles sont beaucoup trop larges et les automobilistes sont donc moins attentifs. Depuis le nouvel hôpital, le nord du quartier a vu la circulation de transit grandement augmenter et aucun aménagement pour limiter cette dernière n'a été mis en place.

stationnement pour les autos.

Encore une fois, l'intensité de la circulation : beaucoup d'autos et elles circulent vite (surtout sur Canardière). Et le manque criant de pistes cyclables!

Réponses

s'assurer que les cyclistes n'utilisent pas les trottoirs ou les lieux aménagés pour les utilisateurs du tramway en leur créant des voies réservées.

La limite sur le boulevard Montmorency est trop haute, il manque peut-être des dos d'ânes ou des arrêts. C'est parfois dangereux de s'y promener avec des enfants.

Pas de poste cyclable c'est en ouest

Automobile est roi et maître, intersection 18e rue/ Canadière déjà problématique pour les voitures et piétons

Quartier mené par l'automobile. Les personnes circulent à grande vitesse dans le quartier pour aller rejoindre Henri-Bourassa ou l'autoroute (ex. Champfleury et 24e rue). Plusieurs personnes qui travaillent à l'hôpital se stationnent aussi dans les rues. Puisqu'il y a beaucoup d'enfants dans le quartier, cela rend le tout dangereux. Les pistes cyclables, en particulier sur la 24e rue, sont mal indiquées et peu respectées par les automobilistes.

L'état des route dans le secteur au nord de Canardière est problématique pour les vélo. L'avenue Bardy est particulièrement en mauvais état et les risque de bris de vélo est élevé. Aussi, il serait peut-être intéressant d'avoir uniquement la circulation local pour diminuer la présence de véhicule pouvant passer par le quartier (en bloquant certaines intersections au véhicule) et forcé les véhicule à prendre le boulevard henri bourassa pour atteindre l'autoroute. Il y a beaucoup de véhicule passant de Canardière à l'autoroute sans passer par le boulevard.

n/a

Des trottoirs plus larges et des bandes cyclables le long du tracé dans Maizerets. Il y a des résidents du quartier qui font leur épicerie au Maxi en vélo et d'autres à pied. Il faudrait aussi embellir l'avenue D'Estimauville au nord du boulevard Sainte-Anne, et ce, jusqu'à la sortie pour l'autoroute de la Capitale. Actuellement, l'endroit est très peu attractif pour les piétons et les cyclistes. À l'est de l'hôpital Giffard, je vous rappelle qu'il y a le chantier de la pharmacie Médicago; et au nord de l'hôpital, il y a le nouveau et très grand quartier résidentiel L'Évangéline. L'aménagement de l'avenue D'Estimauville au sud du boulevard Sainte-Anne jusqu'à l'entrée du Domaine de Maizerets pourrait servir d'exemple. Enfin, vu la densité des déplacements à venir dans les environs de l'intersection Sainte-Anne/D'Estimauville (écoquartier, CNESST, Nouvo Quartier sur le stationnement des Galeries Canadière, etc.), il serait bien d'ajouter une voix sonore pour les piétons qui veulent traverser cette intersection, un peu comme on en trouve une sur Hamel en face de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec. On devrait aussi en ajouter une aux intersections Henri-Bourassa/18e Rue et Henri-Bourassa/Canadière vu l'important trafic automobile et la proximité du méga-hôpital.

La piste cyclable sur le boulevard Montmorency ne comporte pas de trottoir juste à côté. Les piétons ont tenance à marcher dedans la piste cyclable même s'il y a un trottoir d el,autre côté. Cette piste peut être très achalandée

idem au secteur Vieux-Limoilou.

Faite attention de ne pas augmenter le trafic dans les quartiers résidentiels.

On doit ouvrir et entretenir à l'année la piste cyclable. Ensuite, sur le boulevard Montmorency, il n'y a qu'un trottoir, les passants utilisent la piste comme trottoir, il faudrait une voie pour les marcheurs et une voie pour les roues, en parallèle. Ensuite, l'hiver, le déneigement des trottoirs

Réponses

c'est pas extra. Il faut marcher dans les rues. Ensuite, ce serait mieux si les signaux piétons étaient actionnés au besoin ou si on pouvait passer au feu vert, parfois, on attend de longs moments pour passer et il y a zero voiture.

il faut continuer a avoir du velo dans le secteur

tel que démontré dans la présentation de cette semaine, la voiture est dominante a 80 % dans ce secteur. ça va être dur de changer ça, les gens vont continuer d'avoir leur voiture pour aller chercher les enfants a l'école, aller a l'épicerie et faire leur magasinage a fleur de lys. le tramway ne sera qu'un autre obstacle a contourner pour se rendre ou on veut, quand on veut.

Plus de pistes cyclables

Canardière et Boulevard Sainte-Anne ont beaucoup de circulation, il faudrait veiller à ce que les déplacements actifs soient sécuritaires et agréable sur ces axes. Opportunité en or surtout que le quartier travail a bonifier l'offre depuis plusieurs années. Garder une voie de transit

Je laisse les gens de Maizerets répondre pour leur quartier

Vitesse, trottoirs étroits

Pistes cyclables réservées

Je ne frequente pas vraiment ce secteur.

Il n'y a pas de lien cyclable direct entre Maizerets et le Vieux Limoilou.

Je ne connais pas assez ce secteur pour me prononcer

Enlever des déplacements automobiles pour favoriser la sécurité des transports actifs.

Difficile de répondre, Je ne fréquente pas beaucoup ce quartier.

Peu de piste cyclable.

Vraiment pas facile traverser certains boulevard pour un piéton. Surtout avec les maudits feux juste pour une rue. C'est beaucoup trop long traverser. On croirait vraiment que ça été pensé par des banlieusards en VUS qui ne marchent jamais et détestent les piétons.

la largeur des rues, notamment 18e rue.

Réduire la limite de vitesse automobile

Passages piétonniers bien identifiés avec arrêt obligatoire.

Idem que pour Limoilou , présence policières et respect du code de la sécurité pour tous transport confondu

Conserver les voies cyclables

Réponses

La meme reponse que pour Limoilou. En general, les automobilistes au Quebec ne respectent aucunement les pietonts. C'est honteux.
Les voitures vont rapidement dans ce section de la canardière
Vitesse automobile sur Canardière et Sainte-Anne et sur Champfleury. Difficultés à traverser en sécurité et rapidement.
axe est-ouest cyclable
pas de tramway
Manque de traverses piétonnes et temps requis pour les utiliser
Manque de pistes sécurisées sur rues
Les autos roulent vite sur les artères principales (canardière et arrivée par la 18e rue), les rues orientées nord-sud sont étroites, il y est difficile de passer à double sens en auto (rencontrer une autre voiture)
Sécuriser le Chemin de la Canardière pour les vélos et les piétons.
Une protection du tracé pour éviter des accidents.
garder la priorité piéton avec les feux de circulation. C'est important!
La présence plus nombreuse des cyclistes
Peut-être ajouter des facilités pour les vélos en plus de la piste cyclable.
Inciter les cyclistes à utiliser leur voie réserver et faire leur stop.
Prudence
Élargissement des trottoirs et diminution vitesse automobile
Sécurité des intersections pour piétons . Plus de voies cyclables.
L'enjeu est toujours le même: les automobilistes doivent sentir qu'ils passent en dernier dans les priorités du quartier
Ne sais pas je fréquente peu ce quartier
S/O
Avoir un réseau cyclable utilitaire dans l'axe de la 24e rue qui se prolonge vers l'est
Plusieurs intersections pourraient bénéficier de renflements afin de réduire la longueur de traversé e. Plusieurs rues résidentielles sont trop larges, incitant à la vitesse. Notez que

Réponses

d'autres trompe l'oeil ou aménagements partiels peuvent rendre la rue plus invitante aux piétons et moins à la vitesse.
Le retrait des "ronds points" dans la piste cyclable en dessous de l'autoroute. Déneigé et mettre du sable définitivement tous les hivers sur la piste cyclable.
Je ne les connais pas
Les mêmes que dans Limoilou
Circulation et piétons sur la Canardière
Je n'habite pas ce quartier mais j'irai travailler dans ce secteur prochainement. Je vais emprunter la piste cyclable. Je serai en mesure de constater à ce moment.
Partage
Mis à part le chemin de la canardière à vélo, je ne sais pas.
Il manque de pistes cyclable (voies réservées) sur la route dans Maizeret
Personnellement je trouve que c est bien sauf pour les trottoirs et les ruelles
Éloigner circulation automobile des Rues résidentielles. Faciliter l'accès à l'hôpital. Piéton Isa foin de la canardière et 18e rue.
Les automobiles roulent trop vite dans les rues résidentielles. P
Améliorer les portions cyclables sur Canardière. Mieux entretenir le trottoir sous le viaduc Canardière/boul. des Capucins car il est très dangereux d'y circuler au printemps et en hiver (neige, glace, accumulation d'eau) et en été (les cyclistes qui empruntent le trottoir de peur de rouler dans la rue sous le viaduc)
L'enjeu principal demeure la vitesse et la perception de certains conducteurs automobiles, qu'ils ont l'usage exclusif de la route.
Même réponse que pour Limoilou
Sans avis; je ne fréquente pas suffisamment le quartier
même chose que pour le vieux-limoilou
Amélioration du nombre de passages pour piétons aux intersections sur Henri-Bourrassa. Ajout d'un corridor pour vélo sur la Canardière. Réduction de la limite de vitesse sur le boul. Montmorency. .
Trottoirs étroits, traverses, boulevard Sainte-Anne et D'Estimauville très passants
Je ne sais pas.

Réponses

pas de tramway
Comme mes réponses précédentes
18e, Canardière et St-Anne sont dangereuses en vélo.
Des lumière, des passage piéton, des stop
Vitesse
Je ne vois aucun enjeu
BESOIN de plus de piste cyclable
Je crois que l'axe de passage n'est pas saturée. De plus, le passage rectiligne du Tramway fait en sorte que les défis en matière de sécurité ne sont pas très grand.
réduciton de la circulation de transit dans les quartiers, utiliser le tramway pour bloquer le transit nord/sud entre le bas de maizerets et l'autoroute de la capitale
-
Vitesse des voitures. Manque d'espace pour les velos et absence de zone pietonne exclusive
Trop de voitures, vitesse souvent excessive; les déplacement à vélo ne sont pas toujours sécuritaires (ex. intersection 18e et Canardière). Il n'y a pas de voie cyclable est-ouest dans le centre du quartier. La voie ferrée est un obstacle important pour la fluidité des déplacements entre les différents secteurs: il faudrait aménager davantage de voies de passage sur le terrain du CN.
Amélioration de l'accès au réseau cyclable.
Développer le lien cyclable direct via canardière entre le vieux-limoilou et Maizerets...pour les étudiants au secondaire, les cegepiens et l'accès aux commerces.
Beaucoup trop de camions et d'autos qui circulent dans le quartiers. Les limites de vitesse ne sont jamais respectées. Trop d'autos qui se stationnent dans le quartier et nuisent à la visibilité des piétons et cyclistes. Le boulevard montmorency devrait être segmenté afin de ne plus pouvoir y circuler en ligne droite. La vitesse y est folle et certains automobilistes ne respectent même pas les stops. Certaines rues devraient être piétonnes afin de permettre aux enfants de jouer dehors.
Je ne connais pas assez le secteur pour répondre avec précision.
Ouf... On part de loin dans Maizerets. Henri-Bourasse demeure problématique et tellement large. Canardière n'est pas agréable à marcher. Beaucoup de travail à faire pour bonifier les déplacement actifs.
personnellement, je ne m'y risquerais pas à pieds (peureuse) atténuer l'effet barrière du viaduc et de la voie ferrée comme limite physique entre les 2 quartiers

Réponses

La canardière, à partir du viaduc, est vraiment dangereuse à vélo, et particulièrement le passage sous le viaduc. Avec le tramway qui va passer sur cette rue, il faut absolument penser à améliorer la sécurité des cyclistes.

Outre le corridor du Littoral, les déplacements est-Ouest en vélo dans le quartier devraient être facilités notamment pour circuler dans le quartier (ex: emplettes, fréquenter les centres de santé, les institutions...)

la vitesse et le non respect des consignes par les usagers auto et vélo

Beaucoup de voitures, peu de voies pour les bicyclettes. Mais c'est mal desservi actuellement par le transport en commun. Peut-être que le tramway va faire diminuer le nombre de voitures.

Plus de passage piétonnier sécuritaire.

Mêmes réponses que pour Vieux-Limoulou. Plus de conscientisation chez les automobilistes (grosse campagne mais qui devra être accompagnée de contraventions lors du non respect des traverses piétonnières par exemple)

Le problème en matière de sécurité se situe à deux endroits précis : 1) triangle Champfleury/Canardière/18è 2) À l'entrée du parc Maizerets, dans la rue, au chemin de fer ET LA PIATE DE VÉLOS, très dangereux

l'espace

Idem que pour Limoulou.

Je ne sais pas.

Trop d'intersections

Une prépondérance trop importante de l'automobile dans l'espace public.

pas de commentaires

Beaucoup de piétons traversent entre le maxi et le centre d'achat de façon aléatoire, peut-être que l'arrivée du tramway aiderait à délimiter les zones de traverse pour les piétons.

Il y a plusieurs personnes qui ont une mobilité réduite dans Maizerets et le temps prévu pour la traversée dans le coin du Valentine et de la Place publique n'est pas assez long. On pourrait faire un rond point dans ce secteur ?

ne sait pas

l'automobile.

Plus de piste cyclable et mobilier urbain qui permet de diminuer la vitesse des voitures dans le quartier.

Une piste cyclable sécuritaire est nécessaire le long de la Canardière

Réponses

Peu adapté pour piétons et vélo
Réduire la vitesse.
Les enfants
risqué pour tous en vélo sur la canardière
Limitation des transits de véhicules lourds vers le boulevard H-Bourassa
Le secteur est très mal configuré pour les piétons et les vélos. Il faut repenser la configuration avec l'implantation du tramway
La signalisation, une signalisation simple et claire pour tous les usagés avec une bonne communication de celle-ci par les autorités
La vitesse et la largeur des rues.
Réponse idem que pour quartier Limoilou
aucuns
L'accès à l'Enfant Jésus et aux différents CLSC du coin aux piétons et aux personnes à mobilité réduite devraient être une préoccupation.
Circulation trop rapide et beaucoup trop de camions. À vélo sur Canardière? Non merci!
Perte de la piste cyclable Canardière. Aménagement nécessaire d'une piste sur la 18e rue, sinon pas beaucoup d'opportunité entre Vieux-Limoilou et Estimaerville.
je ne sais pas ,mais ça doit être semblable à Limoilou.
lumières piétons pas respectées
Les voitures circulent vite dans Maizerets.
Il n'y a pas de piste/ ruban cyclable pour se rendre dans le Vieux-Limoilou par le chemin de la Canardière. Le buisson qui cache la vue des automobilistes avec arrêt en face du dépanneur au coin de Bruneau et De Vitry. Le viaduc du CN a vraiment l'air en piteux états...Je sais que ce n'est pas votre dossier, mais quand on voit un viaduc avec du béton fissuré ou manquant, on se pose des questions sur sa fiabilité.....
Croisements entre les différentes intersections qui dérogent de la trame rectiligne
des intersections bien planifier ,
Il est très difficile de circuler entre Maizerets et le Vieux-Limoilou à pied ou en vélo. Sur 18e, c'est carrément dangereux. Ponts piétons et cyclistes au-dessus des voies ferroviaires.
Je ne connais pas beaucoup ce secteur

Réponses

Voie cyclable inexistante sur Canardière
les croisements de la 18 ième rue, de la Canardière et boul. Ste Anne
Je ne sais pas
Ajouter des pistes cyclables. S'assurer que les feux de piétons soient assez long pour permettre que les personnes qui se déplacent lentement ait assez de temps pour traverser la rue.
aucune idée, voir réponses précédentes
Passage du vieux-limoilou à Maizeret difficile le long de la Canardière, pas invitant pour les piétons et surtout les cyclistes.
Les meme que le quartier Limoilou
je ne sais pas..
Aucune idée.
Une nouvelle configuration du tronçon de la Canardière, entre le viaduc du CN et le blv. Henri-Bourassa, afin de ne pas permettre au transport lourd d'emprunter les rues résidentielles. Ce type de transport généré par le secteur industriel emprunte l'avenue de la Capricieuse et Bergemont afin d'éviter les lumières sur le blv. Henri-Bourassa, ainsi que plusieurs automobilistes non résident. Ces rues pourraient se buter, au sud, sur la voie piétonne et cyclable adjacente au tramway, créant ainsi un cul de sac. Avec le tramway au centre de la Canardière et les voies automobiles au sud, une transition harmonieuse serait implantée entre le secteur résidentiel et industriel. Aussi, sur ce même tronçon, des voies à sens unique de chaque côté du tramway, sans possibilité de virage à gauche, diminueraient de moitié les passages automobiles non résidentielles et la majorité du transport lourd. Finalement, il serait important de considérer la plantation d'une importante canopée sur cette limite (ave de la Canardière) de zonage afin de capter le plus possible la pollution créé par le secteur industriel ainsi que de créer un meilleure transition visuelle entre les deux zonages.
même chose, la voie de la canardière est trop large entre des capucins et henri-bourassa. À vélo, c'est inquiétant d'y circuler à cause que mon parcours entre en conflit avec les arrêts de bus. Je suis souvent suivi de près ou rapidement dépassée par un metrobus car personne ne sait où circuler correctement selon son mode de transport. À pieds, je me sens aussi très vulnérable sur le trottoir. Il n'y a aucune protection (aménagement urbain, mobilier, bâti ou végétation) donc les piétons sont extrêmement exposés. L'automobile prédomine sur les autres utilisateurs, ce n'est pas conçu pour favoriser le partage de la route et la sécurité. La chaussée est mal entretenue. Après l'avenue vitré, le sentiment de sécurité à vélo et à pieds est meilleur. Le bâti et la végétation font que je suis moins exposée aux intempéries.
Le trafic de transit est très important et devrait ralentir. Plus d'espace allouée aux piétons et aux cyclistes, en maintenant les voies de transit
je ne connais pas vraiment ce quartier mais encore là, il faudrait privilégier les accès réservés aux piétons et aux cyclistes.
Même réponse que le Vieux Limoilou

Réponses

limite de vitesse
Limitier la vitesse à 20 ou 30 km/h dans toutes les rues résidentielles. Plus de pistes cyclables sur les grands axes : Canardière ou Bld Sainte-Anne!
Aucune idée
Peu de place pour les vélos
Limitier la vitesse des voitures dans les secteurs résidentiels.
Sacrifier une partie de l'horrible stationnement devant l'Enfant-Jésus (côté de la Canardière). Probablement que le tramway sera envisagé comme une option viable pour bien des automobilistes rendus là, ce qui réduira le besoin de stationnement! L'espace boisé vacant sur la 18e Rue au coin de l'avenue de l'Émérillon et aussi coin Marie-Clarisse m'apparaissent comme d'excellentes solutions.
Mettre des trottoirs où c'est plus passant.
-
Je ne sais pas je suis plutôt situé dans le vieux-limoilou
Je ne sais pas.
Sécurité des cyclistes. Il y a également un problème de connexion entre les quartiers limoilou et maizeret, et la circulation automobile est plus rapide.
Même réponse qu' à limoilou
Je ne sais pas
?
La sécurité actuelle est très bien.
Réduire la limite de vitesse des rues du quartier Maizerets à 30 et 40 km/h.
Vitesse des véhicules, trafic lourd (camions) sur Henri-Bourassa, lumières piétons/cyclistes à programmer comme à Montréal ?
Les tracés des pistes cyclables dans les rues devraient être refaits. Sinon, la cohabitation des vélos/piéton/voiture se fait quand même bien.
Plus de pistes cyclables
Pas de voie cyclable sur Canardière. Transport de marchandises.
Plus de parcs, d'aires vertes.

Réponses

Je n'habite pas ce quartier il m'est plus difficile de répondre à la question
La limitation de vitesse, l'instauration de sens unique , limiter les heures et les jours de livraison pour les commerces. Diminuer ou choisir les rues où les camions et poids lourds pourraient circuler.
Corridors vélo
Le boulevard Henri-Bourassa entre la 24e rue et la 41e rue. Ça manque cruellement d'arbre et d'amour.
Dans les deux secteurs que vous avez montrés, maizerets y voit une part très importante de véhicule y circuler. Rajouter une voie dédiée exclusive qui amputera une des voies de circulation la plus populaire occasionnera de la congestion routière dans le reste du quartier. Encore une fois beaucoup de sacrifice que nous devons faire, pour si peu davantage réel. Par rapport au métrobus actuel.
Sais pas
la vitesse (des voitures)
Sécurité
Diminution de la vitesse des autos, il y'a beaucoup d'enfants dans le quartier. Et il y'a beaucoup d'amateurs de vitesse.
Des intersections avec de lumière piétonne comme 41 rue et 1re avenue.
Piste cyclable sur canardière
Avoir un espace réservé pour les vélos et un autre pour les piétons pour l'entre du parc Maiserets. Avec une entre sud pour l'accès au parc
Rendre plus sécuritaires la 18e Rue et le Chemin de la Canardière pour les cyclistes. Plusieurs camion et véhicule prennent l'Avenue de l'Emerillon et du Mont-Thabor pour ne pas prendre la lumière sur H.-Bourassa.
Éviter de fermer les rues en entonnoir. Les rues qui se referment aux intersections. Désavantage les piétons, vélos et auto et ralenti la circulation.
Pas assez de place pour les piétons, la voiture est roi.
Éliminer les autos, ce sera plus mort et sécuritaire.
Même réponse que pour Limoilou
piste cyclable carnadiere et sur destimauville les reliant a celles existantes
Trottoirs mieux aménagés

Réponses

faire disparaître les voitures achetées des bus électriques à la place
C'est une artère très dangereuse qui serait complètement à revoir pour tous. Vélo - piéton - auto.
L'auto y prend toute la place
plus de pistes cyclables sécuritaires
Manque de piste cyclable définie à l'intérieur du quartier entre les pistes principales
idem que pour Limoilou
Accessibilité des services d'urgences en tout temps!
Cyclistes et piétons abondants. Il faudrait revoir certaines intersections où il y a beaucoup d'achalandage.
Vélo et stationnement trop proche des coins de rue
Manque de pistes cyclables directes
circulation de transit
Ne sait pas
Largeur des rues insuffisantes
Les rues aux angles étranges offrent de mauvaises visibilités en voiture, donc plus de risque d'accrochage avec d'autre véhicule, vélo et piéton
Rendre les rues one-way
Limiter la vitesse et rendre les rues partagées.
Les rues sont larges et un peu plus difficiles à traverser.
Cyclistes ici aussi à inclure.
Pas assez d'espace pour piéton et vélo.
Quel coin dangereux pour tous! Les lignes des automobiles sont prioritaires dans ce coin de la ville et elles ne sont pas visibles six mois par année. Pour les vélos, c'est pratiquement impossible de circuler sans se retrouver dans le chemin des automobiles.
Un peu similaire au Vieux-Limoilou, mais les rues sont plus larges dans ce secteur, donc plus sécuritaire pour un partage vélos/autos/piétons.
Les piétons ont tendance à traverser n'importe où et en diagonale sur le boulevard Sainte-Anne

Réponses

Bonne signalisation, grands trottoirs et pistes cyclables
Le boulevard Sainte-Anne est très large et les automobiles roulent plus vite, les vélos et les piétons ont le sentiment d'être moins en sécurité, donc, réduction de la largeur de la chaussée et amélioration de la sécurité des vélos et élargir les trottoirs pour les piétons.
Faible visibilité des rues qui se connectent au boulevard Montmorency. Trop de véhicules de stationner, angle des rues inadéquates. Il faut s'engager fortement pour voir les automobilistes qui circulent sur le boulevard pour s'engager.
voir réponse à cette question de la section précédente
Pas de réponse
La traversée à pied du blv Henri-Bourassa.
Idem à ceux dans le Vieux-Limoilou
La vitesse des autos, et la quantité de camions qui y circulent.
NA
Priorités piétonnes sur Canardière.
L'absence d'arrêts obligatoires à certains carrefours sans aucune logique... les automobilistes arrêtent où il n'y en a pas et passent tout droit là où il y a des arrêts! De plus la limite de 50 sur Montmorency devant l'école, juste devant l'entrée du Parc Maizerets... pourquoi?! D'ailleurs l'entrée du Parc Maizerets, malgré qu'elle ait été refaite l'été dernier, ne répond toujours pas aux préoccupations des citoyens... il aurait fallu créer une traverse piétonnière du côté ouest, pas ajouter un trottoir du côté est...
Moins de voitures et plus de transport en commun.
Une piste cyclable protégée sur Canardière!
La vitesse devrait être réduite pour les autos et l'offre de transport public plus importante
Je ne sais pas mon quartier
Il est parfois déprimant de se promener dans cette partie du quartier, avoir plus d'espaces verts, bien aménagés, faciliter le transport actif
bof
Piste cyclable sur Canardière + réduction de la circulation automobile (en particulier sur Champfleury qui ne sert plus seulement à la circulation locale en raison de sa connexion directe avec la sortie d'autoroute de l'autoroute Félix-Leclerc. Le trafic en provenance de cette sortie d'autoroute devrait être redirigé obligatoirement vers Henri-Bourassa.
Vitesse des voitures trop élevée.

