



## Insertion du tramway – boulevard René-Lévesque

Quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste

[www.tramwaydequebec.info](http://www.tramwaydequebec.info)



1. Mise en contexte
2. Insertion du tramway
3. Quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste
4. Conclusion et prochaines étapes

# 1

## / Mise en contexte Le tramway de Québec



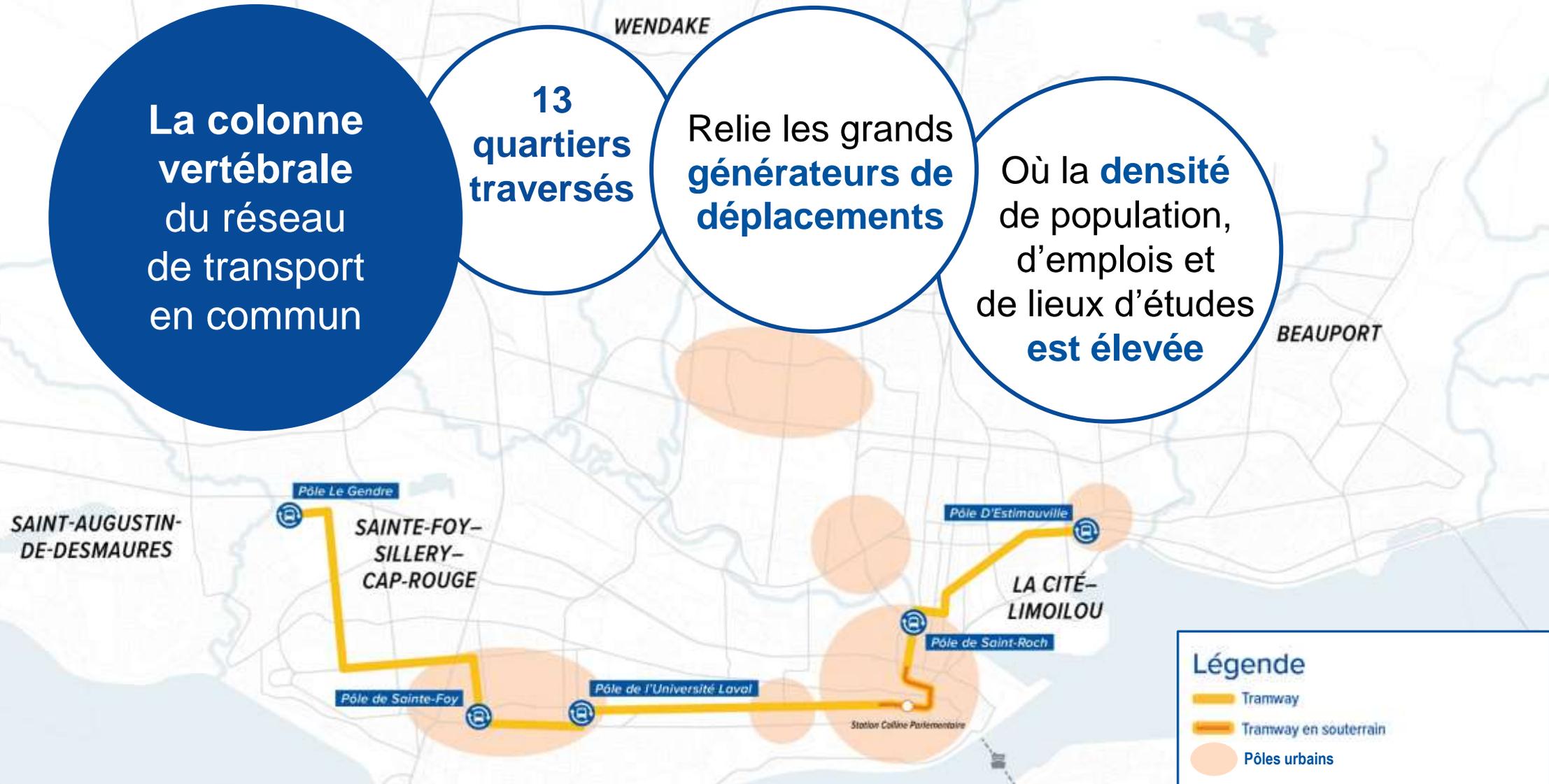
# Le tramway de Québec

La colonne vertébrale du réseau de transport en commun

13 quartiers traversés

Relie les grands générateurs de déplacements

Où la densité de population, d'emplois et de lieux d'études est élevée



## Légende

- Tramway
- Tramway en souterrain
- Pôles urbains



# De Cap-Rouge à D'Estimauville



29 stations, dont  
5 pôles d'échanges  
sur un tracé  
de 19,3 km

Distance  
moyenne :  
690 m

# À l'échelle du projet | Boulevard René-Lévesque

Le boulevard René-Lévesque représente une **portion importante du tracé**, traversant plusieurs quartiers et s'insérant dans des **contextes urbains variés**

## Pôle Le Gendre

### Insertion de surface

Quartiers traversés :  
Cité-Universitaire, Sillery,  
Saint-Sacrement, Montcalm  
et Saint-Jean-Baptiste

### Insertion souterraine

Quartiers traversés :  
Saint-Jean-Baptiste et  
Vieux-Québec — Cap-Blanc —  
colline Parlementaire