Réponses

Passage pour piétons et vélo sur le boulevard St-Anne. Difficile à travers à l'ouest des galeries de la Canardière.
Le trafic
Faire mieux sans tramway
Il vont perdre de la place qui est déjà minime
La piste cyclable autour de l'enfant Jésus est dangereuse
Ras
Harmonie entre les 3 piétons vélo et stationnements pour voitures
Moins de voitures.
Transformer le quartier selon le modèle du vieux limoïlou
Je ne connais pas Asser ce secteur
Plus d'espace pour les piétons et cyclistes
Piste cyclable sur la Canardière.
Aucune idée.
Même que précédent
Sécurité routière
auto trop importante
Traverse canardière difficile, bande cyclable
Pour le moment ce quartier est davantage aménagé pour l'automobile
Vitesse des véhicules et densité du trafic.
Passage piétonnier sécurisé et un plan du quartier à des endroits stratégiques
Il faudrait peut-être une piste cyclable sur la 18e rue.
Plus de stationnement au parc Maizerets,
Ne pas ralentir les automobilistes. La guerre à l'auto n'est pas un plus. Ça rend les gens impatients et moins courtois et prudents.

Réponses

Marquage au sol pour protéger les piétons et cyclistes. Le vol des vélos est très présent dans ce quartier : cela pose un réel problème, car cela limite l'envie de se déplacer à vélo par crainte de se faire voler le vélo lorsqu'on s'arrête à un commerce. La police devrait plus enquêter pour retracer les voleurs et la réglementation devrait être changée pour que les amendes et sanctions soient réellement dissuasives (ce n'est pas le cas en ce moment, il semblerait...)

Vraiment les 5 coins 18e/canardière où l'église. Proche de l'arrêt Bardy

Chemin de la Canardière à revoir pour la circulation a vélo. Présentement très hasardeux de s'y aventurer a vélo. Croisement Canardière 18e rue avenue St-Pascal à repenser.

SÉCURITÉ SERA COMPROMISE PAR LE TRAMWAY QUI RESTREINDRA L'ACCESSIBILITÉ AUX TRAVAILLEURS ET AUX VÉHICULES D'URGENCE

gros dure de tout rendre ça sécuritaire

Plus de voies protégées pour les vélos et piétons.

Toujours les mêmes, tous doivent apprendre à vivre ensemble avec respect

Oui

La vitesse sur les rues et pour les vélos sur les pistes cyclables. Les marcheurs se protègent en faisant face aux vélos les voyant venir. Les quadriporteurs n'ont pas le choix de se coller bien à droite pour se protéger.

L'accès au Parc Maizeret en vélo pose parfois problème. Il y a un mélange de cyclistes, de piétons et d'autos.

Aucun.

Manque de voies cyclables d'est en ouest.

Circulation de transit, boulevards géants dédiés à l'auto,

Accès automobile réduit, trottoir plus large avec des bancs pour ceux qui ne peuvent marcher sur de grandes distances.

Ne pas nuire à la piste cyclable déjà existante. Éclairage le soir

Même que question 12

Boulevard Montmorency restreindre le stationnement à un côté de rue du CPE jardin bleu jusqu'à la rue de l'incinérateur d'autant les que l'autobus s'en vient fin août

On prend l'argent du tramway qu'on ne veut pas et on fait des pistes cyclables passant aux dessus des multiples parcs du quartier. Pistes cyclables à surface chauffée et couverte pour utilisation à l'année, l'argent on l'a et la population serait beaucoup plus en santé.

Les environs de Henri-Bourassa.

Réponses

En plaçant le tramway sur la rue Principale du quartier. Toutes les rues Résidentielles seront impactées par vos décisions.
Aucun
Des voies cyclables à l'année.
Impossibilité de traverser les rames de tramway
Je ne suis pas résident du quartier
Manque de pistes cyclables
Il n'y a pas de voies réservées aux vélos sur le chemin de la Canardière, on devrait en avoir une, comme sur la 3e avenue. C'est une artère principale. Sinon, repeindre les symboles de vélos sur les rues, car parfois on cherche les voies cyclables et on les perd, car on ne voit plus les symboles. Devrait avoir plus d'indications.
Idem, voir réponse pour le quartier limoilou
Développer les pistes cyclables
Je ne sais pas.
Favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes qui traversent le quartier.
Je ne le sais pas. Je ne connais pas ce quartier.
Trop d'autos, trop de place pour l'auto.
Sais pas
Les déplacements en automobile sont trop rapides et les voies sont très larges. C'est difficile pour les piétons.
Voir réponse à la même question sur Vieux-Limoilou
La folie humaine, ceux qui sont pressés et qui peuvent écraser n'importe qui pour prouver qu'ils peuvent le faire, car ils ont RAISON!
Moins de voitures
Trottoir trop étroit et intersections de trottoirs trop près de la rue. Aussi, beaucoup d'usagers à vélo roulent n'importe comment dans les rues. Peut-être, avoir plus de pistes cyclables clairement identifiées.
Je ne connais pas assez le quartier pour répondre

Réponses

Manque de piste cyclable sur les axes principaux. La prolongation de la piste sur canardière serait intéressante.

Les pistes cyclables doivent avoir un espace dédié sécuritaire et non partagé avec les autos. Le secteur de Maizeret (comme celui du vieux Limoilou) favorise encore trop la voiture (stationnements, avenues, priorité aux feux, limites de vitesse), au détriment des piétons, des cyclistes et de la convivialité du quartier.

Spa dur consulter votre population. On n'en veut pas du tramway.

Circonscrire et mieux définir (marquage au sol plus présent, panneaux simples en alternance avec panneaux lumineux) les zones cyclables, piétonnières. Réduire la vitesse (km/h).

Possiblement la vitesse des véhicules qui y circulent, mais c'est généralement un endroit que je passe et non que je m'y arrête.

Les voitures roulent beaucoup trop vite dans ce coin.

Pour les piétons le boulevard Henri Bourassa, pour les cyclistes le passage sous le viaduc ferroviaire delà canardière.

Favoriser les voies vélo

Réduire la limite de vitesse et la faire appliquer par les forces de l'ordre.

Vitesse dans les rues résidentielles et sécurités des quartiers

Stationnement

Je ne connais pas assez ce secteur pour me prononcer.

Les automobilistes auront à apprendre de vivre avec le tramway. Une question de temps et de bonne volonté

Idem que précédemment, manque d'espace sécuritaire pour les vélos, accotements trop près des autos

Ne sait pas

L'intersection de Henri-Bourassa est désagréable pour les piétons et les vélos, au niveau de la Canardière et au niveau de la 18e Rue. La portion de la canardière entre des capucins et Henri-Bourassa est aussi très désagréable pour les piétons et les vélos. C'est aménagé pour les voitures et ça devrait être l'inverse.

mêmes enjeux que ceux déjà mentionnés pour Limoilou

Rapidité du trafic & le nombre important de camions lourds qui circulent dans le secteur.

Réduire la vitesse, les intersections et priorité aux piétons.

Réponses

Je ne fréquente pas suffisamment le quartier pour me prononcer.
oui réserver des couloirs vélo et des aménagements pour faire tourner les vélos
il devrait y avoir plus de couloirs cyclistes
Même chose, trop de trafic lourd et vitesse de conduite trop élevée et trop de voitures dans les rues. On devrait viser de plus en plus la réduction de l'utilisation des voitures en ville pour axer sur l'utilisation des transports alternatifs (tramway, bus, vélo, marche, etc).
Aucune idée - je n'habite pas le secteur.
Automobile: La vitesse et l'impatience de certains conducteurs
La vitesse est élevée et être en vélo n'est pas sécuritaire sur la 18e rue
ne pas faire circuler les vélos sur le chemin du tramway
Aucune idée.
Danger de rouler en vélo sur la Canardière et la 18e Rue qui ressemble à des autoroutes à ce moment
Je ne sais vraiment pas.
Le chemin de la Canardière est plutôt chaotique, on ne s'y sent pas particulièrement en sécurité... pas que la circulation y soit si intense ou rapide... mais c'est l'impression générale!
Même chose que Limoilou
Enlevez les autos de la route!
Routes différentes pour les vélos et le tramway
Les mêmes que dans le ciel Limoilou
Circulation trop rapide sur boulev. Sainte-Anne
Largeur de l'artère.
Le tramway devrait être priorisé et par conséquent les vélos et les piétons.
Piétons et cyclistes
Le vélo devrait pouvoir se rendre facilement vers les pistes cyclables.
Déplacements à vélo dans l'axe du boulev. de la Canardière. Séparation de la voie cyclable pour plus de sécurité

Réponses

Faire en sorte que les voitures circulent le moins possible dans le quartier et à des vitesses moindres
à vélo... c'est toujours une aventure de tenter de s'y déplacer
Canardière qui vient couper le secteur en diagonale et crée des intersections pour dangereuses et atypiques
Faciliter l'accès pour les piétons.
Boulevard montmorency les voitures circulent trop rapidement, manque un corridor cyclable sur blv st Anne . Ce qui a été fait sur avenue destimauville est un superbe exemple pour rendre sécuritaire les déplacements piétons vélos et autos.
pas assez de pistes cyclables
?
Moins de vitesse
Oui, comme partout dans la ville OBLIGER LES AUTOS à respecter les piétons!
Pas de voie réservée sur Canardière (je peux me tromper)
La vitesse. De nombreux automobilistes prennent de la vitesse dans le secteur Henri-Bourassa et entrent dans le quartier trop vite. Idem pour ceux qui arrivent de l'autoroute Dufferin-Montmorency: ils ont le pied pesant! Des aménagements obligeant ces derniers à ralentir (rétrécissements de chaussée, stationnement alterné, etc.) seraient les bienvenus.
Plus de trottoir plus large pour les piétons
Abaissier la vitesse, améliorer la visibilité aux intersections
Trafic; conçu vraiment pour les autos
La canardière et la 18e rue sont inhospitalières pour les déplacements à vélo ou à pied; trottoirs étroits, absence de piste cyclable, peu de commerces attrayants, peu d'aménagements et de verdure.
Ajouter des voies cyclables réservées aux cyclistes, la plupart dans le quartier ne sont que des rues partagées avec un symbole de vélo, ce qui est plus dangereux.
Il faut penser aux autres moyens de transport comme les planches électroniques ou pas, et autre... Il faut avoir des espaces bien définis et respectés.
Plus de rues à sens unique
Attention passages piétonniers dans le secteur canardière, bardy, 18e, déjà difficile
La circulation en vélo sur de la canardière est vraiment difficile !

Réponses

Je ne connais pas le quartier, mais je crois qu'il faut faire que le parc Maizerets soit le plus facilement accessible pour toutes les personnes du centre-ville.
Aucun commentaire
Il n'y a pas de pistes cyclables sécuritaires à la hauteur de la Canardière ou de la 18e Rue pour des déplacements est-ouest.
Idem à la question précédente concernant la 4e avenue.
Augmenter les passages piétonniers
je ne sais pas, le quartier est relativement tranquille

La sécurité des piétons/cyclistes par l'ajout de pistes dédiées.
Plus de place aux vélos.
Moins de voitures
La vitesse des voitures.
Viser la diminution de la circulation d'autos et de camions.
La vitesse élevée des autos
Voir mes réponses plus haut
Voir réponse précédente
Je n'en ai aucune idée.
Dans le quartier circulent davantage de voitures, l'arrivée du tramway est l'occasion de rendre le quartier plus piétonnier/cycliste.
Réduction de la vitesse automobile pour la sécurité des piétons et des vélos.
Trop d'autos
Ne sais pas
Repenser le trajet des pistes cyclables et la possibilité de stationnement des voitures.
Même réponse que pour Limoilou à savoir l'utilisation rationnelle pour les autos, piétons, et les vélos.
Hormis la voie cyclable des cheminots, circuler à vélo est des plus hasardeux dans Maizerets.

Réponses

Peu pertinent, je ne réside pas dans ce quartier. Certainement que les enjeux sont les mêmes que ceux évoqués concernant Limoilou.
signalisation adéquate a chacun des utilisateurs
Signalisation adéquate et renforcement des consignes liées au partage de l'espace
^
Sécurité des piétons
Terrains vagues
C'est surtout la vitesse des véhicules (camions, autos, motos, surtout) à la hauteur du boul. Henri-Bourassa.
L'apaisement du trafic et la bonification des traverses piétonnes / cyclables sur Henri-Bourassa
Voies cyclables insuffisantes et desserte axée sur la récré touristique et non le fonctionnel et le transport actif.
Rien de spec
Nil apprendre aux citoyens le respect et le vivre ensemble.
Idem pour la partie 3e et 4e Rue
Offre d'accès en transport en commun au domaine Maizeret
Réduire la vitesse sur les grands axes
Tenir compte d'un accès facile et sécuritaire aux commerces (et aux entreprises de service)pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes.
Réduire le trafic et la vitesse des autos.
vitesse
?
Même chose que précédemment
La sécurité des déplacements des piétons
Même proposition que pour Limoilou
Peu de pistes cyclables utilitaires.

Réponses

Je n'en vois pas vraiment
Réduire la vitesse des voitures et augmenter la visibilité des parcours piétons et cyclistes.
Trop de circulation automobile
Je connais moins ce quartier.
idem que limoilou
Ne sais pas
Le marquage au sol est déficient. On ne sait jamais où rouler, car les lignes ne sont pas peintes. Les feux de piétons sont trop longs à arriver ce qui fait que les piétons traversent n'importe comment.
Il y a beaucoup trop d'emphase sur l'automobile. On dirait que c'est la CAQ qui a conçu le quartier.... Il n'y a rien pour les vélos et les marcheurs.
La traversée du Boul. D'Estimauville en vélo et à pied entre le boule Montmorency et chemin Royal. Il n'y a pas de lien entre la piste cyclable longeant le boul Montmorency et celle de la boule MGR-Gauthier. La circulation automobile est dense et rapide sur le boul D'Estimauville.
Enjeu de sécurité pour les piétons: traverser les immenses boulevards sans se faire happer par les véhicules pressés d'emprunter l'autoroute Dufferin.
Je ne sais pas
Axes de circulation denses et trop rapides
Il y a gros à faire pour que les piétons et les cyclistes se sentent plus confortables sur les 2 axes de la 18e rue et de La Canardière !
Le boulevard Sainte-Anne est une horreur pour les piétons. Les autos circulent très rapidement et l'attente aux passages piétons est interminable ce qui fait qu'on perd souvent patience et qu'on traverse avant qu'il s'active. Même les cyclistes n'ont aucun respect pour les piétons. L'absence presque complète d'arbres le transforme en îlot de chaleur terrible l'été. Il faudrait le transformer en profondeur pour le rendre moins hostile aux piétons. Canardière a le même problème, surtout autour du boulevard Henri Bourassa. Il y a beaucoup à faire là-bas pour rendre le coin plus beau et moins hostile.
Idem que dans Limoilou
Le maintien, la connaissance et le respect des règles de sécurité par es 3 parties.
Diminution du flot d'automobiles.
vélo
Les rues de billets (canardière) sont dangereuses pour les cyclistes. La piste biridirectionnelle sur Henri-Bourassa est détestable. Il faut demander sa lumière à chaque intersection. On est

Réponses

tout le temps arrêté au lieu de rouler, ce n'est pas viable. Il y a peu d'aménagement pour le cyclisme utilitaire sécuritaire, agréable à emprunter et permet des déplacements rapides. Les virages à droite permis aux automobilistes viennent complexifier les déplacements pour les cyclistes.

- Très peu sécuritaire pour les vélos actuellement qui doivent principalement rouler sur la route, et les pistes cyclables n'ont pas de feux dédiés (exemple Henri-Bourassa avec priorité auto) - très peu porté sur la mobilité durable vu qu'il y a beaucoup d'intersection et que ceux-ci ne donnent pas la priorité aux piétons (changement de feu comme Montréal)

Moins de circulation automobile de transit, une circulation auto apaisée avec des aménagements, plus de voies cyclables bien marquées, des feux piétonniers plus fréquents, plus de verdure.

Signalisation adéquate

Le quartier est cloisonné entre de grandes artères routières qui rendent les déplacements autres qu'en voiture difficile.

Même réponse que pour le vieux-Limoilou.

Réduire la vitesse permise.

Comme dit précédemment, rouvrir la rue de la Trinité sur Henri-Bourassa aiderait à limiter le nombre de voitures qui veulent prendre Henri-Bourassa ou Dufferin-Montmorency.

Même chose que pour la question dans Limoilou

Même qu'ailleurs. Une attention particulière aux cyclistes.

Comme mentionné à la page précédente : nombreux axes trop larges et à la circulation automobile trop rapide dans Maizerets > boulevard Henri Bourassa, chemin de la Canardière, 18e rue, boulevard Sainte-Anne, avenue d'Estimauville, 22e rue (rue résidentielle depuis son début au niveau de la 1re avenue jusqu'au bd Henri Bourassa et qui voit pourtant une circulation automobile trop rapide, en raison de la largeur de la rue, et le passage de nombreux camions en plus de bus scolaires, ce qui rend dangereuse la traversée de cette rue, particulièrement pour les enfants et alors même qu'une école la longe)... Passage d'une autoroute (Dufferin-Montmorency) qui augmente encore le trafic dans le quartier, en particulier des camions, et rend impossibles certains passages, enclavant le quartier (ex du boulevard Montmorency qui tourne en rond dans la zone industrielle, au lieu de rejoindre Limoilou directement). Quasiment aucune voie cyclable (qu'il s'agisse d'une bande ou d'une piste cyclable). Intersections mal conçues avec parfois des rues et angles multiples, extrêmement dangereux, notamment pour les cyclistes, car aucun marquage au sol ou autre signalisation n'y est présent.e : croisement Henri Bourassa - 18e rue, Canardière - 18e rue, Canardière - boulevard Sainte-Anne... Aucun lien cyclable ou piéton non plus au sud du boulevard d'Estimauville, au niveau de l'autoroute Dufferin-Montmorency, particulièrement dangereuse pour des piétons ou des cyclistes qui souhaitent traverser cette avenue ou se rendre de façon pratique, rapide, à la Baie de Beauport. Aucune bande ou piste cyclable non plus sur le boulevard Henri Bourassa pour les cyclistes qui, venant du centre-ville ou tout simplement de l'ouest de Maizerets, souhaitent se rendre à la Baie de Beauport, car chemin le plus direct et le plus rapide (la piste cyclable étant loin et beaucoup trop pleine de circonvolutions pour être pratique, conçue plutôt comme une promenade que dans un aspect pratique), ce qui rend le trajet sur le viaduc particulièrement dangereux (notamment en hiver, où j'ai dû me rendre sur le site).

Réponses

Il pourrait y avoir plus de pistes cyclables.

18. Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire. [271](#) Réponses

Réponses

J'espère que la Ville prendra ses décisions en pensant "long terme", je crois que les émotions soumises par les citoyens (dont le mien ;-)) sont valables, mais souvent, les gens s'opposent sur des choses qui ne seraient finalement pas drastiques. J'ai grandi en Europe (Autriche) où le tramway fait simplement partie de l'environnement (pas super efficace ce qu'on retrouve à Vienne comparé au métro, mais bon...), ça harmonise bien avec les commerces et les stationnements sont réglés par des vignettes. Il faut arrêter de mettre les voitures au centre de notre vie et aménager tout pour ces moyens de transport (puis, comme mentionné, j'ai deux voitures...mais une ville doit être pensée pour des piétons et cyclistes en premier...sinon, on va encore voir plus des gens qui vont déménager en banlieue, car le centre-ville n'offre pas de qualité de vie adéquate...).

Si possible, plantez des arbres matures pour remplacer les arbres coupés. On sait tous que planter de petits arbres prend des années avant d'avoir des propriétés comme améliorer la qualité de l'air ou même pour le visuel.

Le tramway doit s'adapter aux habitants des quartiers ainsi qu'aux employés, et non l'inverse. Le tramway doit immédiatement être vu comme une amélioration de la qualité de vie de tous et de toutes, et non comme une menace (bruit, circulation automobile des résidents et des clients des commerces, défiguration du paysage urbain, etc.).

Le tracé 1^{re} avenue / 18^e rue demeure le meilleur pour capter le plus d'usagers du transport en commun. 650 mètres de plus pour mieux rentabiliser l'investissement.

1- Les résidents de la 4^e Rue et la 4^e Avenue vivent actuellement de nombreux inconvénients en lien avec l'intense circulation du secteur. Ce corridor est utilisé par plusieurs modes de transport motorisés (voitures dans les deux directions, nombreux camions (marchandises, déneigement, etc.), autobus du RTC (parcours 28) et véhicules d'urgence). Cela entraîne déjà des nuisances pour les résidents (bruit, vibrations, poussière) auquel s'ajoute de l'insécurité pour les usagers vulnérables (certains sont des enfants). Il nous paraît essentiel que la venue du tramway ne représente pas une nuisance supplémentaire pour les résidents. À cet effet, nous suggérons que la Ville revoit entièrement la circulation du secteur afin de réduire le nombre d'utilisateurs motorisés dans la 4^e Rue et la 4^e Avenue. Si le tracé 4^e Rue est choisi, la vocation de ces voies devrait être modifiée afin de devenir un corridor majeur de transport collectif et actif (devenir à sens unique, accueillir le tramway et des aménagements pour les cyclistes et piétons). En outre, cela permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à la piste cyclable de la 8^e Avenue, alors que les liens cyclables est-ouest manquent dans le secteur. Nécessairement, pour que ce soit possible, certains modes de transport devraient emprunter d'autres voies de circulation, comme les camions et les véhicules d'urgence, par exemple. 2- L'implantation du tramway dans le quartier de Limoilou pourrait engendrer une augmentation de la circulation de transit dans les ruelles par les véhicules motorisés souhaitant éviter le parcours du tramway. Cela soulève des questions de sécurité pour les usagers des ruelles, notamment les plus vulnérables, en plus de nuire à la qualité de vie des riverains. Rappelons que certaines ruelles vivent déjà cette problématique, comme celle située entre les 4^e et 5^e Rues et les 3^e et 4^e Avenues, utilisées par les automobilistes et camions afin d'éviter les feux de circulation. Il est primordial d'adopter des moyens afin d'éviter que les ruelles soient utilisées pour la circulation de transit. Aussi, la ruelle susmentionnée est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de

Réponses

Limoilou de la Ville. Notre OBNL entame la phase de réalisation du projet. Nous nous inquiétons à savoir si le projet de tramway aura un impact sur notre projet de revitalisation: lors des travaux entourant le tracé sur la 1re Avenue, la Ville proposait d'utiliser les ruelles comme lien routier pour compenser les culs-de-sac mis en place pour laisser passer le tramway. Selon ce scénario, les ruelles visées seraient toutes réaménagées et le déneigement serait pris en charge par la Ville. Si la Ville persiste avec une telle proposition, cela aura un impact majeur sur notre projet, alors que nous nous apprêtons à dépenser 100 000\$ pour revitaliser notre ruelle (80% Ville, 20% résidents). 3- au sud de la 5e Rue, le secteur présente un déficit de végétation. Sur la 4e Rue, nous chérissons les quelques arbres matures qui s'y trouvent et nous tentons depuis longtemps de verdir notre milieu de vie pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et contrer la poussière qui s'abat sur le quartier (en raison de la circulation locale, de la présence d'autoroutes et du port à proximité, etc.). Nos efforts vont de concert avec ceux de la Ville en matière de verdissement; en effet, notre ruelle est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de Limoilou et nous prévoyons investir dans le verdissement de notre ruelle. Ainsi, nous souhaitons que la Ville s'engage à maintenir en place les arbres que nous avons sur la 4e Rue en prenant des dispositions pour éviter d'empiéter sur les terrains des riverains. Bien que la Ville prévoie un ratio de plantation de deux nouveaux arbres pour chaque arbre retiré, il serait nettement préférable de laisser les arbres matures en place.

Il devrait aussi y avoir une station à l'hôpital.

On a très hâte au tramway!!! Ça va changer la vie pour le mieux.

Les intentions d'aménagement des ruelles n'ont pas été dévoilées. Certains résidents ont déposé des projets dans le cadre du programme de revitalisation des ruelles de la ville et devraient être impliqués dans les échanges.

Le retour du piano jaune serait intéressant.

Le tramway dans Maizerets est une opportunité d'embellir Canardière, a bien mauvaise mine

De nombreux jeunes vont à l'école du monde en vélo, mettre une piste cyclable nord-sud protégée ou même transformer une rue nord-sur à proximité de l'école pour uniquement laisser les vélos et les piétons passer permettrait au nouvel utilisateur et aux parents d'avoir plus confiance et se sentir en sécurité en vélo. Plus de famille laisserait aussi leur jeune se déplacer en vélo dans le quartier. Avoir des installations pour les vélos aux stations de tramway. Pas juste un mini rack pour barrer son vélo, avoir des infrastructures permanentes et de qualité pour les vélos.

Je trouve que le tramway est un beau projet à long terme. Par contre, il ne faudrait pas que celui-ci vienne détruire la vie sociale et commerciale que le vieux Limoilou a mis tant de temps à bâtir. Il faut y vivre pour comprendre l'importance de ce carrefour dans la vie quotidienne des résidents.

Je reviens sur l'hypothèse de la 2e avenue et la 6e rue beaucoup plus pertinente, à l'avis de plusieurs personnes. Mais on nous enferme dans un sondage qui ne comporte que 2 possibilités la 3e et la 4e avenue.

L'arrivée du tramway dans Maizerets va stimuler le développement (déjà commencé) du secteur résidentiel, entre autres locatif. Il va en être de même pour la future zone d'innovation du Littoral Est qui devrait elle aussi être grandement stimulée par son arrivée. L'occupation du territoire va donc fortement se densifier dans les prochaines années. C'est maintenant, et non lorsque les travaux du tramway seront avancés, voire terminés, qu'il faut planifier les

Réponses

aménagements en lien avec la qualité de vie. Plus vous vous y prendrez en amont, et plus les résultats seront intéressants.

Faire connaître les projets d'ajustement de l'offre d'autobus avec l'arrivée du tramway

Je suggère fortement un tram implanté directement sur rue pour faciliter l'acceptabilité sociale et ainsi, ouvrir la voie pour des phases subséquentes!

Nous sommes heureux de voir que le projet de tramway avance bien et qu'il verra très certainement le jour. Nous avons toutefois quelques commentaires à vous soumettre et dont la prise en compte nous semble nécessaire pour assurer l'acceptabilité sociale de ce projet par le milieu : 1- les résidents de la 4e Rue et la 4e Avenue vivent actuellement de nombreux inconvénients en lien avec l'intense circulation du secteur. Effectivement, ce corridor est utilisé par de plusieurs modes de transport motorisés, soient les voitures (dans les deux directions), de nombreux camions (marchandises, déneigement, etc.), les autobus du RTC (parcours 28) et les véhicules d'urgence (qui circulent d'ailleurs à une vitesse trop élevée dans un secteur résidentiel). Cette circulation entraîne déjà des nuisances pour les résidents, qu'il s'agisse du bruit, des vibrations et de la poussière. À cela s'ajoute un sentiment réel d'insécurité pour les usagers vulnérables, tels les piétons et les cyclistes (certains sont des enfants). Ainsi, il nous paraît essentiel que la venue du tramway ne représente pas une nuisance supplémentaire pour les résidents. À cet effet, nous suggérons que la Ville revoit entièrement la circulation du secteur afin de réduire le nombre d'utilisateurs motorisés dans la 4e Rue et la 4e Avenue. Avec l'arrivée du tramway, la vocation de ces voies devrait être modifiée afin de devenir un corridor majeur de transport collectif et actif. Ainsi, elles pourraient devenir à sens unique, accueillir le tramway et des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. En outre, cela permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à la piste cyclable de la 8e Avenue, alors que les liens cyclables est-ouest manquent dans le secteur. Nécessairement, pour que ce soit possible, certains modes de transport devraient emprunter d'autres voies de circulation, comme les camions et les véhicules d'urgence, par exemple. 2- Au sud de la 5e Rue, le secteur présente un déficit de végétation. Sur la 4e Rue, nous chérissons les quelques arbres qui s'y trouvent et nous tentons depuis plusieurs années de verdir notre milieu de vie. Cela est absolument nécessaire afin de lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et contrer la poussière qui s'abat sur le quartier (en raison de la circulation locale, de la présence d'autoroutes et du port à proximité, etc.). Nos efforts vont de concert avec ceux de la Ville en matière de verdissement; en effet, notre ruelle est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de Limoilou et nous prévoyons investir plusieurs milliers de dollars dans le verdissement de notre ruelle. Ainsi, nous souhaitons que la Ville s'engage à maintenir en place les arbres que nous avons sur la 4e Rue en prenant des dispositions pour éviter d'empiéter sur les terrains des riverains. En d'autres mots, nous souhaitons rappeler que les résidents de la 4e Rue et de la 4e Avenue sont déjà très impactés par l'importante circulation routière et le déficit de verdure et que l'arrivée du tramway devrait représenter une opportunité afin d'améliorer notre milieu de vie et non d'y ajouter des nuisances et des contraintes supplémentaires.

il faut que la canardière demeure à double sens pour les voitures

Je comprends que vous êtes enthousiasmé par votre projet, car vous y êtes impliqué à fond. Mais vous avez vraiment le nez collé sur l'arbre alors que vous ignorez la forêt. La population de Québec n'a pas besoin de ce tramway comme colonne vertébrale de ce futur réseau structurant. Nous ne sommes pas une métropole, nous ne sommes pas l'Europe. C'est beaucoup trop de sacrifice pour le peu d'avantage réel que ça pourrait apporter. D'autant plus que ce projet a été bâti sur de la petite politique, de la magouille électorale, alors que le maire Labéaume était vivement opposé au projet de tramway lors des élections de 2017 et qu'il a sorti ça de nulle part quelque mois après sa réélection. Ben n'en fait nulle part, non. Ça a fini par se savoir que le gouvernement libéral de Mr Couillard tentait de tout faire pour mousser ses chances de réélections dans la région de Québec et que le projet tramway était déjà sur

Réponses

le bureau du maire et qu'il l'a caché à notre insu, alors qu'il se moquait sur la place publique de Anne Guerette et de SON projet de tramway. Le maire actuel verra probablement son propre discours lui revenir dans la face, quand la population de Québec lui rappellera que "les gens de Québec ne sont pas si stupides que ça" et qu'on s'en souvient. J'ai voté pour équipe labeaume en 2017 parce que je trouvais le projet tramway complètement tiré par les cheveux. Disons qu'en tant qu'électeur je m'en suis fait passer une petite vite dans le derrière. Bravo la démocratie. Si la ville était si confiante de l'appui de cet éléphant blanc, nous aurions déjà eu un référendum sur le plus gros projet de l'histoire de la ville. Vous avez peur de la vraie réponse. Trop de sacrifices pour si peu d'avantages

Ne faites pas les choses à moitié! Les commerçants ont toujours peur pour leur stationnement, mais ils changeront d'avis éventuellement. Par contre il faudra vraiment les aider, je doute que votre programme soit suffisant bien que dans la bonne direction. AUSSI, il faudra anticiper les risques de voir arriver des franchisés (Zara, Starbucks...) Dans l'offre commerciale.

La présentation pour les citoyens n'était malheureusement pas à la hauteur du projet... malgré que nous soyons actuellement seulement à l'étape de définir les critères pour l'appel d'offres, j'aurais aimé que l'équipe du bureau de projet nous fasse "rêver" un peu sur les possibilités entourant l'arrivée du tramway. Beaucoup de réticences dans la population et on nous présente un projet avec peu de détails et de possibilités, beaucoup trop de questions restées en suspens pour réussir à "convaincre" les indécis... Malgré la démonstration d'une excellente maîtrise du dossier, je ne suis pas certaine que les gens du bureau de projet sont conscients du grand sentiment d'appartenance au quartier et qu'ils connaissent vraiment les éléments qui tiennent à cœur les citoyens du vieux Limoilou. Limoilou c'est beaucoup plus que la place Limouloise!! Malgré une opinion très favorable au tramway, je suis ressortie de cette rencontre avec un goût amer face au projet... cette rencontre mêlée au départ de M. Labeaume me fait craindre un dérapage du dossier pour les prochaines étapes... Je ne peux maintenant qu'espérer que le/la prochain(e) maire(sse) sortant(e) saurait suivre de près le dossier et qu'il/elle aura le courage politique de gérer ce dernier à la manière des fêtes du 400e, si le besoin se fait sentir.

Si l'option de la 3e avenue était retenue (ce qui serait le plus logique, considérant que dans la majorité des villes, les tramways circulent sur les artères commerciales), j'aimerais qu'on songe à établir un stationnement étagé à proximité de la 3e avenue, afin de permettre la diminution de stationnement sur rue, tout en donnant l'option de se stationner à proximité. Je pense au terrain possédé par la ville sur le lot 1569828 qui serait tout à fait approprié et devrait dissiper les doutes de certains commerçants.

Lors du webinaire de présentation, j'ai été surprise et désolée d'entendre que l'une des principales préoccupations des gens c'est de perdre des places de stationnement. Pour moi, le tramway devrait servir à réduire la dépendance à la voiture en plein cœur de la ville. Si cet objectif n'est pas atteint, le tramway ne sera pas un véritable succès.

Répondre à la question : va-t-il y avoir des expropriations entre le pôle Saint-Roch et la canadienne? Si oui, les nommer de suite et peu importe si le tracé est sur la 3e ou la 4e. Vous le savez déjà..

En espérant une phase 2 au nord pour Charlesbourg, comme initialement prévu.

Il serait souhaitable d'avoir une station à proximité du CLSC

Réponses

Annuler le projet de Tramway. C'est ridicule. Demander aux usagers du RTC comment ils pourraient améliorer le service et je vous garantis que pas beaucoup de monde va avoir le tramway comme solution.

Vivement une phase 2 qui monte vers le nord de Charlesbourg! Au moins jusqu'au terminus Charlesbourg

Nous avons choisi Limoilou pour la 3e avenue et l'espace de stationnement bien qu'il soit limité nous permettait d'avoir un juste compromis. Bien que nous trouvons que ce projet est intéressant, il apporte beaucoup d'inquiétudes et nous forcera peut-être à réévaluer notre choix de rester en ville en fonction des décisions qui seront prises.

Les quelques places de stationnement que nous avons en face de notre commerce sont primordiales au fonctionnement de celui-ci. Les gens viennent de partout pour acheter chez nous et repartent avec des objets lourds. C'est hors de question qu'ils puissent le faire en venant en tramway ou en ayant à marcher sur deux trois coins de rue.

J'espère que la 4e Av. sera privilégiée. J'espère aussi que l'ensemble de la circulation sera revue pour ne pas surcharger les rues de contournement et préserver la tranquillité résidentielle des ruelles.

Je n'ai pas de voiture. Et j'ai une difficulté à me déplacer à pied. J'utilise donc les autobus. J'habite la 4e Ave (Lairé) mon parcours habituel pour aller au travail est le 28 (4e Ave). Si le tramway passe par là, je m'inquiète de la correspondance avec les autobus. Est-ce que ça va rendre mon déplacement difficile.

Un tramway, infrastructure majeure, doit toujours emprunter les voies de circulation principales, commerciales comme ça se fait partout ailleurs. Les voies résidentielles sont pour desservir une densité de résidents y habitant 24 / 24 et de conserver une proximité des contacts et des espaces de vie existants. Pour la décision sur les tracés et des stations dans les secteurs concernés, le choix prépondérant devrait être fait par les résidents directement concernés par les options ou du moins que leur voix ait un poids majoritaire.

L'impact pendant la durée des travaux ne devrait pas être un critère si important. Pensons à long terme.

Un mode léger aurait été préférable

Nous souhaitons d'autres phases au projet.

Ce n'est pas tant l'impact du tramway qui me préoccupe, mais la longue période de travaux que les résidents devront "endurer" afin de permettre que les banlieusards puissent se rendre en ville en toute quiétude dans quelques années...Il me semble que c'est cher payer pour des déplacements ponctuels (matin- soir), car le reste du temps on y arrive encore très bien!

L'option 4e avenue est de loin préférable à celle de la 3e.

Le projet du tramway aurait dû faire face a un référendum selon l avis de plusieurs et celle-ci me rejoint

J'aimerais que l'idée du tramway qui passe par la 1ème avenue jusqu'à la 18e rue et ensuite aille chercher la Canardière soit dans les options. La 1ème avenue a besoin de revitalisation et la 18e rue est très dangereuse et devrait être revue. De plus la 18e rue est la rue qui permet

Réponses

de faire communiquer les différents quartiers et le grand marché de Québec. De mémoire, les terrains le long de ce trajet (coin 1er et 18e) sont déjà achetés par la ville.

Vos questions donnent l'impression qu'on utilisera la 3e av... pourquoi demander « si la 3e est utilisée » et ne pas demander « si la 4e est utilisée »? J'ai répondu selon vos choix, mais je ne veux rien savoir qu'on bloque une partie de la 3e (avez-vous des alternatives qui permettraient aux piétons et cyclistes de passer quand même?)

NoWay Tramway rendez-vous aux élections municipales pour porter au pouvoir celui qui en leader déchirera ce projet de fou pour le reléguer aux oubliettes....

J'aimerais avoir plus d'informations concernant la relocalisation des espaces de stationnement, ainsi que l'accès potentiel à notre logement situé sur la Canardière. En effet, je doute qu'il y ait assez de places dans les rues environnantes pour tous les habitants dont les espaces de stationnement seront supprimés. Je trouverais plus commode de réserver les portions de la 3e avenue et de la Canardière au tramway, piéton et véhicule des habitants de la rue UNIQUEMENT afin que nous puissions conserver nos places de stationnement (pour l'épicerie et les déménagements notamment, je ne me vois pas marcher deux rues entières avec mes sacs de courses bien lourds). Il me semble qu'il est facile en auto de faire un détour, mais que c'est plus embêtant pour les piétons. Merci de considérer mon témoignage.

Le tramway est un projet de merde sans aucune légitimité. C'est une fraude électorale.

3e av elle est vide de voiture démineur à 9 h après les commerçants et les calent prennent la place

La consultation en ligne ainsi que ce questionnaire laissent croire que le but de l'étude est de conforter les gestionnaires à faire passer le tramway sur la 3e avenue. Les questions du tout début sont assez éloquentes en ce sens. Leur formulation est en fonction de cette option, la carte B2 ne mentionne pas l'arrêt au coin de la 3e av. et la 4e rue. Dommage...

Non

C'est un grand bonheur pour moi à l'idée de voir le tramway d'ici quelques années! Je vis dans le Vieux-Limoilou et je vois son arrivée comme un gros avantage pour les citoyens de mon quartier.

Non

Je reviens sur le trajet en général et sur la vision à court terme dictée par le gouvernement provincial qui cherche à satisfaire son électorat au détriment des citoyens de Québec. Les experts de la ville sont à la Ville de Québec. Ce sont eux qui ont une vision du développement de celle-ci. Quel dommage qu'on n'ait pas écouté nos experts... Scandaleux, même.

Je vous souhaite la plus belle des réussites pour permettre une plus grande visibilité de nos beaux quartiers aux citoyens et aux visiteurs. Merci!

Je crois que le choix de faire un tramway est une gigantesque erreur. La Ville a besoin de conserver son réseau de transport automobile tout en bonifiant son réseau de transport collectif. Un métro aurait été beaucoup plus porteur et économique sur un horizon de 100 ans. J'ai décidé de quitter Limoilou après 20 ans. Limoilou redeviendra un secteur pauvre de la Ville. Les commerces de Limoilou qui sont notre richesse et notre attrait ne seront plus là. On n'achète que des babioles lorsque l'on doit les transporter en transport en commun. Surtout,

Réponses

s'il n'y a plus de stationnements. Les stationnements d'hiver sont un sérieux problème. Vous augmentez ce problème. Vous n'avez aucune écoute pour les réels besoins. Aucun débat de fond que de l'information et des décisions cosmétiques. C'est antidémocratique.

Je trouve qu'il y a peu d'arrêts sur le parcours

Si possible, mise en place d'éléments visuels pour favoriser le ralentissement des véhicules, comme le rétrécissement de la chaussée aux intersections, qui favorise la sécurité des piétons

Non

J'aimerais connaître l'opinion générale de la population, un choix d'envergure d'un réseau structurant comme celui-ci. Peut-être que le grand public n'est pas vraiment en faveur pour le tramway au final.

LIMOILLOU: svp privilégiez un tracé par la 4e rue plutôt que par la 3e avenue. La pérennité des commerces en dépend. Merci!

Je suis un résident de Limoilou depuis quinze ans. Je suis un cycliste, mais aussi un automobiliste. Je trouve l'offre de stationnement plus qu'adéquate dans Limoilou. Je n'ai jamais eu de difficulté à me stationner ni à proximité des commerces de la 3e avenue ni proches de mon domicile. Je ne trouve pas que le retrait de quelques places de stationnements constitue un enjeu.

Pour le vieux-limoilou, il me semble que c'est plus logique de faire passer le tramway sur une artère commerciale. Cela permettrait aussi de changer la configuration de la 3e à ce niveau. Il faudrait aussi penser à l'impact sur la circulation automobile sur la 4e rue, vers l'autoroute; il y a déjà beaucoup de congestion pour sortir du quartier le matin, est-ce que la situation va empirer avec un tramway sur le Pont drouin?

Rien en particulier. J'espère sincèrement que le projet aboutira à son meilleur avec l'écoute de tous et toutes. Je crois que le tracé devrait être sur la 4e av. plutôt que la 3e.

Les résidents de Limoilou font beaucoup d'effort pour le verdissement de notre quartier (p. ex. les ruelles vertes). Pourquoi ne pas profiter de la trame du tramway pour déminéraliser le sol ? Plusieurs exemples dans le monde où la trame est végétalisée ou gazonnée. Un des facteurs de succès pour l'implantation d'un tramway et réduire la dépendance automobile dans une ville est de restreindre l'accès aux voitures... Ce n'est pas fait ailleurs dans le projet actuel du RSTC. Le Vieux-Limoilou, cependant, avec ses habitants qui ont une forte propension pour les transports alternatifs : pourquoi pas ? Ne pas enlever les pistes cyclables sur la 3e avenue. D'autant plus qu'avec l'arrivée des vélos-partage électriques sur la place Limoilou, je crois qu'il y a une véritable synergie potentielle entre le tramway et le vélo (électrique), notamment pour le "last mile connexion". C'est vrai que c'est dommage de perdre la place limoiloise du point de vue d'événements. Habitant à un coin de rue, je sais que c'est que la place limoiloise est un véritable point d'ancrage pour les résidents. Mais je crois qu'avec le tramway il a moyen de bonifier la place limoiloise avec une planification innovante et créative... Pour ce qui est des événements, il n'y en a que 2-3 par années qui sont d'envergures... Alors que le tramway apportera des bénéfices au quotidien, tous les jours de l'année.

Un effort devra être fait pour minimiser la redistribution des débits véhiculaires vers des rues résidentielles. Toute la portion à l'entrée du quartier du Vieux-Limoilou, soit la 2e, 3e et 4e rue ainsi que les bâtiments environnants devraient faire partie de la réflexion. Bien que faire

Réponses

passer le tramway par la 3e avenue semble logique du point de vue résident, l'option par la 4e avenue semble plus aisée pour la gestion de la circulation automobile. En souhaitant que vous puissiez trouver une solution par la 3e avenue qui ne fait pas trop de perdants. Le passage par une portion de la 3e avenue ou 4e avenue me laisse perplexe quant à la faisabilité d'une 2e phase sur la 1re avenue vers Charlesbourg. Ça fait beaucoup d'axes nord-sud de bloquer. La conception devrait prendre en considération cette expansion future. Tout devrait être mis en œuvre afin de ne pas créer un effet de séparation à travers le quartier de Limoilou, pas uniquement près de la Place Limouloise, mais également sur Canardière.

Vivement un tramway dans la ville! :)

J'habite sur la 6e rue entre la 3e avenue et la 4e avenue. Je crains de me retrouver "emprisonné" entre la place Limouloise et le tracé éventuel sur la 4e avenue. Comme vais-je faire pour sortir de chez moi en voiture ? Aussi, j'ai peur que l'arrivée du tramway rende l'entrée et la sortie du quartier en voiture un vrai cauchemar. Ce n'est pas clair pour moi comment on fera pour entrer/sortir en direction ouest par le pont Drouin.

J'ai certaines préoccupations pour pouvoir sortir du quartier de limoilou lorsque l'on habite a l'est du tramway. Les sens uniques rendent moins évidente la possibilité de traverser et se rendre sur le pont drouin, ou de se diriger vers Charest, sans devoir traverser st Roch.

La place Limoiloise est bien belle et pratique, mais ce n'est pas la fin du monde de la déplacer !

Ravie d'avoir un tramway qui sert le quartier avec ses 2 hôpitaux, le Cégep et une dernière station si possible pour le CLSC

Le secteur Maizeret est un nouvel ajout pour lequel il y a eu très peu de réflexion et de projets présentés aux publics. Il sera donc important d'impliquer les gens du secteur dans le réaménagement.

La station Bardy devrait selon moi être située sur la pointe de la 18e rue et de la Canardière entre la rue St- Pascal et Champfleury en incluant le terrain de la maison désaffectée sur Champfleury entre la 18 et Canardière ce qui éliminerait un carrefour accidentogène en bloquant Champfleury entre la 18 et de la Canardière.

La recommandation quant au choix du tracé devrait tenir compte du fait que le tramway transformera la ville et les habitudes de déplacement pour les années à venir. Il serait donc erroné d'accorder un poids trop important à l'utilisation actuelle de l'auto -- le pari est qu'une fois en fonction la population sera charmée par ce mode de transport est que le tramway et à la longue certains y verront une alternative crédible à l'auto. En ce sens, l'expérience des meilleures pratiques ailleurs dans le monde dans des villes de taille comparable à Québec devrait guider le comité.

Il nous faut vite mettre en place la seconde phase de développement du réseau structurant pour prolonger la construction d'un tramway allant jusqu'à Charlesbourg via la 1re avenue.

Notre ville a un grand besoin d'un réseau de transport structurant, axé sur le déplacement actif, n'en oubliant pas la canopée (arbres matures prioritaires) et d'être accessible aux personnes hors des normes de construction habituelle (handicapé·e·s, gros·ses etc). ça nécessite évidemment une baisse de l'achalandage d'autosolo, pour permettre de libérer l'espace pour des aménagements sécuritaires et inclusifs, ce qui créera de nouveaux moyens de déplacement et de nouvelles habitudes. J'ai hâte que ma ville soit aussi agréable à vivre que d'autres que j'ai connues durant mon parcours (Brest et Nantes en France par exemple)

Réponses

Merci pour cette consultation citoyenne. Je suis très fière de ce beau projet !

Les informations transmises jusqu'à maintenant sont très incomplètes et il est difficile de se prononcer sur un tracé en n'ayant aucune idée des répercussions et modifications qu'il entraînera dans le milieu.

Suite à la présentation, je suis mitigée face à l'arrivée du tramway dans le vieux Limoilou. Je crois que nous nous trouvons malencontreusement sur son chemin et qu'il n'y a pas de tracé idéal, les deux options ayant leurs inconvénients. C'est un quartier paisible et je trouve que ça y met beaucoup de pression. J'espère que les décisions prises se feront dans le respect des souhaits de la population locale.

Il serait intéressant de ne pas se servir des ruelles pour détourner la circulation en cas de bouclage local des rues le long du passage du tramway, car cela va causer un dérangement important aux personnes riveraines de ces ruelles.

Bonne chance.

je continue à dire que le tramway devrait passer sur la 4e avenue. Les commerçants de la 3e avenue ont eu déjà assez de travaux comme ça dans les dernières années en plus de la pandémie cette année.... svp, épargnez-nous. De plus la logistique des livraisons pour les commerçants sera difficile voir impossible. Laissez vivre la 3e avenue comme elle est .

Oui

Pour atténuer l'impact du tracé sur la 3e avenue, la Ville doit créer de petits stationnements publics autour du secteur : exemple, acquérir le terrain vacant sur la 3e avenue juste au nord de la 6e rue, permettre l'utilisation de celui qu'elle possède déjà entre le Esso et Ben Huot, peut-être sacrifier un bout de ruelle pour en faire un petit stationnement stratégique, voir à l'aménagement correct des ruelles (asphalte, verdure, poteaux rétractables pour résidents et commerçants) pour éviter la circulation de transit, mais en faire peut-être des lieux de service/livraison/débarcadère pour les commerces qui en ont besoin, etc.

Il faut transformer le Laurentien en boulevard urbain.

Espace de stationnement réduit sur rue. Augmentation de la circulation automobile par déviation, contournement. Augmentation du bruit s'il y a déplacement de la place publique de la 3e Avenue. Sécurité des ruelles. Augmentation de la circulation dans les ruelles qui amènera augmentation des frais de l'entretien par les résidents riverains

La circulation sur l'avenue Pierre-Boucher est très dangereuse pour les résidents

Le projet de tramway est TRÈS intéressant, mais ça prend beaucoup de temps à réaliser..... Trop de temps. J'espère que les élections municipales ne changeront pas le projet, il est grand temps que la Ville se dote d'un système de transport de ce type. Merci pour cette consultation citoyenne.

Simplicité. Déjà que passer par René-Lévesque est un tour de force qui change la vie des résidents de Montcalm, je ne crois pas que nous devions encore une fois se "casser le bec" pour l'effet "wow" d'un tram qui passe sur 150 mètres sur un tronçon commercial alors qu'il peut passer sans heurts 100m à l'est. Soyons pragmatiques. La 3e avenue et Canardière génère du trafic automobile. Y implanter le Tramway créera de la circulation d'évitement (direction est) sur la 4e avenue qui est fortement résidentielle. En direction ouest,

Réponses

ce sera les petites rues qui vont absorber la circulation d'évitement. Tant qu'à habiter sur la 4e avenue, je préfère un tramway silencieux que de voir une augmentation significative d'autos, motos et camions bruyants.

J'estime que le projet de tramway fera augmenter le fardeau fiscal des générations futures en ajoutant des câbles dans le paysage. Vieille solution à de nouveaux problèmes. Mauvaise idée

À vos rencontres citoyennes, pouvez-vous arrêter la langue de bois et nous parler en terme clair? Si vous n'avez pas de réponse, simplement le dire au lieu de lancer des phrases vides à 5\$. On a élu Labeaume pendant 14 ans pour son franc-parler. Bravo de révéler le choix du tracé en juillet quand on sera tous en vacances. Je ne l'avais jamais vu venir.

Svp développer la verdure sur Canardière et procéder a un aménagement moderne du genre complété street. Cette portion de rue est désuète, laide et dangereuse en vélo depuis des décennies. Merci de profiter de l'occasion pour embellir notre ville!

Merci pour la consultation !

Je suis contente de l'arrivée du tramway dans le quartier. Ce n'est pas suffisant pour le rendre sécuritaire aux piétons et aux cyclistes. Les mesures de contrôle des véhicules doivent être prises dès maintenant afin d'assurer notre sécurité!

Je crois que les commerçants qui s'opposent au passage sur la 3e Avenue ont surtout en tête les inconvénients de la période de construction. En tant que citoyen, je pense à beaucoup plus long terme.

Nous avons une chance historique de faire passer le tramway par la 3e Avenue : il faut voir pour le long terme de l'Avenue et du quartier. L'acceptabilité sociale auprès des commerçants ne sera jamais totalement au rendez-vous, il faut faire avec. Ceci dit, plusieurs sont plus nuancés que ce que la SDC a dit: il faut aller de l'avant et travailler de bonne foi avec eux pour trouver des solutions.

Je ne souhaite pas m'insurger pour m'insurger devant de nouveaux projets. Cependant, je trouve déplorable le changement de parcours de dernière minute pour sceller le projet entre la Ville et le gouvernement sans consultation aucune (à moins que j'aie raté quelque chose). De plus, le chemin de la Canardière vient de faire l'objet d'un projet en 2017-2018. Sur une base plus personnelle, j'ai acheté en 2012 et c'est le 4e chantier à proximité.