## Pôle D'Estimauville

## Pôle de Saint-Roch

## Pôle de l'Université Laval

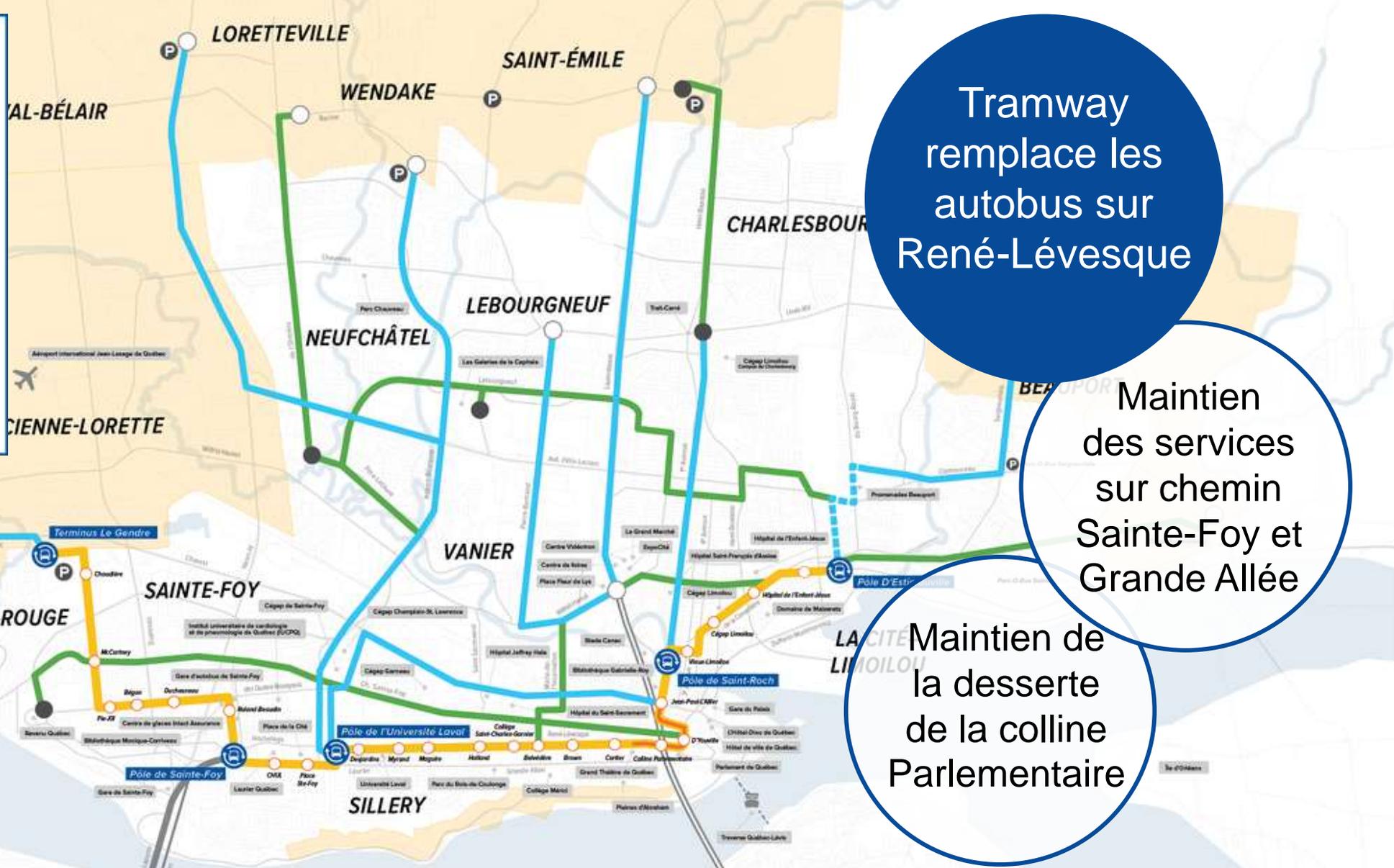
## Pôle de Sainte-Foy



# Réorganisation du transport en commun

**Légende**

- Tramway 
- Tramway en souterrain 
- Stations du tramway 
- Pôles d'échanges du tramway 
- Métrobus actuels 
- Zone Flexibus 
- Terminus d'autobus 
- Stationnements incitatifs 
- Tunnel Québec-Lévis (MTQ) 
- Infrastructures | Desserte de la banlieue (MTQ) 
- Infrastructures | Desserte de la Rive-Sud (MTQ) 



Tramway remplace les autobus sur René-Lévesque

Maintien des services sur chemin Sainte-Foy et Grande Allée

Maintien de la desserte de la colline Parlementaire

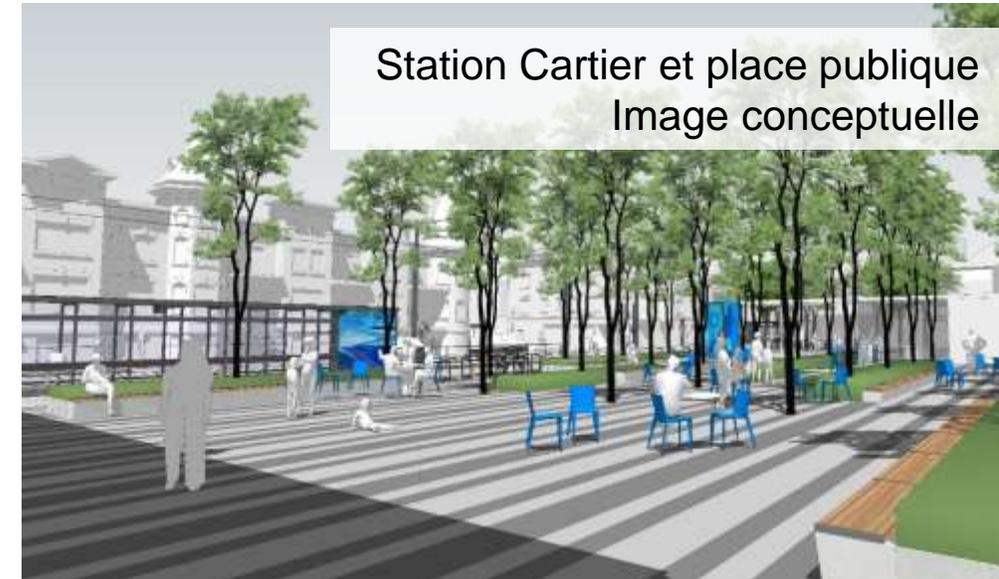
The background is a blue-tinted architectural rendering of a tramway station. It shows a wide, paved area with a striped pattern, lined with trees. Several stylized human figures are scattered throughout the scene, some sitting on chairs, others standing. In the background, there are buildings, including one with a prominent tower and a bicycle parked near a railing.

# 2.1 / Insertion du tramway

## Généralités

- Une **nouvelle ambiance** dans les quartiers traversés
- Espace compris d'une façade à une autre complètement réaménagé en **respectant l'esprit des lieux**
- Des **lignes directrices de design** et une **stratégie de végétalisation** pour une signature cohérente et de qualité
- Inspiré des grands projets à l'européenne, le tramway proposera un **repère urbain fort, structurant et intégré** à la vie urbaine

**Rien n'est laissé au hasard!**





# Aménagement de façade à façade

La Ville revoit l'entièreté de l'espace public compris d'une façade à l'autre



Insertion axiale du tramway en station



# Insertion type de la plateforme



Insertion axiale du tramway en station



# Insertion type de la plateforme



Insertion axiale du tramway en station



# Insertion type de la plateforme



Insertion axiale du tramway en station

An architectural rendering of a tramway station, overlaid with a semi-transparent blue filter. The scene shows a wide, paved area with a striped pattern, likely a pedestrian crossing or a plaza. Several stylized human figures are scattered throughout the scene, some standing and some sitting on blue chairs. In the background, there are trees and a building with a prominent tower. The overall atmosphere is clean and modern.