Je sais que les commerçants ont peur du tramway sur la 3e avenue et que c'est eux qui vont tout faire pour que le tramway contourne le quartier. Afin de leur permettre de mieux accepter ce projet, pourriez-vous envisager de bonifier les ruelles derrière leurs commerces afin d'améliorer leurs services de livraison par les ruelles? Par exemple en asphaltant la ruelle, en payant une partie des frais d'ouverture de leur commerce vers l'arrière pour les camions de livraison? Aussi, c'est sur que certains commerces vont être impactés négativement par le tramway, mais c'est comme ça partout ailleurs, on ne peut pas plaire à tout le monde. Par contre, il faut avoir une vision à long terme! Les commerces peuvent, même sans tramway, fermer à tout moment, alors qu'un tracé de tramway restera permanent! Il faut faire un choix d'avenir, en passant au coeur du quartier afin de desservir le maximum de Limoulois et d'en faire un quartier attrayant et tourné vers l'avenir! Merci pour cette consultation!

Considérer l'impact environnemental et la qualité de vie des résidents. L'implantation du tramway est tout à fait compatible au respect du patrimoine notamment dans Maizerets, (le tracé original vers l'est) il ne suffit que de le considérer dans la planification. Merci beaucoup!

Réponses

Je crois que le choix du tracée de la 4e avenue est celui qui est le moins risqué pour la santé du Vieux Limoilou

Je suis commerçante du quartier Limoilou. En septembre 2019 nous avons ouvert une clinique de soins en Ostéopathie, massothérapie et Psychologie aux coins de la 3e avenue et de la Canardière. Nos clients sont en douleurs. Ils doivent avoir accès à un stationnement devant notre local. Nous avons choisi notre emplacement en fonction de ce critère et nous nous sommes engagés pour un bail de 10 ans avec possibilité de rester un 10 ans supplémentaire. Limiter l'accès aux voitures devant notre local serait nuire grandement à notre offre de service. Un client en douleur au dos ne peut pas prendre le tramway ou marcher une distance de quelques rues pour venir à notre clinique. Nous sommes 5 thérapeutes et nous sommes tous propriétaires d'un immeuble du quartier. L'option de la 3e avenue pour le tramway est un frein direct à notre entreprise. Merci de prendre en considération notre situation.

En ce qui concerne la vitesse des automobilistes, il devrait y avoir plus de radars photo comme on peut en voir dans des secteurs de Beauport où Charlesbourg par école. Pour le tramway, il serait essentiel que cela n'affecte pas les commerçants de la 3e avenue.

Je ne suis pas d'accord avec ce transport la il n'est pas nécessaire et je n'ai pas le gout de prendre ce transport la je voyage à pied a vélo et en auto. Ça va faire sortir tous les rats de la ville ça sera pas beau les bus sont parfaits pour le transport en commun. Espère de tout coeur que ce projet ne voit jamais le jour...

Le projet de Tramway est extraordinaire: bon succès

n

Très hâte de prendre le tramway!

Il est primordial a laisser l'accès véhicule aux commerces... quincaillerie, cliniques de santé, pharmacie, etc. Aménager la 2e et la 3e avenue à sens unique mettre une piste cyclable plus large, mais d'un seul côté afin de garder les stationnements (trottoir- piste cyclable- petit trottoir- stationnement- rue- stationnement- trottoir) tous le monde y gagne.

J'ai répondu que je privilégiais le tracé de la 4e avenue avec une station à la 3e avenue. Toutefois, je serais également d'accord avec l'autre tracé sur la 4e avenue. Je me dis tellement que ce n'est pas la fin du monde de devoir marcher UNE MINUTE pour passer de la 4 à la 3!! En plus, cette option serait bonne pour tous les gens qui habitent à l'est de la 4 et qui sont justement souvent en transport en commun - en partie parce qu'il n'y a pas vraiment beaucoup de stationnements dans ce coin-là.

J'espère que le tramway ne passera pas sur la 3e avenue.

Je trouve extrêmement dommage que le tramway n'emprunte plus la 1re avenue qui aurait eu besoin de cette revitalisation de manière criante. La couronne nord de la ville ne sera pas desservie alors qu'elle très peuplée. On comprend que cela est fait pour aller desservir le 3e lien de la CAQ qui est un non-sens à l'est d'abord et aussi, pcq plus on met des voies, plus on augmente le trafic à moyen terme. Le troisième lien devrait seulement être en transport collectif et n'emmener aucune nouvelle voiture à Québec.

Il serait important de considérer les récents gains en matière de canopée sur le chemin de la Canardière.

Réponses

C'est évident que le choix du trace via la 3e avenue est une grosse erreur qui je crois vraiment va éteindre les commerces peu à peu et que les gens qui passeront en Tramway verront la décrépitude des bâtiments qui seront laissés à eux-mêmes.

Le projet du tramway qui passe dans le vieux-limoilou et Maizeret est selon nous un atout majeur pour les résidents, il pourra relier les 2 quartiers. Cependant, le passage de celui-ci sur la 3e Avenue apporterait plus d'inconvénients que de côtés positifs. * Perte de stationnement * Perte d'accessibilité aux commerces * Approvisionnement pour les commerçants plus difficiles (camions de livraison) * Perte de clientèle majeure * la seule intersection permettant d'organiser des événements pouvant accueillir un grand nombre de personnes tout en étant à 2 pas de la place limouloise sera condamnée. * N'oublions pas que se ne sont pas seulement les 70 commerçants (ou plus) et les résidents du quartier qui en seront affectés, beaucoup de commerces de la 3E avenue attirent une clientèle provenant des autres arrondissements qui continueront à se déplacer en voiture, qui voudront un stationnement à proximité de leurs commerces. Ces derniers choisiront certainement des commerces qui leur offrent plus de commodités. *ETC... P.S. Il ne faut pas nier les commentaires des gens qui ont habité en France et qui ont mentionné qu'un tramway dans une artère principale commerciale est plus chaotique que s'il était situé dans une rue/avenue secondaire. MERCI

Le boulevard St-Anne mériterait une attention particulière pour favoriser les piétons et cyclistes

Réaménager la 3e rue à double sens pour permettre de dévier le trafic de ceux passant de l'autoroute Laurentienne ou de la 1er avenue vers St-Roch/pont de la 3e Avenue

La ville devrait considérer un métro VAL plutôt qu'un tramway. Il a été démontré qu'un budget énorme peut être dégagé en matière de transport et je suis d'avis que le budget alloué au troisième lien devrait être alloué à un réseau structurant efficace qui encourage le transfert modal, soit le métro. Il est nécessaire de prioriser l'aménagement convivial et sécuritaire pour faciliter et encourager les déplacements actifs, incluant le verdissement. Donnons la priorité à conserver notre canopée plutôt que des espaces de stationnements. Verdissons les stationnements.

L'insertion axiale du tramway est une idée vraiment inspirante!

un abri chauffé au maizereth ou giffard

Il ne faut pas laisser l'enthousiasme pour le tramway aveugler par rapport à ce qui a été construit par le dynamisme de la 3e avenue. Il serait vraiment regrettable que Limoilou perde sa place publique.

Svp dans tous les cas faites votre maximum pour assurer la sécurité des enfants. Exemple, une place publique légèrement clôturée. Refaire la fermeture de la 3e avenue en après-midi et soirée la fin de semaine et les jours fériés en période de beau temps.

Fermer la 6e rue à l'année pour garder la place Limouloise active avec des sièges et tout

J'aime penser que l'opinion de résidents de Limoilou a la même valeur que celle d'une SDC qui ne représente qu'une partie des commerçants concernés par cette opportunité de développement de la 3e Av. L'enjeu des stationnements ne me paraît pas être aussi déterminant pour le développement économique du quartier en comparaison avec le potentiel d'aménagement qu'amènera le tramway dans le quartier. Les développements durables devraient être mis de l'avant.

Réponses

J'ai été surprise d'apprendre le choix de passer au coeur du Vieux-Limoilou et de constater que le questionnaire est clairement orienté vers l'option 3e Avenue. J'ai bien compris les raisons des 2 options rejetées pour des capucins et la 18e Rue qui sont, dans les faits, que budgétaires. En effet, si on parle d'un impact majeur de circulation 18e Rue - 1re Avenue, il faut mal connaître Limoilou pour ne pas voir l'impact majeur de circulation lié au Pont de la Croix-Rouge et des intersections impliquées de la 3e Avenue. De plus, on ne cesse de nous dire que le tramway vient avec une revitalisation des quartiers, une augmentation de la végétation et qu'on ne perdrait pas les espaces publics si le tramway passe dans Limoilou, mais en même temps, une des raisons évoquées pour ne pas passer par Charest et des capucins était un impact majeur sur le Jardin Jean-Paul L'allier. Honnêtement, l'impression que ça laisse c'est que les gens de Limoilou ne valent pas la peine qu'on préserve leurs espaces publics fraîchement rénovés ni leur vie de quartier paisible. Les résidents et commerçants souhaitent bénéficier des améliorations récentes dans la quiétude et sans retour aux chantiers de construction (sans détour par toutes les petites rues résidentielles autour!). Par ailleurs, j'aurais aimé entendre parler d'une autre option (à plusieurs sous-options) qui n'a pas été évoquée: passer par la 1re Rue pour rejoindre des capucins, puis Canardièrre. Ce trajet minimiserait les impacts négatifs pour les résidents et commerçants. Plusieurs avantages associés à ce trajet: - il emprunterait un secteur bruyant, où les commerces sont principalement des garages qui possèdent des stationnements privés (3e Ave, 1re et 2e Rues) + artère industrielle (des Capucins) = acceptabilité sociale plus facile! - croise moins de résidences privées, sont plus nombreuses à avoir des stationnements privés (1re Rue et rue des Sables). - plusieurs espaces verts, libres, peu utilisés, appartenant à la Ville donc libres d'aménagement sur la 1re Rue/rue des Sables!! - secteur + pauvre qui bénéficierait véritablement d'une revitalisation et de l'enfouissement des fils électriques qui sont visibles sur la 1re Rue (contrairement à la 3e avenue qui serait perdante par l'ajout de "fils" du tramway))! - Bien que ce trajet fasse environ 600 m de plus, on sauverait certainement des coûts liés à l'espace plus grand pour les travaux, les impacts minimaux sur les résidents, les commerces (aucun dédommagement financier ni d'aménagement d'accès/de stationnement temporaire) et la circulation automobile puisque la 1re Rue ou la rue des Sables n'ont pas d'intersections significatives. De plus, l'absence de nécessité de tunnels, de viaducs, de bretelles d'accès complexes, de déménager des places publiques (et jeter de l'argent déjà investi par les fenêtres) sont d'autres points positifs et économiques. Voici ma proposition pour le SECTEUR DU VIEUX-LIMOILLOU. Trajet 100% au SUD DE LA 4e Rue: 1. à la sortie du Pont de la Croix-Rouge on emprunte soit la 3e Rue, soit la 4e Rue pour rejoindre la 2e Avenue (dans sa partie sud) qui courbe et devient la 2e Rue. 2. On rejoint la 1re Rue (ou option 2 la rue des Sables) soit en continuant sur la 2e Rue et en empruntant la 4e Avenue (tronçon de la 4e Avenue entre la 2e Rue et la 1re Rue uniquement) OU encore mieux, par une entente avec les commerçants, on pourrait réaménager l'espace commercial/stationnement de l'intersection 3e avenue - 2e Rue Sud pour permettre un lien direct qui traverse la 3e Avenue vis-à-vis la 2e Rue à l'ouest et la 1re Rue à l'est (ou la rue des Sables) et ainsi éviter de faire tourner le tramway à angle droit. 3. Continuer sur la 1re Rue (ou rue des Sables) jusqu'au bout où on arrive sur des capucins. 4. Continuer sur des capucins jusqu'à chemin de la Canardièrre en face du Cégep Limoilou, puis tourner sur Canardièrre vers l'est pour traverser le secteur Maizerets par la suite. Merci beaucoup pour votre attention!

Ce questionnaire est dirigé, tout comme la présentation qui ne permet pas de se faire une idée claire sur l'une ou l'autre des options. Il serait facile de contourner le cœur de Limoilou pour ainsi desservir les citoyens sans pour autant dénaturer notre quartier. Je trouve aussi qu'il est hypocrite de parler d'opportunité pour améliorer le quartier, car il n'est certainement pas nécessaire de faire passer un tramway pour planter des arbres et améliorer l'offre en mobilité.

Il va falloir que le comité nous informe davantage sur le stationnement, la nouvelle façon de circuler sans augmenter le trafic dans les autres rues et ruelles. Et de proposer des solutions plus concrètes pour faciliter les livraisons aux commerçants. J'ai l'impression que les gens s'inquiètent plus de perdre leurs stationnements que le choix du tracé du tram!

Réponses

Au-delà du tracé, c'est un écosystème que le tramway va venir perturber. Il faut trouver des palliatifs aux impacts négatifs non seulement autour du tracé, mais dans l'ensemble de Limoilou.

Go Bureau de projet! On vous aime. Merci de travailler pour la qualité de vie/embellissement/réduction des GES/etc. pour notre ville!

Éviter les perturbations dans le quartier limoilou = tram 4e avenue

S.V.P., veuillez garder la troisième avenue telle qu'elle est et ajouter une piste cyclable sur Canardière 😊

Oser dans vos propositions! Ne soyez pas trop conservateur en essayant de ménager les commerçants et les partisans du tout à l'auto.

Personnellement je trouve ce projet très dispendieux et peux adapter au besoin de ce secteur. Le RTC avec amélioration aurait probablement pu nous donner un aussi bon service à moindre coût.

J'ai hâte d'utiliser le tramway! Je souhaite qu'il soit très abordable pour tous pour que ça incite les gens à l'utiliser même s'ils ont les moyens d'avoir une voiture et pour que ce soit viable pour les personnes à faible revenu pour qui c'est la seule option de transport.

Il n'y a pas de transport qui passe à la porte des bureaux de Service Canada et du Centre administratif d'Emploi Québec sur boulevard Montmorency. C'est un peu difficile pour les clients qui veulent aller à ces endroits. Il serait peut-être préférable de déplacer un des arrêts à la rue Courtemanche. Cela permettrait aussi un meilleur accès aux galeries de la Canardière et serait aussi plus sécuritaire pour les piétons. Traverser la rue dans le secteur d'Estimauville est un peu hasardeux dans le secteur du Terminus Beauport.

Pourquoi pas un tunnel entre le secteur du pont Drouin et Canardière? pour la 3e Avenue ça réglerait le problème (stationnement, place publique, marchande, sécurité, etc...)

Malheureusement je trouve que vos questions sont orientées vers le choix de la 3e avenue.

Quand on va dans un centre d'achat, on stationne sa voiture à plus de deux coins de rue de l'entrée de celui-ci. Pourquoi entretenir le mythe que l'on doit se stationner devant la porte du commerçant en milieu urbain?

Ayant un commerce sur la canardière, si vous enlevez la possibilité à notre clientèle de se stationner près de notre commerce, nous serons obligés de fermer ou déménager. 99% de notre clientèle vient en voiture.

Svp tenir compte de mes commentaires lorsque j'ai indiqué ne pas avoir trouvé la réponse que j'aurais souhaité indiquer dans le formulaire! merci!

L'option de la 4e Avenue est de loin la meilleure pour le passage du tramway en raison de ce que j'ai nommé précédemment: maintien de la vie culturelle, de la Place Limouloise et de l'accès aux commerces.

Je trouve que les tracés proposés ne sont pas optimaux.

Réponses

Faites passer le tramway par la 4e avenue s'il vous plaît. Faites-en une superbe avenue, une promenade tranquille dans le quartier en opposition à l'énergie qui se dégage de la 3e avenue et du coeur du quartier. Aménager la friche urbaine au sud de la canardière entre des capucins et Henri-Bourassa s'il vous plaît.

Ignorer le chialage - dans 10 ans ce serait impossible de trouver quelqu'un qui est toujours contre le tramway, je serais prêt à parier de l'argent là-dessus. Vous avez simplement à regarder l'expérience de Bordeaux et de Strasbourg.

Ne vous laissez pas critiquer par les commerçants qui ont peur de perdre 2-3 place de stationnement. On est capable de marcher un coin de rue de plus ou d'y aller à pied, en vélo ou en transport en commun!

Vive le tramway :)

Merci pour votre travail dans ce beau projet !

Merci !

Analyse du bruit le long du passage du tramway Détourner le transport lourd des zones résidentielles

"Même sur la 8e rue sans toi dans Limoilou je suis aussi perdu Qu'tout nu dans Tombouctou" S'il y a une station au coin de la 4e avenue, 8e rue et du Chemin de la Canardière, où est l'Espace Sylvain Lelièvre, elle devrait s'appeler STATION TOMBOUCTOU, en honneur de la chanson "Tombouctou" de Sylvain Lelièvre.

Merci

Merci beaucoup pour votre excellent travail!

Est-ce que le tramway peut arriver plus vite svp :-)

Pas de tramway. Trouvez un autre moyen de transport mieux adapté à la ville et son climat.

Continuez à faire du bon travail. Merci à toute l'équipe de projet !

Difficile de faire des choix sans connaître les impacts de chaque option.

Le secteur de la 3e avenue est en plein essor et maintient une superbe cohabitation locale entre commerçants et habitants, tous semblent très satisfaits de la situation. De plus, le tronçon prévu a déjà reçu des modifications importantes au cours des dernières années qui correspondent aux besoins actuels et futurs des citoyens et commerçants. Reconfigurez de façon importante ce tronçon et pour une période de plus de 3 ans (principalement dans les périodes les plus vivantes et achalandées) va mettre en péril assurément plusieurs commerces. La venue du Tramway pourra certainement faire partie d'une nouvelle réalité correspondant à l'avenir de la Ville, mais il est clair qu'un tronçon sur 3e avenue aura plus d'impacts majeurs que la 4e avenue, c'est d'une évidence certaine. Merci

J'ai assisté à la consultation publique, mais je suis très déçu que le choix du tracé entre la 3e avenue et la 4e avenue sera fait à l'insu des citoyens. L'excuse du court délai dans les changements imposés par le gouvernement ne justifie pas que les citoyens reçoivent si peu

Réponses

d'information sur l'impact que pourrait avoir dans leur quotidien l'option 3e avenue versus l'option 4e avenue.

La seule manière de déterminer s'il y aura une perte d'achalandage pour les commerces de la 3e avenue à cause de la réduction des stationnements, il faut faire une étude auprès de leur client pour savoir comment ils s'y rendent. À part Juneau et RMax, ce sont des commerces de proximités (restaurants, épiceries, boulangeries, fleuriste ...) qui gagneront à avoir une zone piétonne (terrasse pour les cafés et les restaurants), où les gens aimeront se promener. En ce qui concerne l'aménagement de la zone piétonne, ne vous laissez pas tenter par la mode européenne de minéraliser la nouvelle zone piétonne. Il faut mettre de la pelouse, replanter des arbres, des arbustes et des fleurs. Si l'on reste sur des pavés, de l'asphalte ou des gros blocs de pierre, la température de la zone augmentera (par radiation) et vous allez perdre en attractivité. Les gens préféreront aller se promener au bord de la rivière Saint-Charles.

Nous ne sommes pas dans une période normale, mais à la suite d'une crise...Le tram peut avoir de belles répercussions, mais certains ne s'en sortiront pas. Il faut être honnête avec les commerçants, les citoyens et ne pas embellir les années à venir. Je compte sur votre bienveillance pour faire un choix non pas seulement autour d'un projet d'avenir, mais aussi et surtout avec ceux qui y vivent actuellement.... Citoyens. commerçants, tout le monde à sa place.

Ce qui m'attriste le plus avec ce projet d'éléphant blanc est que nous sommes en ce moment en train de faire un sondage pour vérifier qui veut le MOINS voir le tramway passer devant chez lui. et non l'inverse. Les commerçants ne veulent pas que ça passe sur la 3. les résidents de la 4 ne veulent pas voir ça devant leur domicile. Nous sommes devant un projet dont personne ne veut. ou sont ceux qui le veulent ?? à quand un sondage sur qui veut le plus avoir le tramway. Les seuls que j'ai vus depuis 2017 demander d'avoir le trajet de tramway devant chez eux c'est le ministère du Revenu sur Marly, et on ne veut même pas faire la petite courbe restante pour aller les chercher, on préfère passer dans un champ vide incroyable. Va falloir un jour comprendre qu'on se trompe, car partout où voulez faire passer ce fiasco, les gens sont contre et sortent l'argument de "pas dans ma cour...." il y a quelque chose à retenir de ça vous ne trouvez pas ?? Ce projet est peut-être beau sur papier, mais il n'est pas fait pour nous, citoyens de Québec nous n'en avons jamais voulu de ce tramway et n'en avons pas besoin. Oui au projet structurant, à un RTC élargi, mais non au tramway ... enfoncé de force sans rien à dire gaspillage merci à l'administration Labeaume d'avoir basé sa campagne électorale de 2017 en se positionnant contre ce projet de tramway. et de n'avoir jamais osé sonder l'intérêt du plus gros projet de l'histoire de Québec par un référendum. Ce projet ne comble aucun besoin.

J'aurais préféré le tracé du tramway vers Charlesbourg qui empruntait la 1re avenue. C'est une erreur d'aller à destination pour une première phase .

Ce projet est vraiment super et contribuera sans aucun doute à améliorer la qualité de l'espace public des quartiers traversés. J'espère sincèrement que l'arrivée du tramway sera l'occasion de revoir à la baisse la place de l'automobile (vitesse autorisée, largeur et quantité de voies) et me réjouit à l'idée de rues réinventées. Merci à vous tous d'y avoir si bien travaillé malgré les embûches :)

Merci pour le sondage

Il fait absolument rendre ces quartiers plus modernes. Parce que présentement personne ne veut y aller ou y vivre.

Réponses

Domage que le trajet ne valorise plus la revitalisation de Saint-Sauveur par un passage sur charest.

Rendre l'accès plus facile à la Baie de Beauport.

Dépense inutile, qui dessert un centre-ville où je ne veux plus aller sauf par obligation. Encore une fois je me fais flouer par les fusions et la centralisation malsaine.

Je ne suis pas convaincue que le tramway est la meilleure solution avec nos conditions hivernales. De plus l'ajout de fils dans les airs est complètement inesthétique. On a enfoui les fils électriques dans le vieux Québec, et on va venir repolluer visuellement parlant, tout ce beau parcours.

pas besoin de tramway les gens ne feront pas leur marcher et apporter ça en tramway ,et de toute manière le maire n'était même pas favorable a cette idée

J'ai entendu dire que le 3e lien (qui est en fait le 4e puisqu'il y a un traversier aussi) permettrait la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. Je crois plutôt que cette conversion devrait être liée au tramway et devrait se réaliser indépendamment du 4e lien. Cette conversion assurera une bonne intégration du tramway dans les quartiers Limoilou, Pointe-au-Lièvre, St-Roch et Saint-Sauveur et permettra de créer de nouveaux espaces publics de proximité pour compenser les pertes potentielles dues au tramway.

Votre projet ne fait pas de sens. La ville n'a jamais voulu améliorer les parcours d'autobus, mais est prête à mettre de milliard sur un tramway que personne ne veut !

Bon courage à tous et à tous. On va l'avoir notre beau tramway!

Pensez au métro au lieu de tramway !!!

Oui

Merci

J'aimais mieux l'ancien tracé qui montait en direction de Charlesbourg

Il faut déclôturer Robert Giffard pour que le quartier à l'ouest du quadrilatère puisse rejoindre facilement le terminus D'Estimauville.

Pourquoi ne pas couvrir Charest et Jean-Lesage à la place?

Je crois que les ruelles parallèles à la troisième avenue pourraient être utilisées pour la livraison via la porte arrière des commerces. Cela réglerait la préoccupation pour la livraison soulevée par certains commerçants dans les médias.

Svp, dans Lairet, un Tramway, sur 1re avenue, on vous en supplie

C'est important ce que vous faites et bravo. Pensez notre ville pour moins de voiture, plus de vélo et de transport en commun.

Réponses

les autobus sont pleins de 7 h à 9 h du matin et de 15h30 à 17 h 30 de l'après-midi, le reste de la journée et de la soirée elles sont presque vides, gros gaspillage d'argent public, pourquoi ne demandez-vous pas l'avis des citoyens de Québec?

Pas de tramway serait une meilleure option

J'ai visité plusieurs villes dans le monde, les tramways empruntent généralement les artères principales et commerciales et évitent les rues résidentielles. Donc, votre tracé original qui emprunte la 3e Avenue et la Canardière, est le plus logique. Les commerçants qui ont des inquiétudes ou qui s'opposent au tracé original ne seront peut-être plus commerçants à l'ouverture du tramway, car à part quelques commerces qui sont implantés de longue date, la majorité change souvent de vocation. Pour les résidents de la 4e rue et de la 4e Avenue, si l'option B est retenue, ces deux rues risquent de se transformer en artère commerciale et de réduire le nombre de logements pour l'habitation, et sur ces deux tronçons de rues présentent le logement au niveau de la rue est habité majoritairement par le propriétaire, ce qui en fait un résident stable.

Je ne comprends toujours pas ce que le tramway offre de plus que le RTC. Si le réseau serait étoffé aux heures adéquates et plus de véhicule hybride.

Le tramway est un outil d'apaisement dans un quartier et un outil de vitalisation incroyable... Allez voir à Strasbourg et vous verrez!

J'ai vécu tout près du Domaine Maizerets et je trouvais alors dérangeant les bruits industriels au point de déménager. Dommage. J'espère qu'on va tendre vers une réduction de la pollution sonore dans les quartiers centraux.