# 2

## .2 / Insertion du tramway

### Station de surface



# Station à quais latéraux



Station générique  
présentée à titre d'exemple



# Station à quais latéraux

Quai avec chauffage radiant

Accès de plain-pied au tramway



Station générique présentée à titre d'exemple



# Station à quais latéraux



Quai avec chauffage radiant

Accès de plain-pied au tramway

Abri avec chauffage radiant

Dimensions varient en fonction du secteur et de l'achalandage

Station générique présentée à titre d'exemple



# Station à quais latéraux





# Station à quais latéraux



Quai avec chauffage radiant

Accès de plain-pied au tramway

À **chaque** extrémité de la station

**Traverses piétonnes sécurisées**

Signalées avec **des feux** ou **des panneaux**

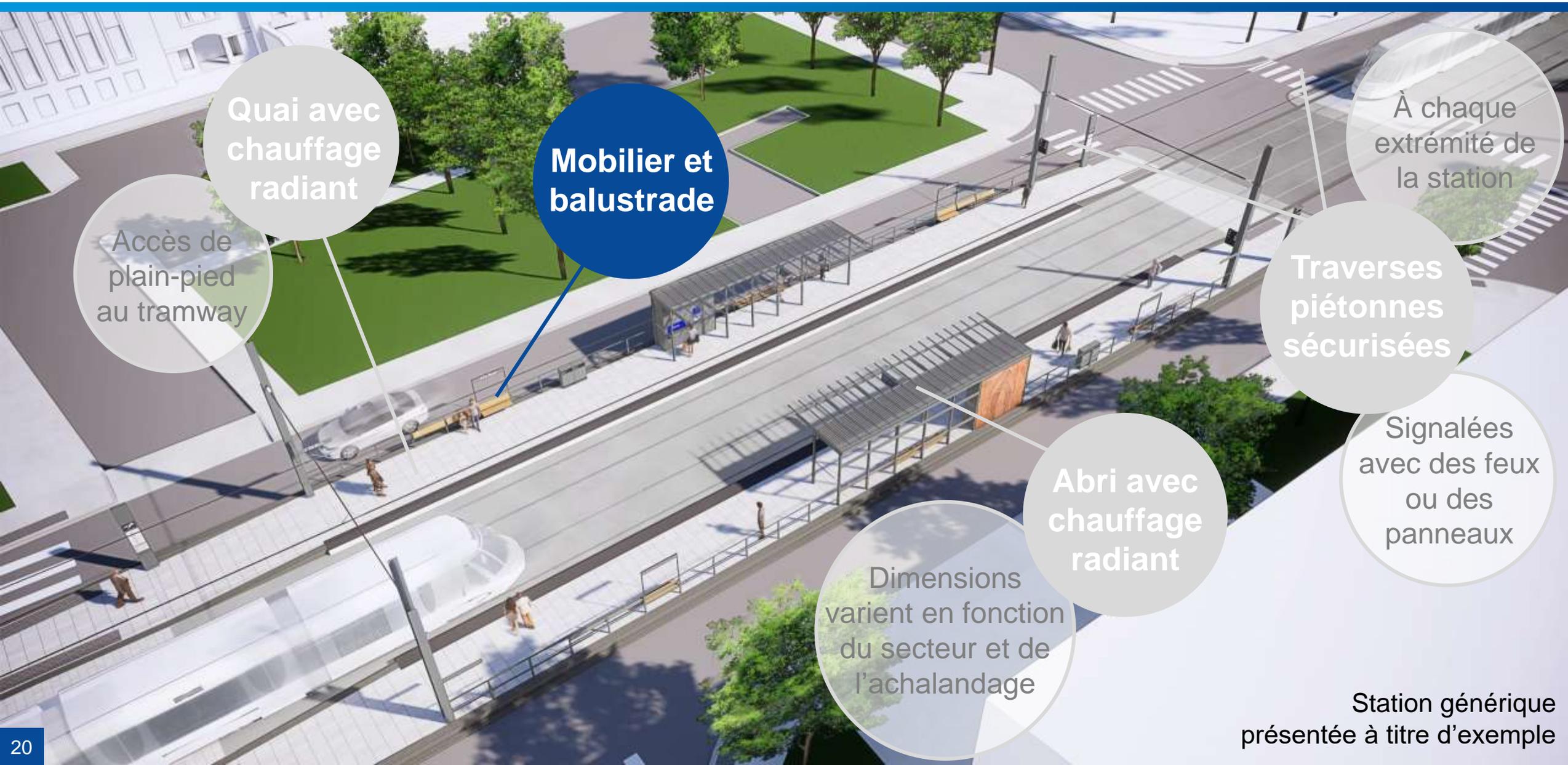
Abri avec chauffage radiant

Dimensions varient en fonction du secteur et de l'achalandage

Station générique présentée à titre d'exemple



# Station à quais latéraux



Quai avec chauffage radiant

Mobilier et balustrade

Accès de plain-pied au tramway

À chaque extrémité de la station

Traverses piétonnes sécurisées

Signalées avec des feux ou des panneaux

Abri avec chauffage radiant

Dimensions varient en fonction du secteur et de l'achalandage

Station générique présentée à titre d'exemple

# Des bénéfices pour les citoyens



- Un tramway fiable et efficace
- Un **aménagement renouvelé** et une **remise à neuf** des infrastructures municipales
- Des stations **bien intégrées** et favorisant **l'intermodalité**
- Accès **sécuritaires et confortables** pour les piétons et cyclistes
- De **nouveaux espaces publics**
- **Accessibilité universelle** assurée