L'implantation et la venue du tramway entraîneront de grands chamboulements qui vont demander beaucoup de résilience de la part des citoyens qui habitent le long du parcours en raison des travaux (bruit, saleté, mauvaises odeurs, circulation entravée) et par la suite du passage quasi incessant de très longs véhicules, quatre fois plus long qu'un autobus, si nous comprenons bien.

Il serait préférable d'investir cet argent pour restructurer l'ensemble du réseau du RTC, un tramway qui fait un trajet qui est déjà le mieux desservi de la ville ne changera rien. Le problème vient du fait que le reste de la ville est mal desservi et le peu ou ça va "bien" est mal organisé. Ce qu'il faut c'est plus de terminus, des trajets courts qui font la navette aller-retour rapidement et des trajets longs avec peu de stops pour déplacement rapide d'une zone à l'autre, que les quartiers industriels et commerciaux soient mieux desservis. Des lignes de thrombus seraient un ajout intéressant au réseau, moins coûteux, beaucoup plus flexible qu'un tramway, moins d'impact sur les infrastructures déjà présentes, possibilité de modifier au grandir le trajet à coût moindre.

Prévoir un arrêt à l'hôpital du secteur maizeret.

Il serait bien que dans les pubs à venir, nous n'ayons pas l'impression que le public cible du tramway est les personnes qui contribuent à l'embourgeoisement des espaces marginaux.. ce type de personne apporte la si belle mixité sociale de ces beaux quartiers à être de moins en moins mixte.. il serait bien que ça aille au moins l'air un tant soit peu pour Monsieur madame tout le monde.. Incluant les personnes marginales et en situation d'itinérance.. donc par le fait même abordable voir gratuit

Transformer Dorchester en un boulevard à 4 voies et à 2 sens, cela va éventrer St-Roch. C'est une très mauvaise idée. La nouvelle dimension des trottoirs est dérisoire.

Réponses

Le tramway est le jouet de Labeaume qui croit qu'il va marquer la ville de son empreinte avec ce moyen de transport désuet qui n'a été choisi que pour nuire au trafic automobile, sans penser à tous les problèmes que ça engendrera (plateforme nuisible pour les services d'urgence, pour les voitures et les vélos qui ne pourront plus traverser, pour le déneigement, scandaleuse coupe d'arbres matures, destruction de quartiers, etc., tout ça pour laisser les usagers continuer à se geler dehors pour attendre, à devoir faire de multiples transferts, etc.). C'est une catastrophe à tous les égards qui nous est rentrée de force dans la gorge sans notre consentement (aucune consultation publique) et qu'on devra probablement détruire dans un avenir pas si lointain. Et on ne parle pas des coûts ni du fait qu'on va détruire un quartier qu'on venait de revitaliser et qui jouit présentement d'une vie animée, riche et plaisante... tout ça pour satisfaire l'orgueil démesuré d'un homme qui s'avère être petit dans tous les sens du terme et qui fait la démonstration de son absence totale de vision. Pas fort. Quant à la CAQ, on se demande quel est leur raisonnement dans tout ça... vraiment décevant. Désolée du long commentaire, mais comme on ne nous demande pas notre avis, on le donne où on peut...

Le sondage a quelques questions qui pourraient être améliorées, notamment celle par rapport aux arrêts proposés dans Limoilou qui n'est pas tellement clairs au premier coup d'oeil.

Fermez le bureau de projet et arrêtez les dépenses en attendant l'élection ou un référendum à la grandeur de la ville.

Ne pas construire le tramway

Vous auriez dû vous rendre à Charlesbourg plutôt que Beauport.

Un mot pour finir: je ne suis pas un commerçant, aucun lien avec eux, mais faire passer le tramway sur la 3e av. serait une aberration.

Vive le tramway ça presse

Non merci.

La passe d'autobus du RTC DEVRA ÊTRE UTILISÉE AUSSI POUR LE TRAMWAY. Les gens ne seront certainement pas intéressés de payer 2 fois.

Merci pour les consultations. La fluidité de la circulation automobile ne doit plus être la priorité à la ville (comme c'est le cas actuellement). Il faut privilégier transports actifs et en commun. C'est un changement de paradigme nécessaire. Moins d'attente aux feux de piéton, priorité aux cyclistes même l'hiver, développez le cyclisme utilitaire (et pas imposer des détours inutiles aux cyclistes), etc.

Un référendum avant de faire le suppositoire Labeaume

La place au sol est limitée, l'ajout du tramway doit soustraire de la place actuellement dédiée aux autos, c'est juste logique. Une place plus grande et plus sécuritaire doit être donnée aux cyclistes et aux piétons : rappelons qu'ils n'émettent pas de GES et qu'en plus, par les bonnes habitudes de vie que leur mode de déplacement offre, ils coûtent moins cher au système de santé. La ville devrait réellement soutenir les saines habitudes de vie de ces citoyens, et cela implique de faire une réelle volonté politique et de faire des choix courageux : rééquilibrer la place des vélos et piétons face à la place des autos est urgent et incontournable. Il est urgent que la ville adopte un règlement pour obliger les stationnements souterrains dans les immeubles résidentiels qui se construisent, dès maintenant. Ceci est valable à la grandeur de

Réponses

la ville. Le 3e lien n'a pas sa place, la ville doit s'y opposer fermement, notamment car le tunnel n'accorde aucune place aux vélos et piétons : c'est une aberration en 2021. La seule manière que le 3e lien est recevable serait que le tunnel ait un trou juste pour les vélos et piétons et que, dans l'autre trou, les seuls véhicules autorisés à y rouler soit électriques, et avec 2 voies réservées pour le transport en commun.

SILENCE AUX ÉLECTIONS 2017, REFUS D'UN RÉFÉRENDUM, PAS DE TRANSPARENCE, PAS DE TRAMWAY. ENCORE ET ENCORE PLUS DE TAXES MUNICIPALES. ENCORE ET ENCORE DES CONTRIBUABLES SIFONNÉS. TOUT ÇA POUR SATISFAIRE LES LUBIES D'UNE SEULE PERSONNE.

C'est un beau projet, ce projet de tramway. De vieilles bâtisses, c'est bien beau pour les touristes, mais, nous, on doit y vivre!

non

Comment allez-vous assurer qu'il n'y aura pas de corruption.

La grande priorité d'un transport structurant est d'être en mesure de desservir le plus de gens possible. D'autres phases devraient être planifiées pour rejoindre la population du Nord et pas seulement à Charlesbourg. Il commence à y avoir beaucoup de gens qui habitent le long de Robert Bourassa, entre autres.

Le projet de tramway n'a pas sa place à Québec. Curieux que l'infâme Labeaume se sauve avant le début des véritables problèmes.

Le maire Labeaume a baissé ses culottes en acceptant les directives d'un 1er ministre qui devrait avoir autre chose à faire que de s'occuper d'un trajet de tramway. Tout ça pour faire avaler son projet d'élargissement d'autoroutes pour les voies réservées et son tunnel à 10G\$. Quelle mascarade !

Non

Non

J'espère sincèrement qu'il n'y aura aucun fil aérien avec ce tramway, sinon le paysage de Québec reculera un siècle derrière.

Il un projet vraiment vert, qui consiste à, limiter le trafic automobile, apporter plus de verdure, penser aux piétons, aménager des plazas avec chaises et tables pour permettre de socialiser et avoir l'impression d'avoir une vraie vie de quartier sans nécessairement faire de gros spectacles pour distraire la population. Il y a des gens qui vivent autour. J'ai déjà eu à subir des weekends de musique qui traversait mon appartement alors que j'étais atteinte de migraines. C'est très souffrant. On ne se sent plus chez soi. Aucun repos de 10h à 22h. Insupportable.

Je souhaite que le projet de tramway ne se réalise pas et que l'on prenne cet argent pour vraiment améliorer les transports pour tous. On peut faire beaucoup mieux pour bien moins et j'espère que mon quartier ne sera pas dénaturé par cette immense infrastructure bétonnée que je n'utiliserai jamais.

Non au tramway

Réponses

Faites un référendum sur l'acceptabilité du tramway

Merci de bien vouloir écouter les citoyens au lieu des médias de toutes sortes. Je vous serai reconnaissant si vous faites un référendum clair, net et précis à ce sujet! À ce moment-là, nous pourrions constater que vous avez un minimum de respect envers les citoyens.

Si, la ville et le maire sont si convaincus que la population est pour ce projet. Un votre référendaire.

Un projet de transport en commun structurant était attendu de longue date. Les pouvoirs publics devraient rapidement mettre en branle la construction d'un autre axe de tramway desservant l'axe de la 1re avenue. La décision de ne pas desservir cet axe révèle une mécompréhension de la ville de Québec de la part des élus provinciaux (gouvernement Legault) La 1re avenue gagnerait assurément en matière de développement commercial et global en ayant elle aussi un trajet de tramway.

Je trouve dommage que le trajet ne passe pas sur la 1re avenue. C'est une artère plus commerciale et achalandée qui aurait bénéficié de cet apport au transport en commun - le passage dans Limoilou 3e ou 4e avenue a plus d'inconvénients que de bénéfices à tout point de vue (trafic, bruits pour les résidents, entrave à la vie de quartier, etc.)

Étant un citoyen du quartier Lairet j'ai été particulièrement déçu lorsque le gouvernement a annoncé que le tronçon de la 1re avenue serait abandonné. Je souhaite et j'espère qu'une deuxième phase du tramway arrivera très vite et que la population de Lairet et du haut Limoilou pourra profiter également du tramway.

Je supporte le projet !

Maizerets doit pouvoir se développer avec de petits commerces de proximité dans les anciennes rues commerciales comme la rue Mauvils. C'est si joli, plein d'arbres et peu de circulation automobile... ça ferait vraiment des beaux cafés ou bars de quartier... il faut que le zonage le permette.

Les autobus qui sillonnent les quartiers Limoilou et Maizerets devraient être plus petits et électriques.

On ne peut faire plaisir à tout le monde aux dépens de l'efficacité du nouveau moyen de transport.

Devancer la mise-en-place du tramway avant 2027 serait super, mais bonne chance! Aussi, pas pour rouvrir une boîte de Pandore, mais n'y a-t-il vraiment aucune possibilité de réutiliser la côte Dinan au lieu d'un tunnel? Et, continuer de prévoir et mettre en place un réseau qui dessert l'ensemble de la population (trains de banlieue, etc.). Merci

Le quartier a besoin de plus d'espace vert avec des bancs et des tables pour permettre aux gens habitants dans des immeubles à logements de profiter de la nature autrement que sur un balcon de béton.

Bravi

Réponses

Je suis totalement en accord pour bonifier les circuits de transport en commun ainsi que la fréquence, mais totalement en DÉSACCORD d'utiliser un tramway pour ça! On obtiendrait meilleur rendement et à grandement moindre cout avec des autobus performants et bien conçus et électriques et synchroniser avec les feux de circulation, avec les aménagements requis (et cabines d'attente) et en ajoutant des circuits pour servir les banlieues.

Pensons à notre vie de quartier d'abord et à ses habitants. Un tramway sur la 4e avenue ne ferait aucun sens alors que sur la 3e avenue, cela stimulera économiquement le quartier.

J'espère que la voix des résidants sera entendue et privilégiée dans le choix du tracé et que les hauts cris de la SDC Limoilou ne seront pas amplifiés, bien que ses membres fassent partie intégrante de la vitalité du quartier. Sur une note plus personnelle, j'ai visité de nombreuses villes européennes dotées d'un tramway et TOUTES privilégient un tracé sur les axes commerciaux plutôt que sur les avenues résidentielles dans leur partie centrale. Si le tramway de Québec aspire à être la colonne vertébrale du REC, il doit suivre la même logique.

Un tramway sur la 4e avenue risque de davantage déranger les citoyens le matin et le soir. Il risque aussi de créer deux avenues commerciales et de nuire aux commerces de la 3e avenue, qui pourraient bénéficier de la publicité amenée par le tramway.

C'est un beau projet, mais le choix de sa localisation pour respecter les résidents, les pistes cyclables, le charme des rues piétonnières, boutiques et restaurants, etc. sera un élément crucial pour sa réussite. Merci!

avec le tramway et les constructions en hauteur (plus de 6 étages) le coin Estimauville et Sainte-Anne ne sera plus agréable à vivre

Si vous retenez la 3e Avenue, il y aura un impact FORT sur la circulation sur la 4e Avenue. Si vous retenez la 4e Avenue, il y aura un impact FORT sur la circulation sur la 3e Avenue. De ce fait, il importe que votre plan et votre aménagement ne se limitent pas uniquement à l'artère de passage, mais que des interventions structurantes soient prévues sur l'artère qui n'est pas retenue, afin d'éviter des débordements importants en matière de circulation.

Sommes du Saguenay. Visitons souvent notre fils propriétaire dans le Vieux-Limoilou. Ait déjà habité dans ce ce secteur et logiquement le tracé A doit-être retenu et3ou privilégié.

Ce serait pertinent de comprendre les raisons des choix pour un tramway, expliquer davantage à la population les enjeux, et d'offrir une voix à tous et toutes

Abolissez ce gouffre financier.

J'ai hâte!! J'ajouterais ce détail : des possibilités de lumière rouge à la demande des piétons (exemple : c'est toujours vert, mais les piétons peuvent activer une lumière rouge au besoin).

Plusieurs impacts sont méconnus et un choix sera fait malgré tout sans ces réponses. C'est un peu dommage.

C'est le projet le + important pour le transport dans la ville de Québec.

Pour avoir utilisé des tramways à travers le monde, il devient un mode de vie et toutes actions économiques et culturelles devraient se greffer sur le trajet du tramway.

Réponses

J'ai bien hâte de prendre ce moyen de transport

Oui SVP tenez contacte de ma suggestion De desservir le Grand Marché

SVP ajoutez plus d'arbres

Je suis super content que Québec ait enfin décidé de se doter d'un tramway. La modernité arrive en ville! Le 3e lien, de son côté, est d'une absurdité désolante. Les sommes évoquées pourraient trouver des usages bien plus appropriés, comme financer un accès gratuit ou à très faible coût au transport en commun pour plusieurs décennies. De quoi favoriser l'adoption de saines habitudes de déplacement par plusieurs générations de Québécois!

Sachant la belle différence au niveau du désengorgement des voies automobiles (vécut l'implantation du tramway à Luxembourg-Ville) je souhaite de tout coeur un tramway qui permet des déplacements efficaces entre les différents pôles. Ce sera un véritable atout, car un horaire fréquent et régulier permet des déplacements spontanés et simples.

MERCI POUR LE TRAMWAY!!! Peu importe, où il passe, nous sera ravi. Mais la 3e avenue est de loin un meilleur choix même si on enlève quelques stationnements en parallèle sur un tronçon de deux rues.

Il est temps de faire preuve d'audace et d'amorcer le virage en matière d'urbanisme qui mettra de côté le tout à l'auto et favorisera les transports en commun et actif.

Je demeure au coin de la 4e rue et 4e Avenue depuis plus de 25 ans, j'avais 17 ans quand j'ai commencé à y habiter et j'aimerais bien préserver la tranquillité de ce quartier. Personnellement je n'ai pas fait passer le tramway dans Limoilou, ça va diviser le quartier en 2, mais puisque la décision semble prise et bien un tramway dans ma tête à moi c'est pour donner de l'effervescence à une rue commerciale et non un quartier résidentiel. Merci d'en tenir compte lors de votre tracé final. Merci aussi de faire en sorte de préserver les stationnements dans le quartier et faire en sorte que les ruelles ne deviennent pas toutes des stationnements, mais bien qu'elles restent un coin de verdure pour le quartier. Merci et bonne journée, :)

Monter dans le tramway par peu importe la porte avec bornes pour billets à acheter sans contact dans le tramway

J'aimerais faire partie du groupe qui analysera le parcours retenu avant de le considérer comme étant officiel. Je peux m'exprimer et je peux expliquer quantité d'idées. Je prends le transport en depuis 40 ans .

Nous avons plein de belles opportunités pour mettre l'expérience citoyenne au quotidien à l'avant plan et d'améliorer la vie des quartiers. Profitons-en!

Merci de veiller à consulter la population avec des éléments tangibles de réflexion tout en étant en mesure de répondre aux questions des citoyens. Également, en proposant quelques scénarios ici et là, on ferme d'emblée la porte à d'autres scénarios possibles et pour lesquels les présentations réalisées par les professionnels de la ville étaient évasives. On ne parle pas de ce qu'on ne veut pas aborder autrement dit. Dommage de travailler de la sorte lorsque les impacts tant positifs que négatifs seront vécus par les résidents de ces secteurs. Il est important de prendre le temps de réaliser ces étapes avec application et non dans l'urgence d'impératifs techniques et/ou politiques.

Réponses

Le tracé abandonné vers Charlesbourg est une erreur
J'espère que le tramway verra le jour
Oui à un tramway, non à un train de banlieue en ville !
Je suis pour le projet de tramway, mais souhaite que son passage à Limoilou se fasse selon l'option de la voie partagée, pour réduire la circulation automobile et non l'augmenter
Au-delà du tracé, l'important est de faire en sorte que l'aménagement ait pour impact de réduire la circulation et la densité automobile dans notre quartier. Il ne faut pas tenir pour acquis que la seule présence d'un tramway aura cet effet, la ville doit mettre en place des mesures de différentes natures pour dissuader les automobilistes d'utiliser notre quartier comme voie de transit.
Très heureux de la venue d'un tramway un plus pour les citoyens
J'insiste sur l'importance d'un petit détour sur Henry-Bourassa et 18e pour bien desservir l'Hôpital. La partie nord de l'Hôpital est à plus d'un kilomètre de la rue Canardière
Le tramway ne devrait pas passer devant ni les commerçants ni les habitants du quartier. Limoilou manque déjà d'espaces pour bien circuler. L'ajout de One-Ways compliquera la circulation. Les automobilistes sont rabroués au dernier rang. Personne ne veut du tramway en réalité... les gens qui le désirent se disent; Oui mais pas devant chez moi!
Non
Il me semble que le passage du tramway sur l'artère commerciale du Vieux-Limoilou, avec une station en plein cœur du quartier est simplement l'option la plus «logique», voire «naturelle». Il y aurait quelque chose d'étrange à contourner le cœur du quartier et à excentrer la station. Surtout, ce serait manquer une occasion historique de réaménager, d'améliorer le cœur du quartier, de le rendre encore plus attrayant avec une 3e Avenue partagée, sécuritaire, belle et dynamique.
Ce projet de tramway est une occasion unique de redéfinir l'utilisation de l'espace public en ville, il ne va pas falloir avoir d'être innovant et visionnaire au niveau des aménagements autour du tracé tramway
À l'occasion
Au cours de la construction, il y aura une forte tentation et sûrement beaucoup de pression de la part du gouvernement du Québec pour couper les coûts en faisant le minimum, en sacrifiant la beauté de la plateforme, en ajoutant le moins de végétation possible et en faisant les choses de la manière la plus générique possible dans les pires traditions nord-américaines d'urbanisme exécrable et du culte du béton (comme le REM à Montréal qui est une vraie cicatrice urbaine). C'est exactement le contraire de ce qu'il faut faire. Inspirez-vous des magnifiques exemples de réseaux de tramway en France où énormément de verdure a été ajoutée, des rails entourés d'élégants pavés ou de gazon, les fils camouflés par des allées d'arbres soigneusement taillés sur les grands boulevards, des trottoirs larges et des aires de repos, etc. Québec a une personnalité particulière. C'est la plus européenne des villes du Québec en plus d'être notre Capitale nationale. Elle n'est pas née pour un petit pain. Il faut lui donner un réseau digne d'elle et de sa beauté. Quand on essaie d'économiser les fonds de tiroirs et qu'on fait "cheap", on finit toujours par le regretter. Commencez aussi à planifier un

Réponses

trajet pour une seconde phase pour Lairet et Charlesbourg. Comme ça, vous serez prêts pour le moment où le climat politique sera propice.

Peu importe les décisions prises, des gens se plaindront... Il vaut donc mieux prévaloir la vision à long terme du quartier et l'intérêt de ses habitants que les gens qui ne font que le traverser en automobiles.

Mon intérêt est surtout le pôle St Roch et l'implantation sur Chalutier et aussi 4e rue. L'information doit être rendue publique rapidement.

Le tramway est une belle opportunité pour repenser les espaces publics et les rendre plus accessibles à pied ou à vélo.

Vivement une phase deux vers l'arrondissement Charlesbourg.

Je trouve que l'information est très limitée sur l'impact de l'insertion du tramway sur l'augmentation du trafic automobile sur les rues avoisinantes. Habitant sur la 4e rue entre la 3e et la 4e avenue, je me questionne sur l'augmentation potentielle du trafic sur ma rue selon l'option choisie. Je crains aussi la perte d'intimité et l'augmentation de la luminosité nocturne qui est déjà forte sur ma rue advenant le passage du tramway sur la 4e avenue.

Quartier extrêmement bruyant et avec beaucoup de vibrations à cause du trafic très important, notamment des camions et des bus (bus jaunes inclus, qui passent par exemple quotidiennement en soirée dans la 22e rue en transportant des adultes), mais également des grands axes, des autoroutes et du chantier de l'hôpital (tout près de chez moi). J'ai vécu dans plusieurs arrondissements à Québec et nulle part, le bruit ambiant (du trafic essentiellement) et les vibrations (le simple passage d'un camion fait trembler la maison ; imaginez les nuits de déneigement ! où, curieusement, mais probablement à cause de la largeur de la rue, des camions passent toutes les 10 minutes environ durant toute la nuit) n'est aussi fort que dans ce quartier, ni aussi continu. Il est impossible de garder les fenêtres ouvertes la majorité du temps, malgré les fortes chaleurs et les canicules printanières et estivales ; encore moins pour dormir, bien que de l'air frais soit nécessaire. Et ce, malgré le couvre-feu (faible diminution du trafic constatée). Cela rend le sommeil et, conséquemment, la vie très difficiles.

Question # 18. Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires? Veuillez laisser ce champ vide si vous ne souhaitez pas le faire. 271 Réponses

Réponses

J'espère que la Ville prendra ses décisions en pensant "long terme", je crois que les émotions soulevées par les citoyens (dont le miens ;-)) sont valables, mais souvent, les gens s'opposent sur des choses qui ne seraient finalement pas drastiques. J'ai grandi en Europe (Autriche) où le tramway fait simplement partie de l'environnement (pas super efficace ce qu'on retrouve à Vienne comparé au métro, mais bon...), ça harmonise bien avec les commerces et les stationnements sont réglés par des vignettes. Il faut arrêter de mettre les voitures au centre de notre vie et aménager tout pour ces moyens de transport (puis, comme mentionné, j'ai deux voitures...mais une ville doit être pensée pour des piétons et cyclistes en premier...sinon, on va encore voir plus des gens qui vont déménager en banlieue, car le centre-ville n'offre pas de qualité de vie adéquate...).

Réponses

Si possible, plantez des arbres matures pour remplacer les arbres souper. On sait tous que planter de petits arbres prend des années avant d'avoir des propriétés comme améliorer la qualité de l'air ou même pour le visuel.

Le tramway doit s'adapter aux habitants des quartiers ainsi qu'aux employés, et non l'inverse. Le tramway doit immédiatement être vu comme une amélioration de la qualité de vie de tous et de toutes, et non comme une menace (bruit, circulation automobile des résidents et des clients des commerces, défiguration du paysage urbain, etc.).

Le tracé 1re avenue / 18e rue demeure le meilleur pour capter le plus d'usagers du transport en commun. 650 mètres de plus pour mieux rentabiliser l'investissement.

1- Les résidents de la 4e Rue et la 4e Avenue vivent actuellement de nombreux inconvénients en lien avec l'intense circulation du secteur. Ce corridor est utilisé par plusieurs modes de transport motorisés (voitures dans les deux directions, nombreux camions (marchandises, déneigement, etc.), autobus du RTC (parcours 28) et véhicules d'urgence). Cela entraîne déjà des nuisances pour les résidents (bruit, vibrations, poussière) auquel s'ajoute de l'insécurité pour les usagers vulnérables (certains sont des enfants). Il nous paraît essentiel que la venue du tramway ne représente pas une nuisance supplémentaire pour les résidents. À cet effet, nous suggérons que la Ville revoit entièrement la circulation du secteur afin de réduire le nombre d'utilisateurs motorisés dans la 4e Rue et la 4e Avenue. Si le tracé 4e Rue est choisi, la vocation de ces voies devrait être modifiée afin de devenir un corridor majeur de transport collectif et actif (devenir à sens unique, accueillir le tramway et des aménagements pour les cyclistes et piétons). En outre, cela permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à la piste cyclable de la 8e Avenue, alors que les liens cyclables est-ouest manquent dans le secteur. Nécessairement, pour que ce soit possible, certains modes de transport devraient emprunter d'autres voies de circulation, comme les camions et les véhicules d'urgence, par exemple. 2- L'implantation du tramway dans le quartier de Limoilou pourrait engendrer une augmentation de la circulation de transit dans les ruelles par les véhicules motorisés souhaitant éviter le parcours du tramway. Cela soulève des questions de sécurité pour les usagers des ruelles, notamment les plus vulnérables, en plus de nuire à la qualité de vie des riverains. Rappelons que certaines ruelles vivent déjà cette problématique, comme celle située entre les 4e et 5e Rues et les 3e et 4e Avenues, utilisées par les automobilistes et camions afin d'éviter les feux de circulation. Il est primordial d'adopter des moyens afin d'éviter que les ruelles soient utilisées pour la circulation de transit. Aussi, la ruelle susmentionnée est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de Limoilou de la Ville. Notre OBNL entame la phase de réalisation du projet. Nous nous inquiétons à savoir si le projet de tramway aura un impact sur notre projet de revitalisation: lors des travaux entourant le tracé sur la 1re Avenue, la Ville proposait d'utiliser les ruelles comme lien routier pour compenser les culs-de-sac mis en place pour laisser passer le tramway. Selon ce scénario, les ruelles visées seraient toutes réaménagées et le déneigement serait pris en charge par la Ville. Si la Ville persiste avec une telle proposition, cela aura un impact majeur sur notre projet, alors que nous nous apprêtons à dépenser 100 000\$ pour revitaliser notre ruelle (80% Ville, 20% résidents). 3- Au sud de la 5e Rue, le secteur présente un déficit de végétation. Sur la 4e Rue, nous chérissons les quelques arbres matures qui s'y trouvent et nous tentons depuis longtemps de verdir notre milieu de vie pour lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et contrer la poussière qui s'abat sur le quartier (en raison de la circulation locale, de la présence d'autoroutes et du port à proximité, etc.). Nos efforts vont de concert avec ceux de la Ville en matière de verdissement; en effet, notre ruelle est inscrite au programme d'intervention et de

Réponses

revitalisation des ruelles de Limoilou et nous prévoyons investir dans le verdissement de notre ruelle. Ainsi, nous souhaitons que la Ville s'engage à maintenir en place les arbres que nous avons sur la 4e Rue en prenant des dispositions pour éviter d'empiéter sur les terrains des riverains. Bien que la Ville prévoie un ratio de plantation de deux nouveaux arbres pour chaque arbre retiré, il serait nettement préférable de laisser les arbres matures en place.

Il devrait aussi y avoir une station à l'hôpital.

On a très hâte au tramway!!! Ça va changer la vie pour le mieux.

Les intentions d'aménagement des ruelles n'ont pas été dévoilées. Certains résidents ont déposé des projets dans le cadre du programme de revitalisation des ruelles de la ville et devraient être impliqués dans les échanges.

Le retour du piano jaune serait intéressant.

Le tramway dans Maizerets est une opportunité d'embellir Canardière, a bien mauvaise mine

De nombreux jeunes vont à l'école du monde en vélo, mettre une piste cyclable nord-sud protégée ou même transformer une rue nord-sur à proximité de l'école pour uniquement laisser les vélos et les piétons passer permettrait au nouvel utilisateur et aux parents d'avoir plus confiance et se sentir en sécurité en vélo. Plus de famille laisserait aussi leur jeune se déplacer en vélo dans le quartier. Avoir des installations pour les vélos aux stations de tramway. Pas juste un mini rack pour barrer son vélo, avoir des infrastructures permanentes et de qualité pour les vélos.

Je trouve que le tramway est un beau projet à long terme. Par contre, il ne faudrait pas que celui-ci vienne détruire la vie sociale et commerciale que le vieux Limoilou a mis tant de temps à bâtir. Il faut y vivre pour comprendre l'importance de ce carrefour dans la vie quotidienne des résidents.

Je reviens sur l'hypothèse de la 2e avenue et la 6e rue beaucoup plus pertinente, à l'avis de plusieurs personnes. Mais on nous enferme dans un sondage qui ne comporte que 2 possibilités la 3e et la 4e avenue.

L'arrivée du tramway dans Maizerets va stimuler le développement (déjà commencé) du secteur résidentiel, entre autres locatif. Il va en être de même pour la future zone d'innovation du Littoral Est qui devrait elle aussi être grandement stimulée par son arrivée. L'occupation du territoire va donc fortement se densifier dans les prochaines années. C'est maintenant, et non lorsque les travaux du tramway seront avancés, voire terminés, qu'il faut planifier les aménagements en lien avec la qualité de vie. Plus vous vous y prenez en amont, et plus les résultats seront intéressants.

Réponses

Faire connaître les projets d'ajustement de l'offre d'autobus avec l'arrivée du tramway

Je suggère fortement un tram implanté directement sur rue pour faciliter l'acceptabilité sociale et ainsi, ouvrir la voie pour des phases subséquentes!

Nous sommes heureux de voir que le projet de tramway avance bien et qu'il verra très certainement le jour. Nous avons toutefois quelques commentaires à vous soumettre et dont la prise en compte nous semble nécessaire pour assurer l'acceptabilité sociale de ce projet par le milieu : 1- Les résidents de la 4e Rue et la 4e Avenue vivent actuellement de nombreux inconvénients en lien avec l'intense circulation du secteur. Effectivement, ce corridor est utilisé par de plusieurs modes de transport motorisés, soient les voitures (dans les deux directions), de nombreux camions (marchandises, déneigement, etc.), les autobus du RTC (parcours 28) et les véhicules d'urgence (qui circulent d'ailleurs à une vitesse trop élevée dans un secteur résidentiel). Cette circulation entraîne déjà des nuisances pour les résidents, qu'il s'agisse du bruit, des vibrations et de la poussière. À cela s'ajoute un sentiment réel d'insécurité pour les usagers vulnérables, tels les piétons et les cyclistes (certains sont des enfants). Ainsi, il nous paraît essentiel que la venue du tramway ne représente pas une nuisance supplémentaire pour les résidents. À cet effet, nous suggérons que la Ville revoit entièrement la circulation du secteur afin de réduire le nombre d'utilisateurs motorisés dans la 4e Rue et la 4e Avenue. Avec l'arrivée du tramway, la vocation de ces voies devrait être modifiée afin de devenir un corridor majeur de transport collectif et actif. Ainsi, elles pourraient devenir à sens unique, accueillir le tramway et des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. En outre, cela permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à la piste cyclable de la 8e Avenue, alors que les liens cyclables est-ouest manquent dans le secteur. Nécessairement, pour que ce soit possible, certains modes de transport devraient emprunter d'autres voies de circulation, comme les camions et les véhicules d'urgence, par exemple. 2- Au sud de la 5e Rue, le secteur présente un déficit de végétation. Sur la 4e Rue, nous chérissons les quelques arbres qui s'y trouvent et nous tentons depuis plusieurs années de verdir notre milieu de vie. Cela est absolument nécessaire afin de lutter contre les îlots de chaleur, améliorer la qualité de l'air et contrer la poussière qui s'abat sur le quartier (en raison de la circulation locale, de la présence d'autoroutes et du port à proximité, etc.). Nos efforts vont de concert avec ceux de la Ville en matière de verdissement; en effet, notre ruelle est inscrite au programme d'intervention et de revitalisation des ruelles de Limoilou et nous prévoyons investir plusieurs milliers de dollars dans le verdissement de notre ruelle. Ainsi, nous souhaitons que la Ville s'engage à maintenir en place les arbres que nous avons sur la 4e Rue en prenant des dispositions pour éviter d'empiéter sur les terrains des riverains. En d'autres mots, nous souhaitons rappeler que les résidents de la 4e Rue et de la 4e Avenue sont déjà très impactés par l'importante circulation routière et le déficit de verdure et que l'arrivée du tramway devrait représenter une opportunité afin d'améliorer notre milieu de vie et non d'y ajouter des nuisances et des contraintes supplémentaires.

il faut que la canardière demeure a double sens pour les voitures

je comprends que vous êtes enthousiasmé par votre projet, car vous y êtes impliqué à fond. Mais vous avez vraiment le nez collé sur l'arbre alors que vous ignorez la forêt. la population de Québec n'a pas besoin de ce tramway comme colonne vertébrale de ce futur réseau structurant. Nous ne sommes pas une métropole, nous ne sommes pas l'Europe. c'est beaucoup trop de sacrifice pour le peu d'avantage réel que ça pourrait apporter. d'autant plus que ce projet a été

Réponses

bâtit sur de la petite politique, de la magouille électorale, alors que le maire labeaume était vivement opposé au projet de tramway lors des élections de 2017 et qu'il a sorti ça de nulle part quelque mois après sa réélection. Ben en fait nulle part, non. Ça a fini par se savoir que le gouvernement libéral de Mr couillard tentait de tout faire pour mousser ses chances de réélections dans la région de Québec et que le projet tramway était déjà sur le bureau du maire et qu'il l'a caché à notre insu, alors qu'il se moquait sur la place publique de Anne guerette et de SON projet de tramway. le maire actuel verra probablement son propre discours lui revenir dans la face, quand la population de Québec lui rappellera que "les gens de Québec ne sont pas si stupides que ça" et qu'on s'en souviens. J'ai voté pour équipe labeaume en 2017 parce que je trouvais le projet tramway complètement tiré par les cheveux. disons qu'en tant qu'électeur je m'en suis fait passer une petite vite dans le derrière. Bravo la démocratie. si la ville était si confiante de l'appui de cet éléphant blanc, nous aurions déjà eu un référendum sur le plus gros projet de l'histoire de la ville. vous avez peur de la vrai réponse. trop de sacrifices pour si peu d'avantages

Ne faites pas les choses à moitié! Les commerçants ont toujours peur pour leur stationnement, mais ils changeront d'avis éventuellement. Par contre il faudra vraiment les aider, je doute que votre programme soit suffisant bien que dans la bonne direction. AUSSI, il faudra anticiper les risques de voir arriver des franchisés (Zara, Starbucks..) dans l'offre commerciale.

La présentation pour les citoyens n'était malheureusement pas à la hauteur du projet... malgré que nous soyons actuellement seulement à l'étape de définir les critères pour l'appel d'offre, j'aurais aimé que l'équipe du bureau de projet nous fasse "rêver" un peu sur les possibilités entourant l'arrivée du tramway. Beaucoup de réticences dans la population et on nous présente un projet avec peu de détails et de possibilités, beaucoup trop de questions restées en suspens pour réussir à "convaincre" les indécis... Malgré la démonstration d'une excellente maîtrise du dossier, je ne suis pas certaine que les gens du bureau de projet sont conscients du grand sentiment d'appartenance au quartier et qu'ils connaissent vraiment les éléments qui tiennent à coeur les citoyens du vieux Limoilou. Limoilou c'est beaucoup plus que la place Limouloise!! Malgré une opinion très favorable au tramway, je suis ressortie de cette rencontre avec un goût amer face au projet... cette rencontre mêlée au départ de M. Labeaume me fait craindre un dérapage du dossier pour les prochaines étapes... Je ne peux maintenant qu'espérer que le/la prochain(e) maire(sse) sortant(e) saura suivre de près le dossier et qu'il/elle aura le courage politique de gérer ce dernier à la manière des fêtes du 400e, si le besoin se fait sentir.

Si l'option de la 3e avenue était retenu (ce qui serait le plus logique, considérant que dans la majorité des villes, les tramways circulent sur les artères commerciales), j'aimerais qu'on songe à établir un stationnement étagé à proximité de la 3e avenue, afin de permettre la diminution de stationnement sur rue, tout en donnant l'option de se stationner à proximité. Je pense au terrain possédé par la ville sur le lot 1569828 qui serait tout à fait approprié et devrait dissiper les doutes de certains commerçants.

Lors du webinaire de présentation, j'ai été surprise et désolée d'entendre que l'une des principales préoccupations des gens c'est de perdre des places de stationnement. Pour moi, le tramway devrait servir à réduire la dépendance à la voiture en plein coeur de la ville. Si cet objectif n'est pas atteint, le tramway ne sera pas un véritable succès.

Réponses

Répondre à la question : va-t-il y avoir des expropriations entre le pôle Saint-Roch et la canadière? Si oui, les nommer de suite et peu importe si le tracé est sur la 3e ou la 4e. Vous le savez déjà..

En espérant une phase 2 au nord pour Charlesbourg, comme initialement prévu.

Il serait souhaitable d'avoir une station à proximité du CLSC

Annuler le projet de Tramway. C'est ridicule. Demander aux usagers du RTC comment ils pourraient améliorer le service et je vous garantie que pas beaucoup de monde vont avoir le tramway comme solution.

Vivement une phase 2 qui monte vers le nord de Charlesbourg! Au moins jusqu'au terminus Charlesbourg

Nous avons choisi Limoilou pour la 3e avenue et l'espace de stationnement bien qu'il soit limitée nous permettait d'avoir un juste compromis. Bien que nous trouvons que ce projet est intéressant, il apporte beaucoup d'inquiétudes et nous forcera peut-être à réévaluer notre choix de rester en ville en fonction des décisions qui seront prises.

Les quelques places de stationnement que nous avons en face de notre commerce sont primordiales au fonctionnement de celui-ci. Les gens viennent de partout pour acheter chez nous et repartent avec des objets lourds. C'est hors de question qu'ils puissent le faire en venant en tramway ou en ayant à marcher sur deux trois coins de rues.

J'espère que la 4e Av. sera privilégiée. J'espère aussi que l'ensemble de la circulation sera revue pour ne pas surcharger les rues de contournement et préserver la tranquillité résidentielle des ruelles.

Je n'ai pas de voiture. Et j'ai une difficulté à me déplacer à pied. J'utilise donc les autobus. J'habite la 4e Ave (Lairet) mon parcours habituel pour aller au travail est le 28 (4e Ave). Si le tramway passe par là, je m'inquiète de la correspondance avec les autobus. Est-ce que ça va rendre mon déplacement difficile.

Un tramway, infrastructure majeure, doit toujours emprunter les voies de circulation principales, commerciales comme ça se fait partout ailleurs. Les voies résidentielles sont pour desservir une densité de résidents y habitant 24 / 24 et de conserver une proximité des contacts et des espaces de vie existants. Pour la décision sur les tracés et des stations dans les secteurs concernés, le choix prépondérant devrait être fait par les résidents directement concernés par les options ou du moins que leur voix ait un poids majoritaire.

Réponses

L'impact pendant la durée des travaux ne devrait pas être un critère si important. Pensons à long terme

Un mode léger aurait été préférable

Nous souhaitons d'autres phases au projet.

Ce n'est pas tant l'impact du tramway qui me préoccupe, mais la longue période de travaux que les résidents devront "endurer" afin de permettre que les banlieusards puissent se rendre en ville en toute quiétude dans quelques années...Il me semble que c'est cher payer pour des déplacements ponctuels (matin- soir), car le reste du temps on y arrive encore très bien!

L'option 4e avenue est de loin préférable à celle de la 3e.

Le projet du tramway aurait dû faire face à un référendum selon l'avis de plusieurs et celle-ci me rejoint

J'aimerais que l'idée du tramway qui passe par la 1^{ère} avenue jusqu'à la 18^{ème} rue et ensuite aille chercher la Canardière soit dans les options. La 1^{ère} avenue a besoin de revitalisation et la 18^{ème} rue est très dangereuse et devrait être revue. De plus la 18^{ème} rue est la rue qui permet de faire communiquer les différents quartiers et le grand marché de Québec. De mémoire, les terrains le long de ce trajet, (coin 1^{er} et 18^{ème}) sont déjà achetés par la ville.

Vos questions donnent l'impression qu'on utilisera la 3^e av... pourquoi demander « si la 3^e est utilisée » et ne pas demander « si la 4^e est utilisée »? J'ai répondu selon vos choix, mais je ne veux rien savoir qu'on bloque une partie de la 3^e (avez-vous des alternatives qui permettraient aux piétons et cyclistes de passer quand même?)

NoWay Tramway rendez-vous aux élections municipales pour porter au pouvoir celui qui en a le leadership déchirera ce projet de fou pour le reléguer aux oubliettes....

J'aimerais avoir plus d'informations concernant la relocalisation des espaces de stationnement, ainsi que l'accès potentiel à notre logement situé sur la Canardière. En effet, je doute qu'il y ait assez de places dans les rues environnantes pour tous les habitants dont les espaces de stationnement seront supprimés. Je trouverais plus commode de réserver les portions de la 3^e avenue et de la Canardière au tramway, piétons et véhicules des habitants de la rue UNIQUEMENT afin que nous puissions conserver nos places de stationnement (pour l'épicerie et les déménagements notamment, je ne me vois pas marcher deux rues entières avec mes sacs de courses bien lourds). Il me semble qu'il est facile en auto de faire un détour, mais que c'est plus embêtant pour les piétons. Merci de considérer mon témoignage.

Le tramway est un projet de marque sans aucune légitimité. C'est une fraude électorale

Réponses

3ieme avé elle es vide de voiture démineur à 9 h après les commerçant et les calent prene la place

La consultation en ligne ainsi que ce questionnaire laissent croire que le but de l'étude est de conforter les gestionnaires à faire passer le tramway sur la 3e avenue. Les questions du tout début sont assez éloquentes en ce sens. Leur formulation est en fonction de cette option, la carte B2 ne mentionne pas l'arrêt au coin de la 3e av. et la 4e rue. Dommage...

Non

C'est un grand bonheur pour moi à l'idée de voir le tramway d'ici quelques années! Je vis dans le Vieux-Limoilou et je vois son arrivée comme un gros avantage pour les citoyens de mon quartier.

Non

Je reviens sur le trajet en général et sur la vision à court terme dictée par le gouvernement provincial qui cherche à satisfaire son électorat au détriment des citoyens de Québec. Les experts de la ville sont à la Ville de Québec. Ce sont eux qui ont une vision du développement de celle-ci. Quel dommage qu'on n'ait pas écouté nos experts... Scandaleux, même.

Je vous souhaite la plus belle des réussites pour permettre une plus grande visibilité de nos beaux quartiers aux citoyens et aux visiteurs. Merci!

Je crois que le choix de faire un tramway est une gigantesque erreur. La Ville a besoin de conserver son réseau de transport automobile tout en bonifiant son réseau de transport collectif. Un métro aurait été beaucoup plus porteur et économique sur une horizon de 100 ans. J'ai décidé de quitter Limoilou après 20 ans. Limoilou redeviendra un secteur pauvre de la Ville. Les commerces de Limoilou qui sont notre richesse et notre attrait ne seront plus là. On n'achète que des babioles lorsque l'on doit les transporter en transport en commun. Surtout, s'il n'y a plus de stationnements. Les stationnements d'hiver sont un sérieux problème. Vous augmenter ce problème. Vous n'avez aucune écoute pour les réel besoins. Aucun débat de fond que de l'information et des décisions cosmétiques. C'est antidémocratique.

Je trouve qu'il y a peu d'arrêt sur le parcours

Si possible, mise en place d'éléments visuels pour favoriser le ralentissement des véhicules, comme le rétrécissement de la chaussée aux intersections, qui favorise la sécurité des piétons

Non

Réponses

J'aimerais connaître l'opinion général de la population, un choix d'envagure d'un réseau structurant comme celui-ci. Peut-être que le grand public n'est pas vraiment en faveur pour le tramway au final.

LIMOILLOU: svp privilégiez un tracé par la 4e rue plutôt que par la 3e avenue. La pérennité des commerces en dépend. Merci!

Je suis un résident de Limoilou depuis quinze ans. Je suis un cycliste, mais aussi un automobiliste. Je trouve l'offre de stationnement plus qu'adéquate dans Limoilou. Je n'ai jamais eu de difficulté à me stationner ni à proximité des commerces de la 3e avenue, ni proche de mon domicile. Je ne trouve pas que le retrait de quelques places de stationnements constitue un enjeu.

Pour le vieux-limoilou, il me semble que c'est plus logique de faire passer le tramway sur une artère commerciale. Cela permettrait aussi de changer la configuration de la 3ave à ce niveau. Il faudrait aussi penser à l'impact sur la circulation automobile sur la 4e rue, vers l'autoroute; il y a déjà beaucoup de congestion pour sortir du quartier le matin, est-ce que la situation va empirer avec un tramway sur le Pont drouin?

Rien en particulier. J'espère sincèrement que le projet aboutira à son meilleur avec l'écoute de tous et toutes. Je crois que le tracé devrait être sur a 4e av. plutôt que la 3e.

Les résidents de Limoilou font beaucoup d'effort pour le verdissement de notre quartier (p. ex. les ruelles vertes). Pourquoi ne pas profiter de la trame du tramway pour déminéraliser le sol ? Plusieurs exemples dans le monde où la trame est végétalisée ou gazonnée. Un des facteurs de succès pour l'implantation d'un tramway et réduire la dépendance automobile dans une ville est de restreindre l'accès au voiture... Ce n'est pas fait ailleurs dans le projet actuel du RSTC. Le Vieux-Limoilou, cependant, avec ses habitants qui ont une forte propension pour les transports alternatifs : pourquoi pas ? Ne pas enlever les pistes cyclables sur la 3e avenue. D'autant plus qu'avec l'arrivée des vélo-partage électriques sur la place Limoilou, je crois qu'il a une véritable synergie potentiel entre le tramway et le vélo (électrique), notamment pour le "last mile connexion". C'est vrai que c'est dommage de perdre la place limoiloise du point de vue d'événements. Habitant à un coin de rue, je sais que c'est que la place limoiloise est un véritable point d'ancrage pour les résidents. Mais je crois qu'avec le tramway il a moyen de bonifier la place limoiloise avec une planification innovante et créative... Pour ce qui est des événements, il n'y en a que 2-3 par années qui sont d'envergures... Alors que le tramway apportera des bénéfices au quotidien, tous les jours de l'année.

Un effort devra être fait pour minimiser la redistribution des débits véhiculaires vers des rues résidentielles. Toute la portion à l'entrée du quartier du Vieux-Limoilou, soit la 2e, 3e et 4e rue ainsi que les bâtiments environnants devraient faire partie de la réflexion. Bien que faire passer le tramway par la 3e avenue semble logique du point de vue résident, l'option par la 4e avenue semble plus aisée pour la gestion de la circulation automobile. En souhaitant que vous puissiez trouver une solution par la 3e avenue qui ne fait pas trop de perdants. Le passage par une portion de la 3e avenue ou 4e avenue me laisse perplexe quant à la faisabilité d'une 2e phase sur la 1re avenue vers Charlesbourg. Ça fait beaucoup d'axes nord-sud de bloqués. La

Réponses

conception devrait prendre en considération cette expansion future. Tout devrait être mis en œuvre afin de ne pas créer un effet de séparation à travers le quartier de Limoilou, pas uniquement près de la Place Limouloise, mais également sur Canardière.

Vivement un tramway dans la ville! :)

J'habite sur la 6e rue entre la 3e avenue et la 4e avenue. Je crains de me retrouver "emprisonné" entre la place Limouloise et le tracé éventuel sur la 4e avenue. Comme vais-je faire pour sortir de chez moi en voiture ? Aussi, j'ai peur que l'arrivée du tramway rende l'entrée et la sortie du quartier en voiture un vrai cauchemar. Ce n'est pas clair pour moi comment on fera pour entrer/sortir en direction ouest par le pont Drouin.

J'ai certaines préoccupations pour pouvoir Sortir du quartier de limoilou lorsque l'on habite a l'est du tramway. Les sens uniques rendent moins évidente la possibilité de traverser et se rendre sur le pont drouin, ou de se diriger vers Charest, sans devoir traverser st Roch.

La place Limoiloise est bien belle et pratique, mais ce n'est pas la fin du monde de la déplacer !

Ravie d avoir un tramway qui sert le quartier avec ses 2 hôpitaux, le Cégep et une dernière station si possible pour le CLSC

Le secteur Maizeret est un nouvel ajout pour lequel il y a eu très peu de réflexion et de projets présentés au publics. Il sera donc important d'impliquer les gens du secteur dans le réaménagement.

La station Bardy devrait selon moi être située sur la pointe de la 18 ième rue et de la Canardière entre la rue St- Pascal et Champfleury en incluant le terrain de la maison désaffectée sur Champfleury entre la 18 et Canardière ce qui éliminerait un carrefour accidentogène en bloquant Champfleury entre la 18 et de la Canardière.

La recommandation quant au choix du tracé devrait tenir compte du fait que le tramway transformera la ville et les habitudes de déplacement pour les années à venir. Il serait donc erroné d'accorder un poids trop important à l'utilisation actuelle de l'auto -- le pari est qu'une fois en fonction la population sera charmée par ce mode de transport est que le tramway et à la longue certains y verront une alternative crédible à l'auto. En ce sens, l'expérience des meilleures pratiques ailleurs dans le monde dans des villes de taille comparable à Québec devrait guider le comité.

Il nous faut vite mettre en place la seconde phase de développement du réseau structurant pour prolonger la construction d'un tramway allant jusqu'à Charlesbourg via la 1re avenue.

Réponses

Notre ville a un grand besoin d'un réseaux de transport structurant, axé sur le déplacement actif, en oubliant pas la canopée (arbres matures prioritaires) et d'être accessible aux personnes hors des normes de construction habituelle (handicapé·e·s, gros·ses etc). ça nécessite évidemment une baisse de l'achalandage d'autosolo, pour permette de libérer l'espace pour des aménagement sécuritaires et inclusif, ce qui créera de nouveaux moyens de déplacement et de nouvelles habitudes. J'ai hâte que ma ville soit aussi agréable à vivre que d'autres que j'ai connues durant mon parcours (Brest et Nantes en France par exemple)

Merci pour cette consultation citoyenne. Je suis très fière de ce beau projet !

Les informations transmises jusqu'à maintenant sont très incomplètes et il est difficile de se prononcer sur un tracé en n'ayant aucune idée des répercussions et modifications qu'il entraînera dans le milieu.

Suite à la présentation, je suis mitigée face à l'arrivée du tramway dans le vieux Limoilou. Je crois que nous nous trouvons malencontreusement sur son chemin et qu'il n'y a pas de tracé idéal, les deux options ayant leurs inconvénients. C'est un quartier paisible et je trouve que ça y met beaucoup de pression. J'espère que les décisions prises se feront dans le respect des souhaits de la population locale.

Il serait intéressant de ne pas se servir des ruelles pour détourner la circulation en cas de bouclage local des rues le long du passage du tramway, car cela va causer un dérangement important aux personnes riveraines de ces ruelles.

Bonne chance.

je continue à dire que le tramway devrait passer sur la 4e avenue. les commerçants de la 3e avenue ont eu déjà assez de travaux comme ça dans les dernières années en plus de la pandémie cette année.... svp épargnez-nous. de plus la logistique des livraisons pour les commerçants sera difficile voir impossible. laissez vivre la 3e avenue comme elle est .