# 2.3 / Insertion du tramway

## Mobilité pour tous



# Plateforme exclusive | Un élément de sécurité pour tous

## Plateforme exclusive

Interaction contrôlée entre le tramway et les autres modes de déplacement

### Conditions essentielles pour :



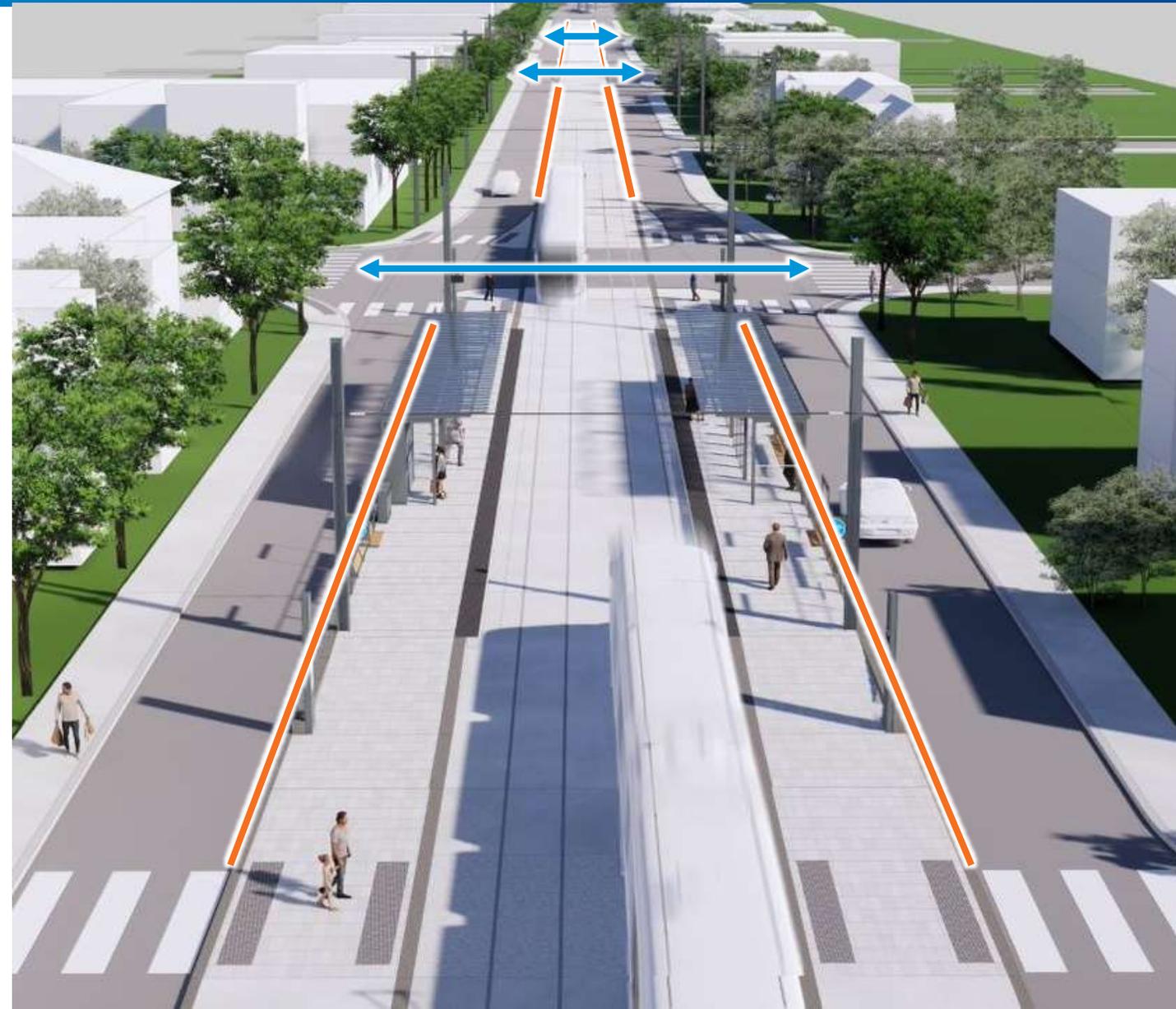
Sécurité des usagers



Fiabilité du service



Vitesse du tramway





# Exemples dans le monde

Le Havre, France



Lyon, France



Bergen, Norvège



Toronto, Canada



Waterloo, Canada



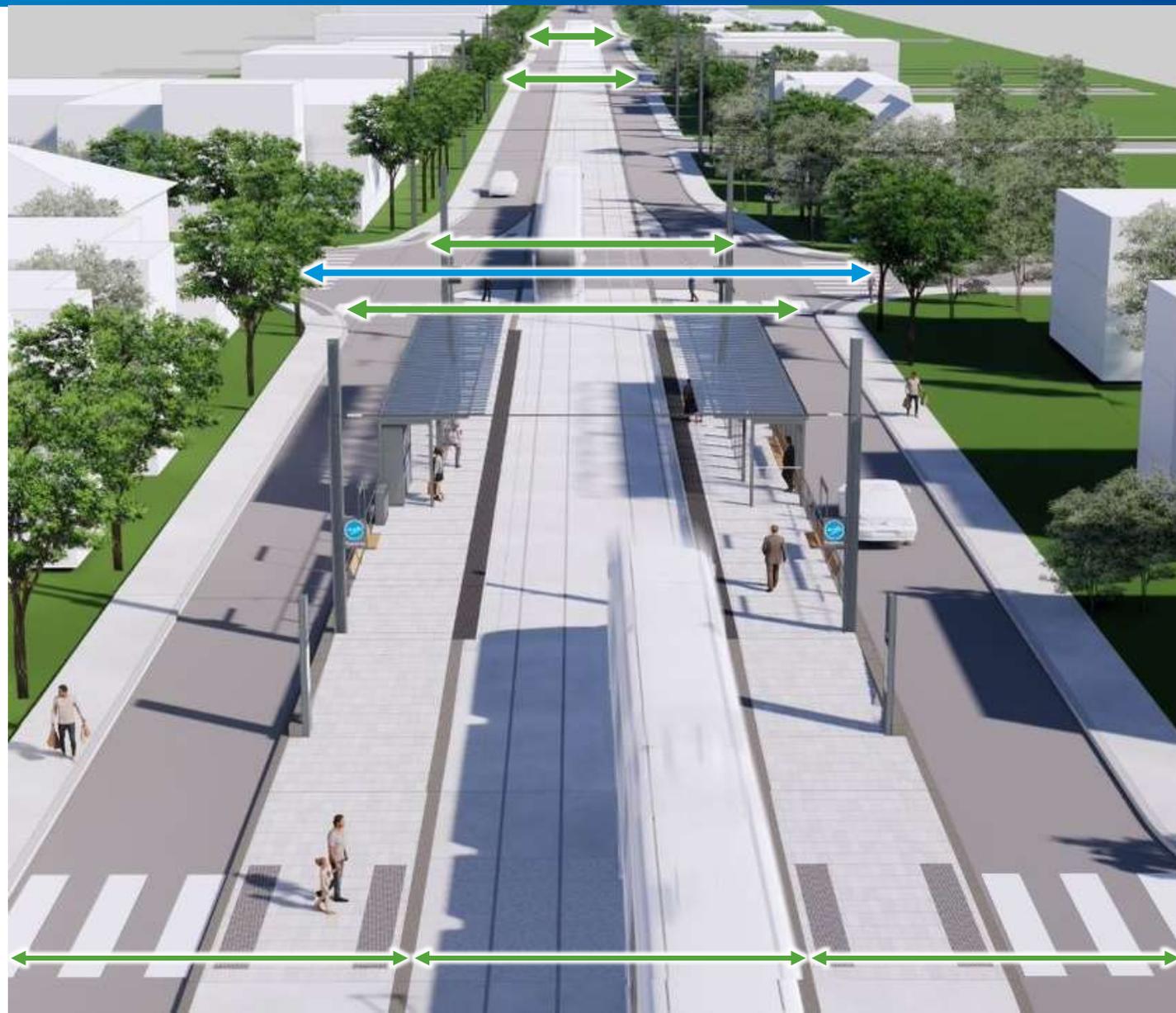
**Mesure habituelle**  
Projets de tramway internationaux