Oui

Pour atténuer l'impact du tracé sur la 3e avenue, la Ville doit créer de petits stationnements publics autour du secteur : exemple, acquérir le terrain vacant sur la 3e avenue juste au nord de la 6e rue, permettre l'utilisation de celui qu'elle possède déjà entre le Esso et Ben Huot, peut-être sacrifier un bout de ruelle pour en faire un petit stationnement stratégique, voir à l'aménagement correct des ruelles (asphalte, verdure, poteaux rétractables pour résidents et commerçants) pour éviter la circulation de transit, mais en faire peut-être des lieux de service/livraison/débarcadère pour les commerces qui en ont besoin, etc.

Il faut transformer le Laurentien en boulevard urbain.

Réponses

Espace de stationnement réduit sur rue. Augmentation de la circulation automobile par déviation, contournement. Augmentation du bruit s'il y a déplacement de la place public de la 3e Avenue. Sécurité des ruelles. Augmentation de la circulation dans les ruelles qui amènera augmentation des frais de l'entretien par les résidents riverains

La circulation sur l'avenue Pierre-Boucher est très dangereuse pour les résidents

Le projet de tramway est TRÈS intéressant, mais ça prend beaucoup de temps à réaliser..... Trop de temps. J'espère que les élections municipales ne changeront pas le projet, il est grand temps que la Ville se dote d'un système de transport de ce type. Merci pour cette consultation citoyenne.

Simplicité. Déjà que passer par René-Lévesque est un tour de force qui change la vie des résidents de Montcalm, je ne crois pas que nous devions encore une fois se "casser le bec" pour l'effet "wow" d'un tram qui passe sur 150 mètres sur un tronçon commercial alors qu'il peut passer sans heurts 100m à l'est. Soyons pragmatiques. La 3e avenue et Canardière génère du trafic automobile. Y implanter le Tramway créera de la circulation d'évitement (direction est) sur la 4e avenue qui est fortement résidentielle. En direction ouest, ce sera les petites rues qui vont absorber la circulation d'évitement. Tant qu'à habiter sur la 4e avenue, je préfère un tramway silencieux que de voir une augmentation significative d'autos, motos et camions bruyants.

J'estime que le projet de tramway fera augmenter le fardeau fiscal des générations futures en ajoutant des câbles dans le paysage. Vieille solution à de nouveaux problèmes. Mauvaise idée

À vos rencontres citoyennes, pouvez-vous arrêter la langue de bois et nous parler en termes clairs? Si vous n'avez pas de réponse, simplement le dire au lieu de lancer des phrases vides à 5\$. On a élu Labeaume pendant 14 ans pour son franc-parler. Bravo de révéler le choix du tracé en juillet quand on sera tous en vacances. Je ne l'avais jamais vu venir.

Svp développer la verdure sur Canardière et procéder à un aménagement moderne du genre complete street. Cette portion de rue est désuète, laide et dangereuse en vélo depuis des décennies. Merci de profiter de l'occasion pour embellir notre ville!

Merci pour la consultation !

Je suis contente de l'arrivée du tramway dans le quartier. Ce n'est pas suffisant pour le rendre sécuritaire aux piétons et aux cyclistes. Les mesures de contrôle des véhicules doivent être prises dès maintenant afin d'assurer notre sécurité!

Je crois que les commerçants qui s'opposent au passage sur la 3e Avenue ont surtout en tête les inconvénients de la période de construction. En tant que citoyen, je pense à beaucoup plus long terme.

Réponses

Nous avons une chance historique de faire passer le tramway par la 3e Avenue : il faut voir pour le long terme de l'Avenue et du quartier. L'acceptabilité sociale auprès des commerçants ne sera jamais totalement au rendez-vous, il faut faire avec. Ceci dit, plusieurs sont plus nuancés que ce que la SDC a dit: il faut aller de l'avant et travailler de bonne foi avec eux pour trouver des solutions.

Je ne souhaite pas m'insurger pour m'insurger devant de nouveaux projets. Cependant, je trouve déplorable le changement de parcours de dernière minute pour sceller le projet entre la Ville et le gouvernement sans consultation aucune (à moins que j'aie raté quelque chose). De plus, le chemin de la Canardière vient de faire l'objet d'un projet en 2017-2018. Sur une base plus personnelle, j'ai acheté en 2012 et c'est le 4e chantier à proximité.

Je sais que les commerçants ont peur du tramway sur la 3e avenue et que c'est eux qui vont tout faire pour que le tramway contourne le quartier. Afin de leur permettre de mieux accepter ce projet, pourriez-vous envisager de bonifier les ruelles derrière leurs commerces afin d'améliorer leurs services de livraison par les ruelles? par exemple en asphaltant la ruelle, en payant une partie des frais d'ouverture de leur commerce vers l'arrière pour les camions de livraison? Aussi, c'est sur que certains commerces vont être impactés négativement par le tramway, mais c'est comme ça partout ailleurs, on ne peut pas plaire à tout le monde. Par contre, il faut avoir une vision à long terme! Les commerces peuvent, même sans tramway, fermer à tout moment, alors qu'un tracé de tramway restera permanent! Il faut faire un choix d'avenir, en passant au coeur du quartier afin de desservir le maximum de Limoulois et d'en faire un quartier attrayant et tourné vers l'avenir! Merci pour cette consultation!

Considérer l'impact environnemental et la qualité de vie des résidents. L'implantation du tramway est tout à fait compatible au respect du patrimoine notamment dans Maizerets, (le tracé original vers l'est) il ne suffit que de le considérer dans la planification. Merci beaucoup!

Je crois que le choix du tracée de la 4e avenue est celui qui est le moins risqué pour la santé du Vieux Limoulois

Je suis commerçante du quartier Limoulois. En septembre 2019 nous avons ouvert une clinique de soins en Ostéopathie, massothérapie et Psychologie au coins de la 3e avenue et de la Canardière. Nos clients sont en douleurs. Ils doivent avoir accès à un stationnement devant notre local. Nous avons choisi notre emplacement en fonction de ce critère et nous nous sommes engagés pour un bail de 10 ans avec possibilité de rester un 10 ans supplémentaire. Limiter l'accès aux voitures devant notre local serait nuire grandement à notre offre de service. Un clients en douleur au dos ne peut pas prendre le tramway ou marcher une distance de quelques rues pour venir à notre clinique. Nous sommes 5 thérapeutes et nous sommes tous propriétaires d'un immeuble du quartier. L'option de la 3e avenue pour le tramway est un frein direct à notre entreprise. Merci de prendre en considération notre situation.

En ce qui concerne la vitesse des automobilistes, il devrait y avoir plus de radars photo comme on peut en voir dans des secteurs de Beauport où Charlesbourg par école. Pour le tramway, il serait essentiel que cela n'affecte pas les commerçants de la 3e avenue.

Réponses

Je ne suis pas d'accord avec ce transport la il n'est pas nécessaire et je n'ai pas le gout de prendre ce transport la je voyage à pied a vélo et en auto. Ça va faire sortir tous les rats de la ville ça sera pas beau les bus sont parfait pour le transport en commun. jespere de tout coeur que ce projet ne voit jamais le jour...

Le projet de Tramway est extraordinaire: bon succès

n

Très hâte de prendre le tramway!

Il est primordiale a laisser l'accès véhicule aux commerces... quincaillerie, cliniques de santé, pharmacie, etc. Aménager la 2e et la 3e avenue à sens unique Mettre une piste cyclable plus large, mais d'un seul côté afin de garder les stationnements (trottoir- piste cyclable- petits trottoir- stationnement- rue- stationnement- trottoir) Tous le monde y gagne.

J'ai répondu que je privilégiais le tracé de la 4e avenue avec une station à la 3e avenue. Toutefois, je serais également d'accord avec l'autre tracé sur la 4e avenue. Je me dis tellement que ce n'est pas la fin du monde de devoir marcher UNE MINUTE pour passer de la 4 à la 3!! En plus, cette option serait bonne pour tous les gens qui habitent à l'est de la 4 et qui sont justement souvent en transport en commun - en partie parce qu'il n'y a pas vraiment beaucoup de stationnements dans ce coin-là.

J'espère que le tramway ne passera pas sur la 3e avenue.

Je trouve extrêmement dommage que le tramway n'emprunte plus la 1re avenue qui aurait eu besoin de cette revitalisation de manière criante. La couronne nord de la ville ne sera pas desservie alors qu'elle très peuplée. On comprend que cela est fait pour aller desservir le 3e lien de la CAQ qui est un non-sens à l'est d'abord et aussi, pcq plus on mets des voies, plus on augmente le trafic à moyen terme. Le troisième lien devrait seulement être en transport collectif et n'emmener aucune nouvelle voiture à Québec.

Il serait important de considérer les récents gains en matière de canopée sur le chemin de la Canardière.

C'est évident que le choix du trace via la 3ieme avenue est une grosse erreur qui je crois vraiment va éteindre les commerce peu a peu et que les gens qui passerons en Tramway verrons la décrépitude des bâtiments qui seront laisse a eux-mêmes.

Le projet du tramway qui passe dans le vieux-limoilou et Maizeret est selon nous un atout majeur pour les résidents, il pourra relier les 2 quartiers. Cependant, le passage de celui-ci sur la 3e Avenue apporterait plus d'inconvénients que de côtés positifs. * Perte de stationnement *

Réponses

Perte d'accessibilité aux commerces * Approvisionnement pour les commerçants plus difficile (camions de livraisons) * Perte de clientèle majeur * La seule intersection permettant d'organiser des événements pouvant accueillir un grand nombre de personnes tout en étant à 2 pas de la place limouloise sera condamnée. * N'oublions pas que se ne sont pas seulement les 70 commerçants (ou plus) et les résidents du quartier qui en seront affectés, beaucoup de commerces de la 3E avenue attirent une clientèle provenant des autres arrondissements qui continueront à se déplacer en voiture, qui voudront un stationnement à proximité de leurs commerces. Ces derniers, choisiront certainement des commerces qui leur offrent plus de commodités. *ETC... P.S. Il ne faut pas nier les commentaires des gens qui ont habité en France et qui ont mentionné qu'un tramway dans un artère principal commercial est plus chaotique que s'il était situé dans une rue/ avenue secondaire. MERCI

Le boulevard St-Anne mériterait une attention particulière pour favoriser les piétons et cyclistes

Réaménager la 3e rue à double sens pour permettre de dévier le trafic de ceux passant de l'autoroute Laurentienne ou de la 1er avenue vers St-Roch/pont de la 3e Avenue

La ville devrait considérer un métro VAL plutôt qu'un tramway. Il a été démontré qu'un budget énorme peut être dégagé en matière de transport et je suis d'avis que le budget alloué au troisième lien devrait être alloué à un réseau structurant efficace qui encourage le transfert modal, soit le métro. Il est nécessaire de prioriser l'aménagement convivial et sécuritaire pour faciliter et encourager les déplacements actifs, incluant le verdissement. Donnons la priorité à conserver notre canopée plutôt que des espaces de stationnements. Verdissons les stationnements.

L'insertion axiale du tramway est une idée vraiment inspirante!

un abri chauffé au maizereth ou giffard

Il ne faut pas laisser l'enthousiasme pour le tramway aveugler par rapport à ce qui a été construit par le dynamisme de la 3e avenue. Il serait vraiment regrettable que Limoilou perde sa place publique.

Svp Dans tous les cas faites votre maximum pour assurer la sécurité des enfants. Exemple, une place publique légèrement clôturée. Refaire la fermeture de la 3e avenue en après-midi et soirée la fin de semaine et les jours fériés en période de beau temps

Fermer la 6e rue à l'année pour garder la place Limouloise active avec des sièges et tout

J'aime penser que l'opinion de résidents de Limoilou a la même valeur que celle d'une SDC qui ne représente qu'une partie des commerçants concernés par cette opportunité de développement de la 3e Av. L'enjeu des stationnements ne me paraît pas être aussi déterminant pour le développement économique du quartier en comparaison avec le potentiel

Réponses

d'aménagement qu'amènera le tramway dans le quartier. Les développements durables devraient être mis de l'avant.

J'ai été surprise d'apprendre le choix de passer au coeur du Vieux-Limoilou et de constater que le questionnaire est clairement orienté vers l'option 3e Avenue. J'ai bien compris les raisons des 2 options rejetées pour des capucins et la 18e Rue qui sont, dans les faits, que budgétaires. En effet, si on parle d'un impact majeur de circulation 18e Rue - 1re Avenue, il faut mal connaître Limoilou pour ne pas voir l'impact majeur de circulation lié au Pont de la Croix-Rouge et des intersections impliquées de la 3e Avenue. De plus, on ne cesse de nous dire que le tramway vient avec une revitalisation des quartiers, une augmentation de la végétation et qu'on ne perdra pas les espaces publics si le tramway passe dans Limoilou, mais en même temps, une des raisons évoquées pour ne pas passer par Charest et des capucins était un impact majeur sur le Jardin Jean-Paul L'allier. Honnêtement, l'impression que ça laisse c'est que les gens de Limoilou ne valent pas la peine qu'on préserve leurs espaces publics fraîchement rénovés ni leur vie de quartier paisible. Les résidents et commerçants souhaitent bénéficier des améliorations récentes dans la quiétude et sans retour aux chantiers de construction (sans détour par toutes les petites rues résidentielles autour!). Par ailleurs, j'aurais aimé entendre parler d'une autre option (à plusieurs sous-options) qui n'a pas été évoquée: passer par la 1re Rue pour rejoindre des capucins, puis Canardièrre. Ce trajet minimiserait les impacts négatifs pour les résidents et commerçants. Plusieurs avantages associés à ce trajet: - il emprunterait un secteur bruyant, où les commerces sont principalement des garages qui possèdent des stationnements privés (3e Ave, 1re et 2e Rues) + artère industrielle (des Capucins) = acceptabilité sociale plus facile! - croise moins de résidences privées, sont plus nombreuses à avoir des stationnements privés (1re Rue et rue des Sables). - plusieurs espaces verts, libres, peu utilisés, appartenant à la Ville donc libre d'aménagement sur la 1re Rue/rue des Sables!! - secteur + pauvre qui bénéficierait véritablement d'une revitalisation et de l'enfouissement des fils électriques qui sont visibles sur la 1re Rue (contrairement à la 3e avenue qui serait perdante par l'ajout de "fils" du tramway))! - Bien que ce trajet fasse environ 600 m de plus, on sauverait certainement des coûts liés à l'espace plus grand pour les travaux, les impacts minimaux sur les résidents, les commerces (aucun dédommagement financier ni d'aménagement d'accès/de stationnement temporaires) et la circulation automobile puisque la 1re Rue ou la rue des Sables n'ont pas d'intersections significatives. De plus, l'absence de nécessité de tunnels, de viaducs, de bretelles d'accès complexes, de déménager des places publiques (et jeter de l'argent déjà investi par les fenêtres) sont d'autres points positifs et économiques. Voici ma proposition pour le SECTEUR DU VIEUX-LIMOILLOU. Trajet 100% au SUD DE LA 4e Rue: 1. à la sortie du Pont de la Croix-Rouge on emprunte soit la 3e Rue, soit la 4e Rue pour rejoindre la 2e Avenue (dans sa partie sud) qui courbe et devient la 2e Rue. 2. On rejoint la 1re Rue (ou option 2 la rue des Sables) soit en continuant sur la 2e Rue et en empruntant la 4e Avenue (tronçon de la 4e Avenue entre la 2e Rue et la 1re Rue uniquement) OU encore mieux, par une entente avec les commerçants, on pourrait réaménager l'espace commercial/stationnement de l'intersection 3e avenue - 2e Rue sud pour permettre un lien direct qui traverse la 3e Avenue vis-à-vis la 2e Rue à l'ouest et la 1re Rue à l'est (ou la rue des Sables) et ainsi éviter de faire tourner le tramway à angle droit. 3. Continuer sur la 1re Rue (ou rue des Sables) jusqu'au bout où on arrive sur des capucins. 4. Continuer sur des capucins jusqu'à chemin de la Canardièrre en face du Cégep Limoilou, puis tourner sur Canardièrre vers l'est pour traverser le secteur Maizerets par la suite. Merci beaucoup pour votre attention!

Ce questionnaire est dirigé, tout comme la présentation qui ne permet pas de se faire une idée claire sur l'une ou l'autre des options. Il serait facile de contourner le coeur de Limoilou pour ainsi desservir les citoyens sans pour autant dénaturer notre quartier. Je trouve aussi qu'il est

Réponses

hypocrite de parler d'opportunité pour améliorer le quartier, car il n'est certainement pas nécessaire de faire passer un tramway pour planter des arbres et améliorer l'offre en mobilité.

Il va falloir que le comité nous informe davantage sur le stationnement, la nouvelle façon de circuler sans augmenter le trafic dans les autres rues et ruelles. Et de proposer des solutions plus concrètes pour faciliter les livraisons aux commerçants. J'ai l'impression que les gens s'inquiètent plus de perdre leurs stationnements que le choix du tracé du tram!

Au-delà du tracé, c'est un écosystème que le tramway va venir perturbé. Il faut trouver des palliatifs aux impacts négatifs non seulement autour du tracé, mais dans l'ensemble de Limoilou.

Go Bureau de projet! On vous aime. Merci de travailler pour la qualité de vie/embellissement/réduction des GES/etc. pour notre ville!

Éviter les perturbations dans le quartier limoilou = tram 4e avenue

S.V.P., veuillez garder la troisième avenue telle qu'elle est et ajouter une piste cyclable sur Canardière 😊

Oser dans vos propositions! Ne soyez pas trop conservateur en essayant de ménager les commerçants et les partisans du tout à l'auto

Personnellement je trouve ce projet très dispendieux et peut adapter au besoin de ce secteur. Le RTC avec amélioration aurait probablement pu nous donner un aussi bon service à moindre coût.

J'ai hâte d'utiliser le tramway! Je souhaite qu'il soit très abordable pour tous pour que ça incite les gens à l'utiliser même s'ils ont les moyens d'avoir une voiture et pour que ce soit viable pour les personnes à faible revenu pour qui c'est la seule option de transport.

Il n'y a pas de transport qui passent à la porte des bureaux de Service Canada et du Centre administratif d'Emploi Québec sur boulevard Montmorency. C'est un peu difficile pour les clients qui veulent aller à ces endroits. Il serait peut-être préférable de déplacer un des arrêts à la rue Courtemanche. Cela permettrait aussi un meilleur accès aux galeries de la Canardière et serait aussi plus sécuritaire pour les piétons. Traverser la rue dans le secteur d'Estimauville est un peu hasardeux dans le secteur du Terminus Beauport.

pourquoi pas un tunnel entre le secteur du pont Drouin et Canardière? pour la 3e Avenue ça réglerait le problème (stationnement, place publique, marchands, sécurité, etc...)

Malheureusement je trouve que vos questions sont orientées vers le choix de la 3e avenue.

Réponses

Quand on va dans un centre d'achat on stationne sa voiture à plus de deux coins de rue de l'entrée de celui-ci. Pourquoi entretenir le mythe que l'on doit se stationner devant la porte du commerçant en milieu urbain?

Ayant un commerce sur la canardière, si vous enlevez la possibilité à notre clientèle de se stationner près de notre commerce, nous serons obligé de fermer ou déménager. 99% de notre clientèle vient en voiture.

Svp tenir compte de mes commentaires lorsque j'ai indiqué ne pas avoir trouvé la réponse que j'aurais souhaité indiquer dns le formulaire! merci!

L'option de la 4e Avenue est de loin la meilleure pour le passage du tramway en raison de ce que j'ai nommé précédemment: maintien de la vie culturelle, de la Place Limouloise et de l'accès aux commerces.

Je trouve que les tracés proposés ne sont pas optimaux.

Faites passer le tramway par la 4e avenue s'il vous plait. Faites-en une superbe avenue, une promenade tranquille dans le quartier en opposition à l'énergie qui se dégage de la 3e avenue et du coeur du quartier. Aménager la friche urbaine au sud de la canardière entre des capucins et Henri-Bourassa s'il vous plait.

Ignorer le chialage - dans 10 ans ce serait impossible de trouver quelqu'un qui est toujours contre le tramway, je serais prêt à parier de l'argent là-dessus. Vous avez simplement à regarder l'expérience de Bordeaux et de Strasbourg.

Ne vous laissez pas critiquer par les commerçants qui ont peur de perdre 2-3 place de stationnement. On est capable de marcher un coin de rue de plus ou d'y aller à pied, en vélo ou en transport en commun!

Vive le tramway :)

Merci pour votre travail dans ce beau projet !

Merci !

Analyse du bruit le long du passage du tramway Détourner le transport lourd des zones résidentielles

"Même sur la 8e rue Sans toi dans Limoilou Je suis aussi perdu Qu'tout nu dans Tombouctou"
S'il y a une station au coin de la 4e avenue, 8e rue et du Chemin de la Canardière, où est

Réponses

l'Espace Sylvain Lelièvre, elle devrait s'appeler STATION TOMBOUCTOU, en honneur de la chanson "Tombouctou" de Sylvain Lelièvre.

Merci

Merci beaucoup pour votre excellent travail!

Est-ce que le tramway peut arriver plus vite svp :-)

Pas de tramway. Trouvez un autre moyen de transport mieux adapté à la ville et son climat.

Continuez à faire du bon travail. Merci à toute l'équipe de projet !

Difficile de faire des choix sans connaître les impacts de chaque option.

Le secteur de la 3^e avenue est en plein essor et maintient une superbe cohabitation locale entre commerçants et habitants, tous semblent très satisfaits de la situation. De plus, le tronçon prévu a déjà reçu des modifications importantes au cours des dernières années qui correspondent aux besoins actuels et futurs des citoyens et commerçants . Reconfigurer de façon importante ce tronçon et pour une période de plus de 3 ans (principalement dans les périodes les plus vivantes et achalandées) va mettre en péril assurément plusieurs commerces . La venue du Tramway pourra certainement faire partie d'une nouvelle réalité correspondant à l'avenir de la Ville, mais il est clair qu'un tronçon sur 3^e avenue aura plus d'impacts majeurs que la 4^e avenue, c'est d'une évidence certaine. Merci

J'ai assisté à la consultation publique, mais je suis très déçu que le choix du tracé entre la 3^e avenue et la 4^e avenue sera fait à l'insu des citoyens . L'excuse du court délai dans les changements imposés par le gouvernement ne justifie pas que les citoyens reçoivent si peu d'information sur l'impact que pourrait avoir dans leur quotidien l'option 3^e avenue versus l'option 4^e avenue.

La seule manière de déterminer s'il y aura une perte d'achalandage pour les commerces de la 3^e avenue à cause de la réduction des stationnements, il faut faire une étude au près de leur client pour savoir comment ils s'y rendent. À part Juneau et RMax, ce sont des commerces de proximités (restaurants, épiceries, boulangeries, fleuriste ...) qui gagneront à avoir une zone piétonne (terrasse pour les cafés et les restaurants), où les gens aimeront se promener. En ce qui concerne l'aménagement de la zone piétonne, ne vous laissez pas tenter par la mode européenne de minéraliser la nouvelle zone piétonne. Il faut mettre de la pelouse, replanter des arbres, des arbustes et des fleurs. Si l'on reste sur des pavés, de l'asphalte ou des gros blocs de pierre, la température de la zone augmentera (par radiation) et vous allez perdre en attractivité. Les gens préféreront aller se promener au bord de la rivière Saint-Charles.

Réponses

Nous sommes pas dans une période normal mais à la suite d'une crise...Le tram peut avoir de belles répercussions, mais certains ne s'en sortiront pas. Il faut être honnête avec les commerçants, les citoyens et ne pas embellir les années à venir. Je compte sur votre bienveillance pour faire un choix non pas seulement autour d'un projet d'avenir, mais aussi et surtout avec ceux qui y vivent actuellement.... Citoyens. commerçants, tout le monde à sa place.

ce qui m'attriste le plus avec ce projet d'éléphant blanc, est que nous sommes en ce moment en train de faire un sondage pour vérifier qui veut le MOINS voir le tramway passer devant chez lui. et non l'inverse. les commerçants ne veulent pas que ça passe sur la 3. les résidents de la 4 ne veulent pas voir ça devant leur domicile. nous sommes devant un projet dont personne ne veut. ou sont ceux qui le veulent ?? à quand un sondage sur qui veut le plus avoir le tramway. Les seuls que j'ai vu depuis 2017 demander d'avoir le trajet de tramway devant chez eux c'est le ministère du revenu sur Marly, et on veut même pas faire la petite courbe restante pour aller les chercher, on préfère passer dans un champ vide incroyable. va falloir un jour comprendre qu'on se trompe, car partout où voulez faire passer ce fiasco, les gens sont contre et sortent l'argument de "pas dans ma cours...." il y a quelque chose à retenir de ça vous ne trouvez pas ?? ce projet est peut être beau sur papier, mais il n'est pas fait pour nous, citoyens de Québec nous n'en avons jamais voulu de ce tramway et n'en avons pas besoins. oui au projet structurant, à un RTC élargi, mais non au tramway ... enfoncé de force sans rien à dire gaspillage merci à l'administration Labeaume d'avoir basé sa campagne électorale de 2017 en se positionnant contre ce projet de tramway. et de n'avoir jamais osé sonder l'intérêt du plus gros projet de l'histoire de Québec par un référendum. ce projet ne comble aucun besoin.

J'aurais préféré le tracé du tramway vers Charlesbourg qui empruntait la 1re avenue. C'est une erreur d'aller à destimauville pour une première phase .

Ce projet est vraiment super et contribuera sans aucun doute à améliorer la qualité de l'espace public des quartiers traversés. J'espère sincèrement que l'arrivée du tramway sera l'occasion de revoir à la baisse la place de l'automobile (vitesse autorisée, largeur et quantité de voies) et me réjouir à l'idée de rues réinventées. Merci à vous tous pour y avoir si bien travaillé malgré les embûches :)

Merci pour le sondage

Il fait absolument rendre ces cartier pkis moderne. Parce que présentement personne ne veux y aller ou y vivre.

Domage que le trajet ne valorise plus la revitalisation de Saint-Sauveur par un passage sur charest.

Rendre l'accès plus facile à la Baie de Beauport.

Dépense inutile, qui dessert un centre-ville où je ne veux plus aller sauf par obligation. Encore une fois je me fais flouer par les fusions et la centralisation malsaine.

Réponses

Je ne suis pas convaincue que le tramway est la meilleure solution avec nos conditions hivernales. De plus l'ajout de fils dans les airs est complètement inesthétique. On a enfoui les fils électrique dans le vieux Québec, et on va venir repolluer visuellement parlant, tout ce beau parcours.

pas besoin de tramway les gens ne feront pas leur marcher et apporter ça en tramway ,et de toute manière le maire n'était même pas favorable a cet idée

J'ai entendu dire que le 3e lien (qui est en fait le 4e puisqu'il y a un traversier aussi) permettrait la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. Je crois plutôt que cette conversion devrait être liée au tramway et devrait se réaliser indépendamment du 4e lien. Cette conversion assurera une bonne intégration du tramway dans les quartier Limoilou, Pointe-au-Lièvre, St-Roch et Saint-Sauveur et permettra de créer de nouveaux espaces publics de proximité pour compenser les pertes potentielles dues au tramway.

Votre projet fait pas de sens. La ville a jamais voulu améliorer les parcours d'autobus, mais sont pret a mettre de milliard sur un tramway que personne veux !

Bon courage à tous et à tous. On va l'avoir notre beau tramway!

Pensez au métro au lieu de tramway !!!

Oui

Merci

J'aimais mieux l'ancien tracé qui montaient en direction de Charlesbourg

Il faut déclôturer Robert Giffard pour que le quartier à l'ouest du quadrilatère puisse rejoindre facilement le terminus D'Estimauville.

Pourquoi ne pas couvrir Charest et Jean-Lesage à la place?

Je crois que les ruelles parallèles à la troisième avenue pourraient être utilisées pour la livraison via la porte arrière des commerces. Cela réglerait la préoccupation pour la livraison soulevé par certain commerçants dans les médias.

Svp, dans Lairet, un Tramway, sur 1re avenue, on vous en supplie

Réponses

C'est important ce que vous faites et bravo. Pensez notre ville pour moins de voiture, plus de vélo et de transport en commun

les autobus sont pleines de 7 h a 9 h du matin et de 15h30 a 17 h 30 de l'après-midi, le reste de la journée et de la soirée elle sont presque vide, gros gaspillage d'argent public, pourquoi ne demandez-vous pas l'avis des citoyens de Québec?

Pas de tramway serait une meilleur option

J'ai visité plusieurs ville dans le monde, les tramways empruntent généralement les artères principales et commerciales et évitent les rues résidentielles. Donc, votre tracé original qui emprunte la 3e Avenue et la Canardière, est le plus logique. Les commerçants qui ont des inquiétudes ou qui s'opposent au tracé originale, ne seront peut-être plus commerçants à l'ouverture du tramway, car à part quelques commerces qui sont implantés de longues dates, la majorité change souvent de vocation. Pour les résidents de la 4e rue et de la 4 e Avenue, si l'option B est retenue, ces deux rues risquent de se transformer en artère commerciales et de réduire le nombre de logements pour l'habitation, et sur ces deux tronçons de rues présentent le logement au niveau de la rue est habité majoritairement par le propriétaire, ce qui en fait un résident stable.

Je ne comprends toujours pas ce que le tramway offre de plus que le RTC. Si le réseau serait étoffé aux heures adéquates et plus de véhicule hybrides

Le tramway est un outil d'apaisement dans un quartier et un outil de vitalisation incroyable... Allez voir à Strasbourg et vous verrez!

J'ai vécu tout près du Domaine Maizerets et je trouvais alors dérangeant les bruits industriels au point de déménager. Dommage. J'espère qu'on va tendre vers une réduction de la pollution sonore dans les quartiers centraux.

L'implantation et la venue du tramway entraîneront de grands chamboulements qui vont demander beaucoup de résilience de la part des citoyens qui habitent le long du parcours en raison des travaux (bruit, saleté, mauvaises odeurs, circulation entravée) et par la suite du passage quasi incessant de très longs véhicules, quatre fois plus long qu'un autobus, si nous comprenons bien.

Il serait préférable d'investir cet argent pour restructurer l'ensemble du réseau du RTC, un tramway qui fait un trajet qui est déjà le mieux desservi de la ville ne changera rien. Le problème vient du fait que le reste de la ville est mal desservi et le peu ou ça va "bien" est mal organisé. Ce qu'il faut c'est plus de terminus, des trajets courts qui font la navette aller-retour rapidement et des trajets longs avec peu de stops pour déplacements rapides d'une zone à l'autre, que les quartiers industriels et commerciaux soient mieux desservis. Des lignes de thrombus seraient un ajout intéressant au réseau, moins coûteux, beaucoup plus flexible qu'un

Réponses

tramway, moins d'impact sur les infrastructures déjà présentes, possibilité de modifier au agrandir le trajet a cout moindres.

Prévoir un arrêt à l'hôpital du secteur maizeret.

Il serait bien que dans les pub à venir, nous n'ayons pas l'impression que le public cible du tramway sont les personnes qui contribue à l'embourgeoisement des espaces marginaux.. ce type de personne apporte la si belle mixité sociale de ces beaux quartier à être de moins en moins mixte.. il serait bien que ça l'aille au moins l'air un tant soit peu pour Monsieur madame tout le monde.. incluant les personnes marginal et en situation d'itinérance.. donc par le fait même abordable voir gratuit

Transformer Dorchester en un boulevard à 4 voies et à 2 sens, cela va éventrer St-Roch. C'est une très mauvaise idée. La nouvelle dimension des trottoirs est dérisoire.

Le tramway est le jouet de Labeaume qui croit qu'il va marquer la ville de son empreinte avec ce moyen de transport désuet qui n'a été choisi que pour nuire au trafic automobile, sans penser à tous les problèmes que ça engendrera (plateforme nuisible pour les services d'urgence, pour les voitures et les vélos qui ne pourront plus traverser, pour le déneigement, scandaleuse coupe d'arbres matures, destruction de quartiers, etc.), tout ça pour laisser les usagers continuer à se geler dehors pour attendre, à devoir faire de multiples transferts, etc.). C'est une catastrophe à tous les égards qui nous est rentrée de force dans la gorge sans notre consentement (aucune consultation publique) et qu'on devra probablement détruire dans un avenir pas si lointain. Et on ne parle pas des coûts, ni du fait qu'on va détruire un quartier qu'on venait de revitaliser et qui jouit présentement d'une vie animée, riche et plaisante... tout ça pour satisfaire l'orgueil démesuré d'un homme qui s'avère être petit dans tous les sens du terme et qui fait la démonstration de son absence totale de vision. Pas fort. Quant à la CAQ, on se demande quel est leur raisonnement dans tout ça... vraiment décevant. Désolée du long commentaire, mais comme on ne nous demande pas notre avis, on le donne où on peut...

Le sondage a quelques questions qui pourraient être améliorées, notamment celle par rapport aux arrêt proposé dans Limoilou qui n'est pas tellement clair au premier coup d'oeil.

Fermez le bureau de projet et arrêtez les dépenses en attendant l'élection ou un référendum à la grandeur de la ville.

Ne pas construire le tramway

Vous auriez dû vous rendre à Charlesbourg plutôt que Beauport.

Un mot pour finir: je ne suis pas un commerçant, aucun lien avec eux, mais faire passer le tramway sur la 3e av. serait une aberration.

Réponses

Vive le tramway ça presse

Non merci.

La passe d'autobus du RTC DEVRA ÊTRE UTILISÉE AUSSI POUR LE TRAMWAY. Les gens ne seront certainement pas intéressés de payer 2 fois.

Merci pour les consultations. La fluidité de la circulation automobile ne doit plus être la priorité à la ville (comme c'est le cas actuellement). Il faut privilégier transports actifs et en commun. C'est un changement de paradigme nécessaire. Moins d'attente aux feux de piéton, priorité aux cyclistes même l'hiver, développer le cyclisme utilitaire (et pas imposer des détours inutiles aux cyclistes), etc.

Un référendum avant de faire le suppositoire Labeaume

La place au sol est limitée, l'ajout du tramway doit soustraire de la place actuellement dédiée aux autos, c'est juste logique. Une place plus grande et plus sécuritaire doit être donnée aux cyclistes et aux piétons : rappelons qu'ils n'émettent pas de GES et qu'en plus, par les bonnes habitudes de vie que leur mode de déplacement offrent, ils coutent moins cher au système de santé. La ville devrait réellement soutenir les saine habitudes de vie de ces citoyens, et cela implique de faire une réelle volonté politique et de faire des choix courageux : rééquilibrer la place des vélos et piétons face à la place des autos est urgent et incontournable. Il est urgent que la ville adopte un règlement pour obliger les stationnements souterrains dans les immeubles résidentiels qui se construisent, dès maintenant. Ceci est valable à la grandeur de la ville. Le 3e lien n'a pas sa place, la ville doit s'y opposer fermement, notamment car le tunnel n'accorde aucune place aux vélos et piétons : c'est une aberration en 2021. La seule manière que le 3e lien soit recevable serait que le tunnel ait un trou juste pour les vélos et piétons et que, dans l'autre trou, les seuls véhicules autorisés à y rouler soit électriques, et avec 2 voies réservées pour le transport en commun.

SILENCE AUX ÉLECTIONS 2017, REFUS D'UN RÉFÉRENDUM, PAS DE TRANSPARENCE, PAS DE TRAMWAY. ENCORE ET ENCORE PLUS DE TAXES MUNICIPALES. ENCORE ET ENCORE DES CONTRIBUABLES SIFONNÉS. TOUT ÇA POUR SATISFAIRE LES LUBIES D'UNE SEULE PERSONNE.

C'est un beau projet, ce projet de tramway. De vieilles bâtisses, c'est bien beau pour les touristes, mais, nous, on doit y vivre!

non

Comment allez-vous assurer qu'il n'y aura pas de corruption.

Réponses

La grande priorité d'un transport structurant est d'être en mesure de desservir le plus de gens possible. D'autres phases devraient être planifiées pour rejoindre la population du Nord et pas seulement à Charlesbourg. Il commence à y avoir beaucoup de gens qui habitent le long de Robert Bourassa, entre autres.

Le projet de tramway n'a pas sa place à Québec. Curieux que l'infâme Labeaume se sauve avant le début des véritables problèmes.

Le maire Labeaume a baissé ses culottes en acceptant les directives d'un 1er ministre qui devrait avoir autre chose à faire que de s'occuper d'un trajet de tramway. Tout ça pour faire avaler son projet d'élargissement d'autoroutes pour les voies réservées et son tunnel à 10G\$. Quelle mascarade !

Non

Non

J'espère sincèrement qu'il n'y aura aucun fil aérien avec ce tramway, sinon le paysage de Québec reculera un siècle derrière.

Il un projet vraiment vert, qui consiste à, limiter le trafic automobiles, apporter plus de verdure, penser au piétons, aménager des plazas avec chaises et tables pour permettre de socialiser et avoir l'impression d'avoir une vraie vie de quartier sans nécessairement faire de gros spectacles pour distraire la population. Il y a des gens qui vivent autour. J'ai déjà eu à subir des weekends de musique qui traversait mon appartement alors que j'étais atteinte de migraines. C'est très souffrant. On ne se sent plus chez soi. Aucun repos de 10h à 22h. Insupportable.

Je souhaite que le projet de tramway ne se réalise pas et que l'on prenne cet argent pour vraiment améliorer les transports pour tous. On peut faire beaucoup mieux pour bien moins et j'espère que mon quartier ne sera pas dénaturé par cet immense infrastructure bétonnée que je n'utiliserai jamais.

Non au tramway

Faites un référendum sur l'acceptabilité du tramway

Merci de bien vouloir écouter les citoyens au lieu des médias de toutes sortes. Je vous serai reconnaissant si vous faites un référendum clair, net et précis à ce sujet! À ce moment-là, nous pourrions constater que vous avez un minimum de respect envers les citoyens.

Réponses

Si, la ville et le maire sont si convaincus que la population est pour ce projet. Un votre référendaire.

Un projet de transport en commun structurant était attendu de longue date. Les pouvoirs publics devraient rapidement mettre en branle la construction d'un autre axe de tramway desservant l'axe de la 1re avenue. La décision de ne pas desservir cet axe révèle une mécompréhension de la ville de Québec de la part des élus provinciaux (gouvernement Legault) La 1re avenue gagnerait assurément en matière de développement commercial et global en ayant elle aussi un trajet de tramway.

Je trouve dommage que le trajet ne passe pas sur la 1re avenue. C'est une artère plus commerciale et achalandée qui aurait bénéficié de cet apport au transport en commun - le passage dans Limoilou 3e ou 4e avenue a plus d'inconvénients que de bénéfices à tout point de vue (trafic, bruits pour les résidents, entrave à la vie de quartier, etc.)

Étant un citoyen du quartier Lairet j'ai été particulièrement déçu lorsque le gouvernement a annoncé que le tronçon de la 1re avenue serait abandonné. Je souhaite et j'espère qu'une deuxième phase du tramway arrivera très vite et que la population de Lairet et du haut Limoilou pourront profiter également du tramway.

Je supporte le projet !

Maizerets doit pouvoir se développer avec de petits commerces de proximité dans les anciennes rues commerciales comme la rue Maufils. C'est si joli, plein d'arbres et peu de circulation automobile... ça ferait vraiment des beaux cafés ou bars de quartier... il faut que le zonage le permette.

Les autobus qui sillonnent les quartiers Limoilou et Maizerets devraient être plus petites et électriques.

On ne peut faire plaisir à tout le monde au dépens de l'efficacité du nouveau moyen de transport.

Devancer la mise-en-place du tramway avant 2027 serait super, mais bonne chance! Aussi, pas pour rouvrir une boîte de Pandore, mais n'y a-t-il vraiment aucune possibilité de réutiliser la côte Dinan au lieu d'un tunnel? Et, continuer de prévoir et mettre en place un réseau qui dessert l'ensemble de la population (trains de banlieue, etc.). Merci

Le quartier à besoin de plus d'espace verts avec des bancs et des tables pour permettre aux gens habitants dans des immeubles à logements de profiter de la nature autrement que sur un balcon de béton.

Réponses

Bravo

Je suis totalement en accord pour bonifier les circuits de transport en commun ainsi que la fréquence, mais totalement en DÉSACCORD d'utiliser un tramway pour ça! On obtiendrait meilleur rendement et à grandement moindre cout avec des autobus performants et bien conçues et électriques et synchroniser avec les feux de circulation, avec les aménagements requis (et cabines d'attente) et en ajoutant des circuits pour servir les banlieues.

Pensons à notre vie de quartier d'abord et à ses habitants. Un tramway sur la 4e avenue ne ferait aucun sens alors que sur la 3e avenue, cela stimulera économiquement le quartier.

J'espère que la voix des résidants sera entendue et privilégiée dans le choix du tracé et que les hauts cris de la SDC Limoilou ne seront pas amplifiés, bien que ses membres fassent partie intégrante de la vitalité du quartier. Sur une note plus personnelle, j'ai visité de nombreuses villes européennes dotées d'un tramway et TOUTES privilégient un tracé sur les axes commerciaux plutôt que sur les avenues résidentielles dans leur partie centrale. Si le tramway de Québec aspire à être la colonne vertébrale du REC, il doit suivre la même logique.

Un tramway sur la 4e avenue risque de davantage déranger les citoyens le matin et le soir. Il risque aussi de créer deux avenues commerciales et de nuire aux commerces de la 3e avenue, qui pourraient bénéficier de la publicité amenée par le tramway.

C'est un beau projet, mais le choix de sa localisation pour respecter les résidents, les pistes cyclables, le charme des rues piétonnières, boutiques et restaurants, etc. sera un élément crucial pour sa réussite. Merci!

avec le tramway et les constructions en hauteur (plus de 6 étages) le coin Estimauville et Sainte-Anne ne sera plus agréable à vivre

Si vous retenez la 3e Avenue, il y aura un impact FORT sur la circulation sur la 4e Avenue. Si vous retenez la 4e Avenue, il y aura un impact FORT sur la circulation sur la 3e Avenue. De ce fait, il importe que votre plan et votre aménagement ne se limite pas uniquement à l'artère de passage, mais que des interventions structurantes soient prévus sur l'artère qui n'est pas retenu, afin d'éviter des débordements importants en matière de circulation.

Sommes du Saguenay. Visitons souvent notre fils propriétaire dans le Vieux-Limoilou. Ai déjà habité dans ce ce secteur et logiquement le tracé A doit-être retenu et3ou privilégié.

Ce serait pertinent de comprendre les raisons des choix pour un tramway, expliquer davantage à la population les enjeux, et d'offrir une voix à tous et toutes

Abolissez ce gouffre financier.

Réponses

J'ai hâte !! J'ajouterais ce détail : des possibilités de lumière rouge à la demande des piétons (exemple : c'est toujours vert, mais les piétons peuvent activer une lumière rouge au besoin).

Plusieurs impacts sont méconnus et un choix sera fait malgré tout sans ces réponses. C'est un peu dommage.

C'est le projet le + important pour le transport dans la ville de Québec.

Pour avoir utilisé des tramways à travers le monde, il devient un mode de vie et toutes actions économiques et culturelles devraient se greffer sur le trajet du tramway.

J'ai bien hâte de prendre ce moyen de transport

Oui SVP Tenez contacte de Ma suggestion De desservir le Grand Marché

SVP ajoutez plus d'arbres

Je suis super content que Québec ait enfin décidé de se doter d'un tramway. La modernité arrive en ville! Le 3e lien, de son côté, est d'une absurdité désolante. Les sommes évoquées pourraient trouver des usages bien plus appropriés, comme financer un accès gratuit ou à très faible coût au transport en commun pour plusieurs décennies. De quoi favoriser l'adoption de saines habitudes de déplacement par plusieurs générations de Québécois!

Sachant la belle différence au niveau du désengorgement des voies automobiles (vécu l'implantation du tramway à Luxembourg-Ville) je souhaite de tout coeur un tramway qui permet des déplacements efficaces entre les différents pôles. Ce sera un véritable atout, car un horaire fréquent et régulier permet des déplacements spontanés et simples.

MERCI POUR LE TRAMWAY!!! Peu importe, où il passe, nous sera ravi. Mais la 3e avenue est de loin un meilleur choix même si on enlève quelques stationnements en parallèle sur un tronçon de deux rues.

Il est temps de faire preuve d'audace et d'amorcer le virage en matière d'urbanisme qui mettra de côté le tout à l'auto et favorisera les transports en commun et actif.

Je demeure au coin de la 4e rue et 4e Avenue depuis plus de 25 ans, j'avais 17 ans quand j'ai commencé à y habiter et j'aimerais bien préserver la tranquillité de ce quartier. Personnellement je n'ai pas fait passer le tramway dans Limoilou, ça va diviser le quartier en 2, mais puisque la décision semble prise et bien un tramway dans ma tête à moi c'est pour donner de l'effervescence à une rue commerciale et non un quartier résidentiel. Merci d'en tenir compte lors de votre tracé final. Merci aussi de faire en sorte de préserver les stationnements dans le

Réponses

quartier et faire en sorte que les ruelles ne deviennent pas tous des stationnements, mais bien qu'elles restent un coin de verdure pour le quartier. Merci et bonne journée, :)

Monter dans le tramway par peu importe la porte avec bornes pour billets à acheter sans contact dans le tramway

J'aimerais faire partie du groupe qui analysera le parcours retenu avant de le considérer comme étant officiel. Je peux m'exprimer et je peux expliquer quantité d'idées. Je prends le transport en depuis 40 ans.

Nous avons plein de belles opportunités pour mettre l'expérience citoyenne au quotidien à l'avant plan et d'améliorer la vie des quartiers. Profitons-en!

Merci de veiller à consulter la population avec des éléments tangibles de réflexion tout en étant en mesure de répondre aux questions des citoyens. Également, en proposant quelques scénarios ici et là, on ferme d'emblée la porte à d'autres scénarios possibles et pour lesquels les présentations réalisées par les professionnels de la ville étaient évasives. On ne parle pas de ce qu'on ne veut pas aborder autrement dit. Dommage de travailler de la sorte lorsque les impacts tant positifs que négatifs seront vécus par les résidents de ces secteurs. Il est important de prendre le temps de réaliser ces étapes avec application et non dans l'urgence d'impératifs techniques et/ou politiques.

Le tracé abandonné vers Charlesbourg est une erreur

J'espère que le tramway verra le jour

Oui à un tramway, non à un train de banlieue en ville !

Je suis pour le projet de tramway, mais souhaite que son passage à Limoilou se fasse selon l'option de la voie partagée, pour réduire la circulation automobile et non l'augmenter

Au-delà du tracé, l'important est de faire en sorte que l'aménagement ait pour impact de réduire la circulation et la densité automobile dans notre quartier. Il ne faut pas tenir pour acquis que la seule présence d'un tramway aura cet effet, la ville doit mettre en place des mesures de différentes natures pour dissuader les automobilistes d'utiliser notre quartier comme voie de transit.

Très heureux de la venue d'un tramway un plus pour les citoyens

J'insiste sur l'importance d'un petit détour sur Henry-Bourassa et 18e pour bien desservir l'Hôpital. La partie nord de l'Hôpital est à plus d'un kilomètre de la rue Canadière.

Réponses

Le tramway ne devrait pas passer devant ni les commerçants ni les habitants du quartier. Limoilou manque déjà d'espaces pour bien circuler. L'ajout de One-Ways compliquera la circulation. Les automobilistes sont rabroués au dernier rang. Personne ne veut du tramway en réalité... les gens qui le désirent se disent; oui, mais pas devant chez moi!

Non

Il me semble que le passage du tramway sur l'artère commerciale du Vieux-Limoilou, avec une station en plein cœur du quartier est simplement l'option la plus «logique», voire «naturelle». Il y aurait quelque chose d'étrange à contourner le cœur du quartier et à excentrer la station. Surtout, ce serait manquer une occasion historique de réaménager, d'améliorer le cœur du quartier, de le rendre encore plus attrayant avec une 3e Avenue partagée, sécuritaire, belle et dynamique.

Ce projet de tramway est une occasion unique de redéfinir l'utilisation de l'espace public en ville, il ne va pas falloir avoir d'être innovant et visionnaire au niveau des aménagements autour du tracé tramway

À l'occasion

Au cours de la construction, il y aura une forte tentation et sûrement beaucoup de pression de la part du gouvernement du Québec pour couper les coûts en faisant le minimum, en sacrifiant la beauté de la plateforme, en ajoutant le moins de végétation possible et en faisant les choses de la manière la plus générique possible dans les pires traditions nord-américaines d'urbanisme exécrable et du culte du béton (comme le REM à Montréal qui est une vraie cicatrice urbaine). C'est exactement le contraire de ce qu'il faut faire. Inspirez-vous des magnifiques exemples de réseaux de tramway en France où énormément de verdure a été ajoutée, des rails entourés d'élégants pavés ou de gazon, les fils camouflés par des allées d'arbres soigneusement taillés sur les grands boulevards, des trottoirs larges et des aires de repos, etc. Québec a une personnalité particulière. C'est la plus européenne des villes du Québec en plus d'être notre Capitale nationale. Elle n'est pas née pour un petit pain. Il faut lui donner un réseau digne d'elle et de sa beauté. Quand on essaie d'économiser les fonds de tiroirs et qu'on fait "cheap", on finit toujours par le regretter. Commencez aussi à planifier un trajet pour une seconde phase pour Lairet et Charlesbourg. Comme ça, vous serez prêts pour le moment où le climat politique sera propice.

Peu importe les décisions prises, des gens se plaindront... Il vaut donc mieux prévaloir la vision à long terme du quartier et l'intérêt de ses habitants que les gens qui ne font que le traverser en automobiles.

Mon intérêt est surtout le pôle Saint-Roch et l'implantation sur Chalutier et aussi 4e rue. L'information doit être rendue publique rapidement.

Réponses

Le tramway est une belle opportunité pour repenser les espaces publics et les rendre plus accessibles à pied ou à vélo.

Vivement une phase deux vers l'arrondissement Charlesbourg.

Je trouve que l'information est très limitée sur l'impact de l'insertion du tramway sur l'augmentation du trafic automobile sur les rues avoisinantes. Habitant sur la 4^e rue entre la 3^e et la 4^e avenue, je me questionne sur l'augmentation potentielle du trafic sur ma rue selon l'option choisie. Je crains aussi la perte d'intimité et l'augmentation de la luminosité nocturne qui est déjà forte sur ma rue advenant le passage du tramway sur la 4^e avenue.

Quartier extrêmement bruyant et avec beaucoup de vibrations à cause du trafic très important, notamment des camions et des bus (bus jaunes inclus, qui passent par exemple quotidiennement en soirée dans la 22^e rue en transportant des adultes), mais également des grands axes, des autoroutes et du chantier de l'hôpital (tout près de chez moi). J'ai vécu dans plusieurs arrondissements à Québec et nulle part, le bruit ambiant (du trafic essentiellement) et les vibrations (le simple passage d'un camion fait trembler la maison ; imaginez les nuits de déneigement ! où, curieusement, mais probablement à cause de la largeur de la rue, des camions passent toutes les 10 minutes environ durant toute la nuit) n'est aussi fort que dans ce quartier, ni aussi continu. Il est impossible de garder les fenêtres ouvertes la majorité du temps, malgré les fortes chaleurs et les canicules printanières et estivales ; encore moins pour dormir, bien que de l'air frais soit nécessaire. Et ce, malgré le couvre-feu (faible diminution du trafic constatée). Cela rend le sommeil et, conséquemment, la vie très difficiles.