# Traverser la plateforme | Carrefours sécuritaires pour tous

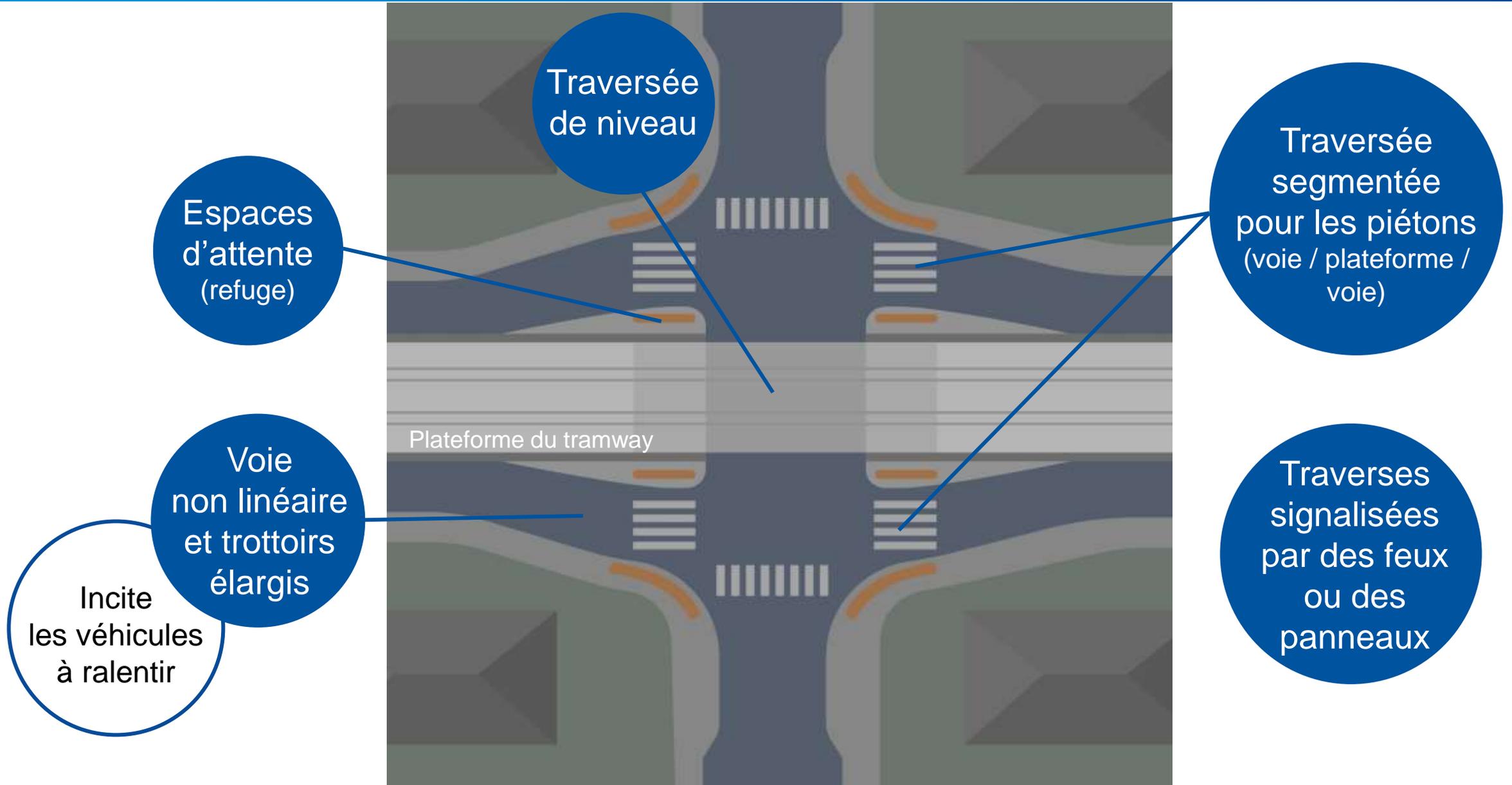
Une **traversée sécuritaire** de la plateforme pour tous les modes de déplacement aux **carrefours**

- **Traversées de niveau** pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes
- **Espaces d'attente** (refuges) pour les piétons et les cyclistes





# Traverser la plateforme | Configuration d'un carrefour traversant

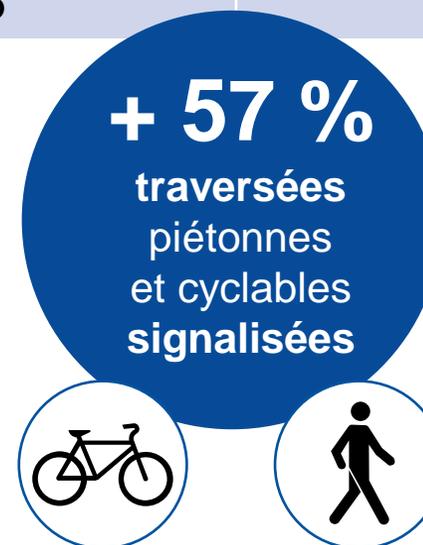


## Critères de sélection des **traversées signalisées piétonnes et cyclables**

- Les **lieux et rues** qui génèrent beaucoup de déplacements piétons
- Les **stations du tramway**
- Les **liens cyclables** actuels et projetés
- Les **rues commerçantes**

Nombre de traversées piétonnes signalisées  
le long du tracé du tramway

Actuelles	Projetées
76	119



→ Au final, **plus de carrefours sécuritaires et accessibles** pour traverser





## Critères de sélection des **carrefours traversants**

- **Boulevards existants** qui permettent la majorité des déplacements dans la ville
- Rues qui offrent un **accès facile aux quartiers**
- Lieux qui génèrent **beaucoup de déplacements**
- **Études** de circulation, **événements** spéciaux et services **d'urgence**

Intensité de la circulation	Nombre de rues connectées au tracé du tramway	Carrefours traversants
<b>Élevée</b> (Artères permettant les déplacements à travers la ville)	16	16
<b>Modérée</b> (Rues distribuant la circulation entre les artères et les rues locales)	46	31
<b>Faible</b> (Rues vouées à la vie de quartier)	62	10

**100 %**   
des artères principales traversent la plateforme

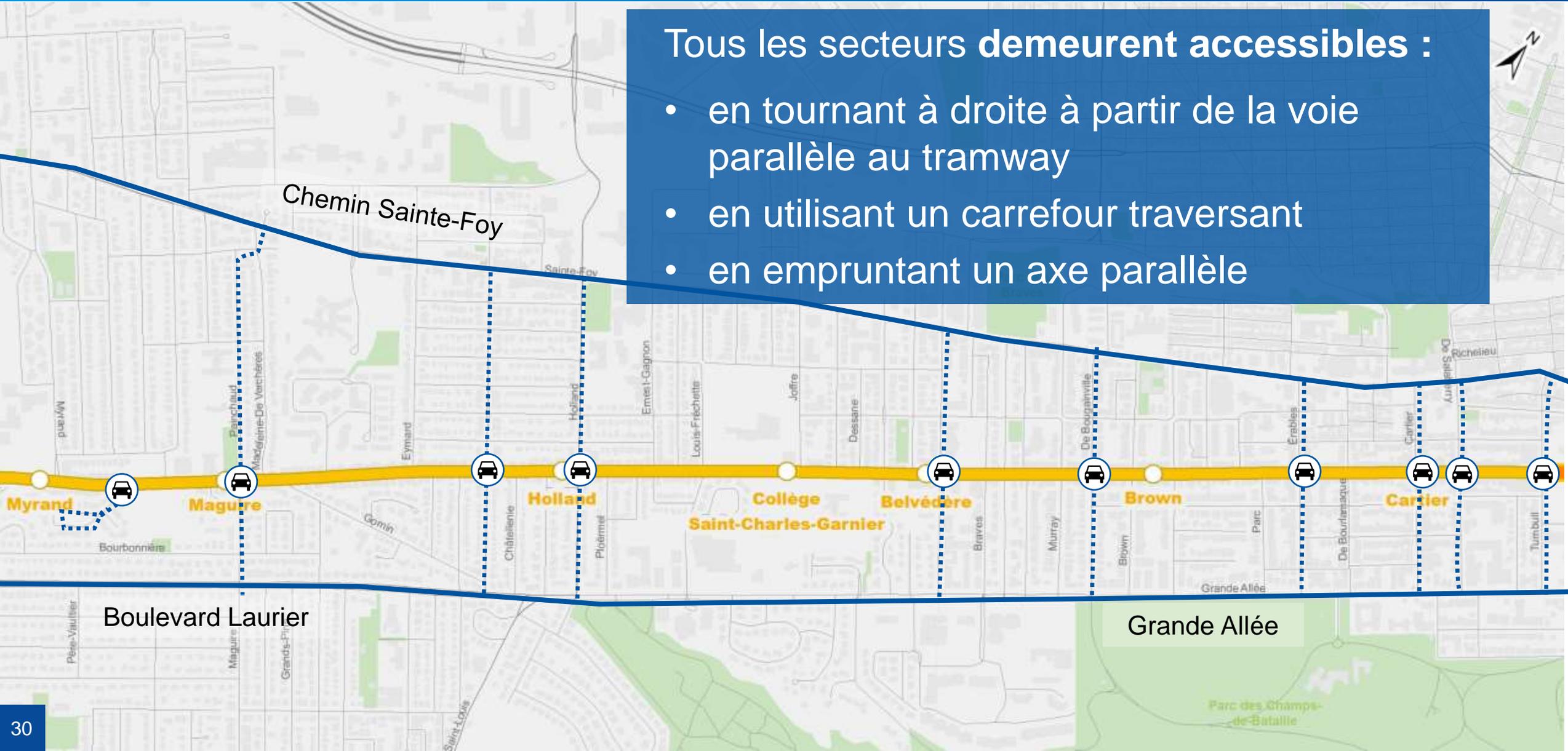
Amélioration de la  
**vie de quartier**



# Automobilistes | Boulevard René-Lévesque

Tous les secteurs demeurent accessibles :

- en tournant à droite à partir de la voie parallèle au tramway
- en utilisant un carrefour traversant
- en empruntant un axe parallèle

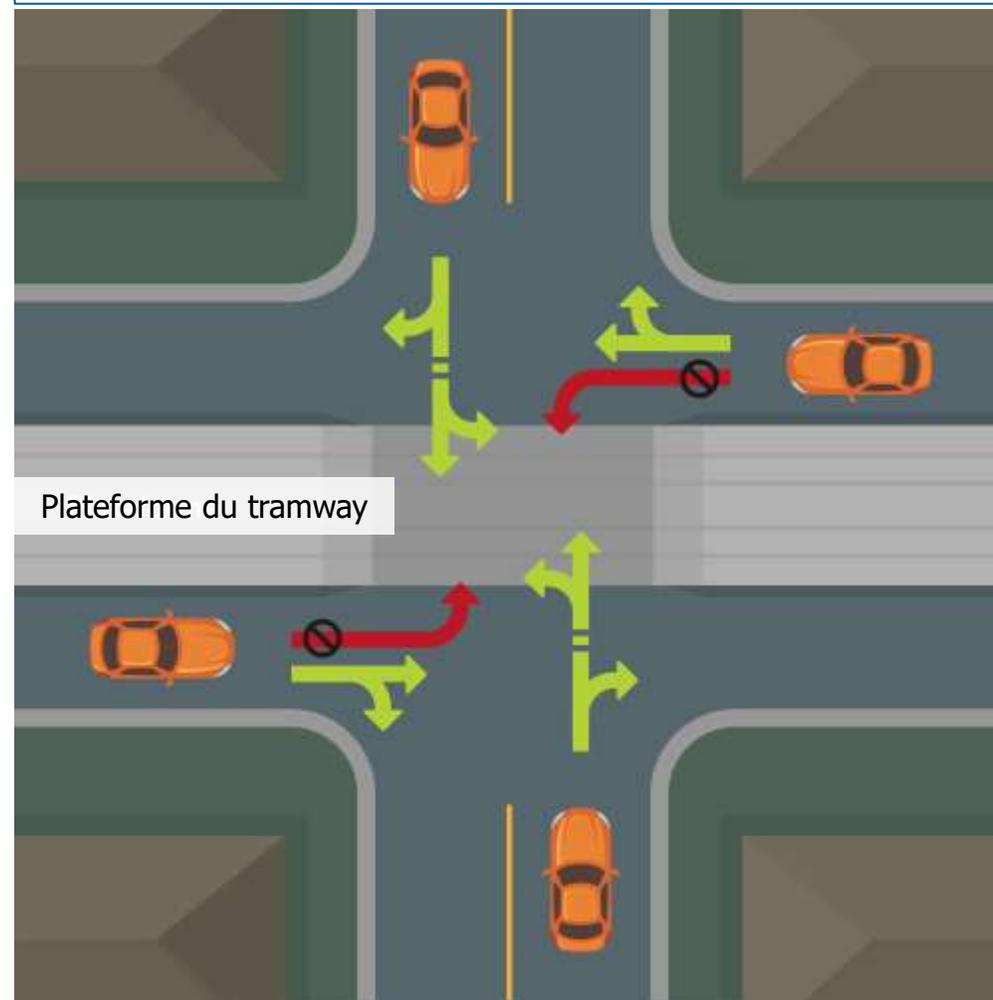




## Pourquoi certaines manœuvres sont interdites dans l'axe du tramway

- **Fluidité** : un véhicule à l'arrêt dans sa voie crée une file d'attente
- **Sécurité** : un véhicule qui s'engage sur la plateforme avec le tramway dans son angle mort est à risque de collision

Exemple de **carrefour traversant**



# Des conditions de circulation gagnantes pour tous

- **Accessibilité maintenue** pour tous les secteurs
- Un **meilleur partage** de l'espace public
- Une **connexion efficace** au réseau cyclable
- Des **trottoirs élargis** et des cheminements piétons **sécuritaires**



An architectural rendering of a public square or park area. The scene is overlaid with a semi-transparent blue filter. In the background, there are multi-story buildings with classical architectural features like windows and a small tower. A row of tall, thin trees lines the square. In the foreground, several stylized human figures are shown: one standing on the left, a group of people sitting on a bench, and another person sitting on the ground. The ground is marked with a striped pattern, possibly representing a pedestrian crossing or a specific paving design. The overall atmosphere is clean and modern.

# 3

## .1 / Quartier Montcalm et Saint-Jean-Baptiste

### Insertion de surface



# Insertion du tramway en surface



- **Insertion axiale** au centre de la chaussée et présence d'**une voie de circulation automobile** par direction
- Secteur de **l'avenue Cartier** fait l'objet d'un **traitement particulier** en raison des défis qui lui sont propres
- Passage en souterrain à l'est de l'avenue Turnbull
- **3 stations de surface** : Belvédère, Brown et Cartier

Station  
Belvédère

Station  
Brown

Station  
Cartier

Choix de **leur nombre** et de **leur localisation** basé sur **plusieurs facteurs** :



**Efficacité**  
du tramway



**Densité d'activités**  
(résidentiel, commercial,  
institutionnel et emploi)



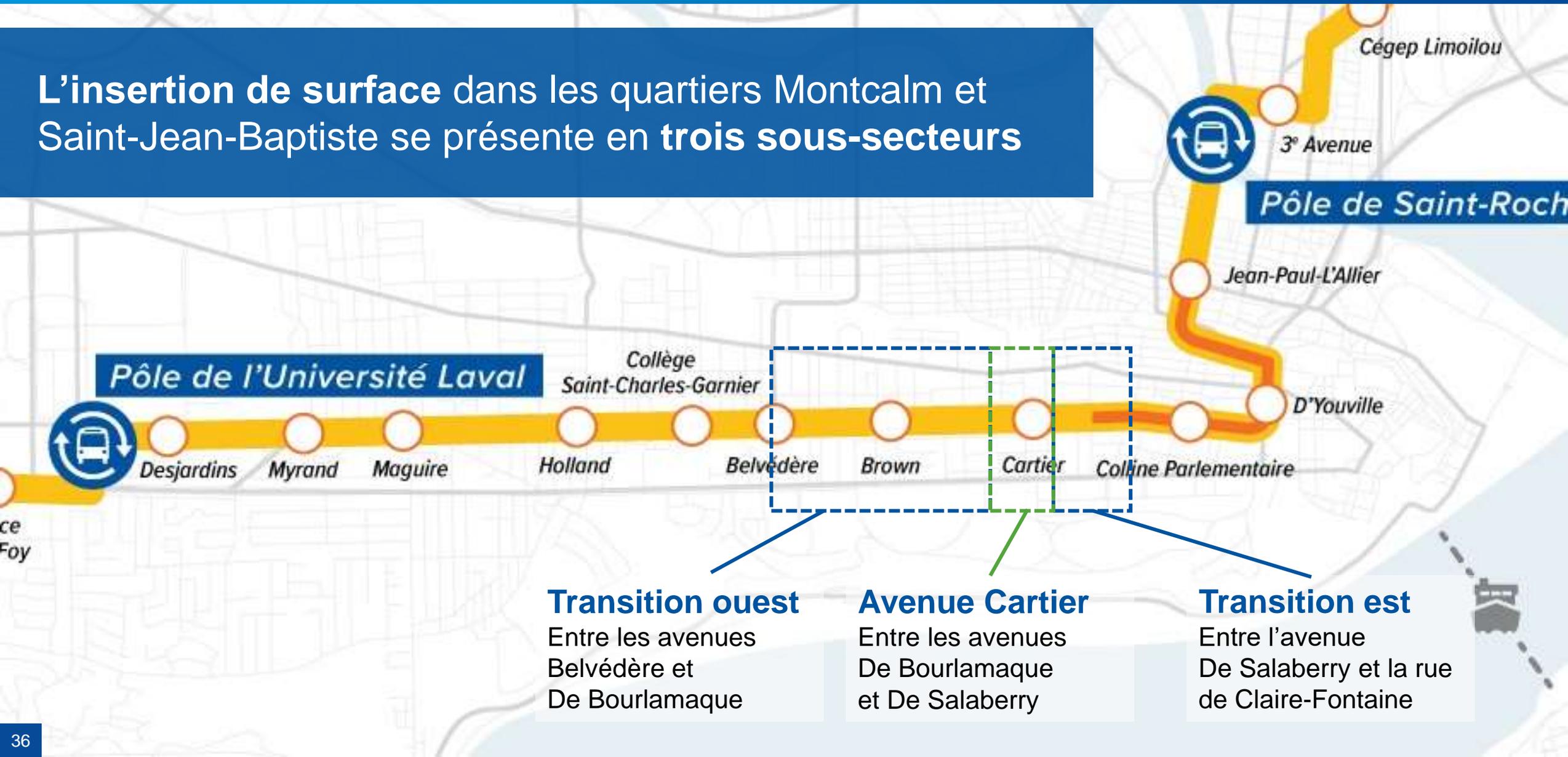
**Connectivité** avec  
les réseaux piétons,  
cyclables et routiers



**Contexte urbain**  
et espace disponible  
pour l'insertion



L'insertion de surface dans les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste se présente en trois sous-secteurs



## Transition ouest

Entre les avenues  
Belvédère et  
De Bourlamaque

## Avenue Cartier

Entre les avenues  
De Bourlamaque  
et De Salaberry

## Transition est

Entre l'avenue  
De Salaberry et la rue  
de Claire-Fontaine

A blue-tinted architectural rendering of a city street scene. In the foreground, there is a crosswalk with white stripes on a dark surface. Several stylized human figures are scattered across the scene: one stands on the left, another sits on the ground in the middle, and a group of people is seated at a table on the right. The background features a row of trees and a multi-story building with a prominent tower on the left side.

**3**

**.2 / Quartier Montcalm  
et Saint-Jean-Baptiste  
Secteur de l'avenue Cartier**



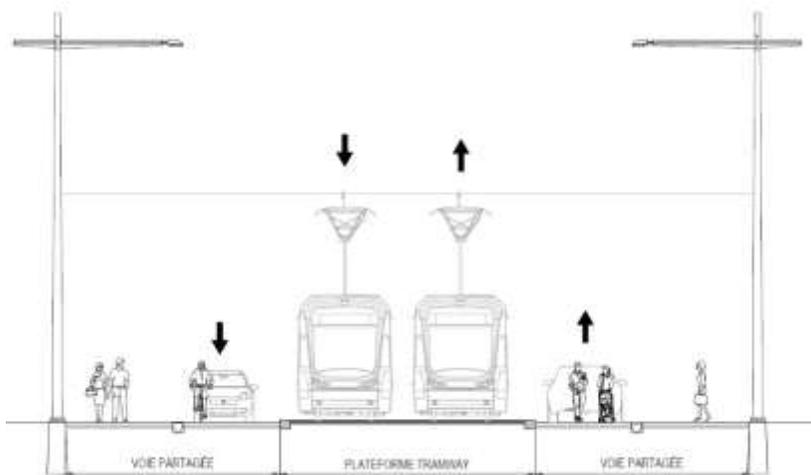
# Secteur de l'avenue Cartier | Variantes d'insertion analysées

Trois variantes d'insertion étudiées pour le secteur de l'avenue Cartier (entre les avenues De Bourlamaque et De Salaberry)



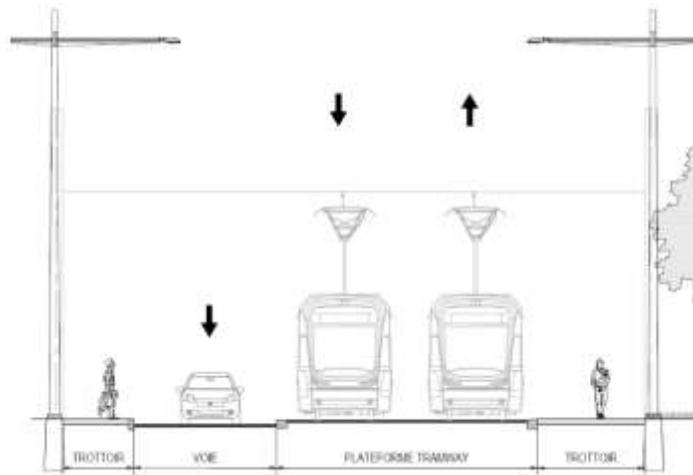


# Secteur de l'avenue Cartier | Variantes d'insertion analysées

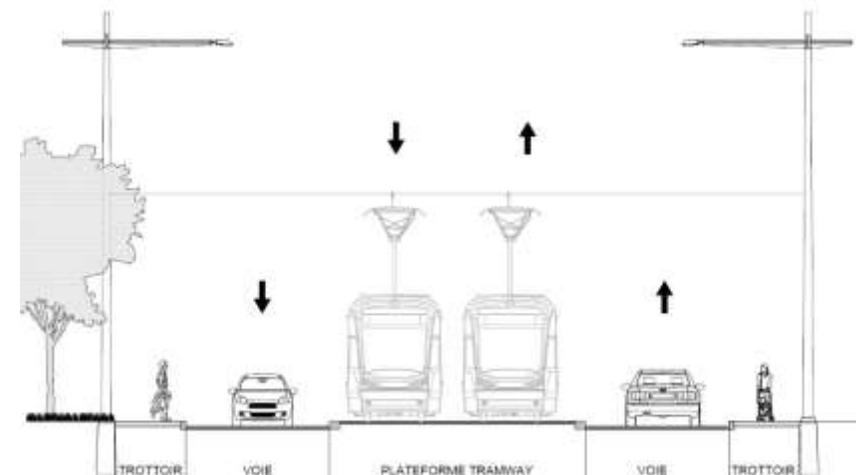


**Variante 1**  
Insertion axiale  
et voies partagées

**\*Option privilégiée\***



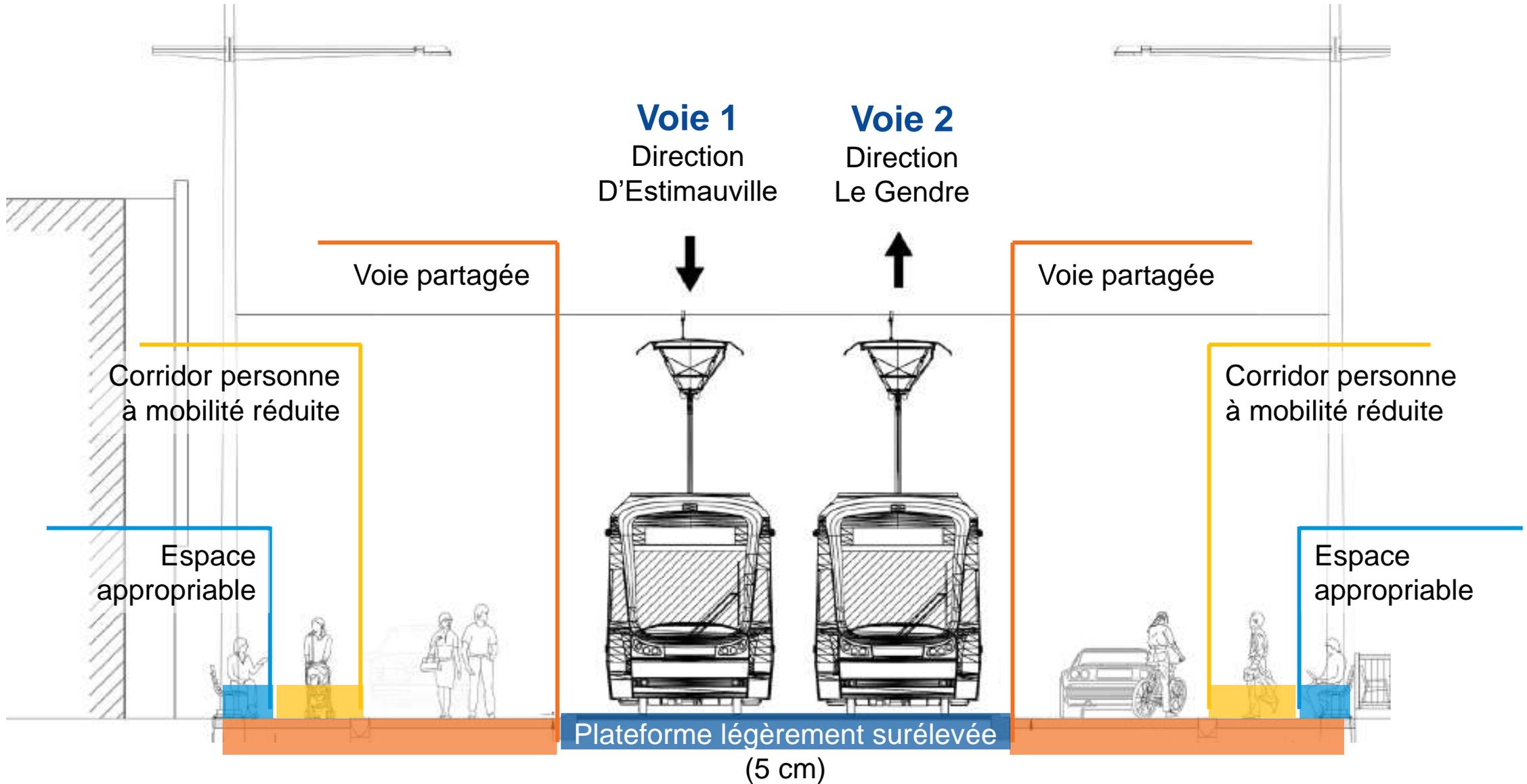
**Variante 2**  
Insertion latérale  
et 1 voie de circulation  
(direction est)



**Variante 3**  
Insertion axiale  
et 2 voies de circulation



# Secteur de l'avenue Cartier | Variante 1 – Voies partagées





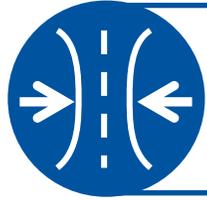
# Secteur de l'avenue Cartier | Variante 1 – Voies partagées



Ce secteur est **propice à l'atteinte des objectifs** visés par l'aménagement d'une rue partagée :

- Offrir **plus d'espace** et de **confort aux piétons**
- Réduire le nombre de véhicules et leur vitesse
- Améliorer la **sécurité** de tous les usagers
- Revitaliser les **activités urbaines et commerciales**
- Améliorer la **qualité de l'espace public**





Emprise restreinte



Concentration de déplacements actifs



Activité commerciale et animation

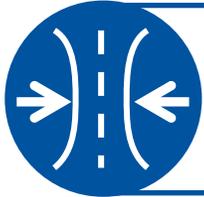


Densité et accessibilité



Transit véhiculaire

**L'insertion de surface** dans le secteur de l'avenue Cartier présente **des défis particuliers**



Emprise restreinte

- Espace disponible
- Proximité des **arbres** et des **bâtiments**



Concentration de déplacements actifs

- **Sécurité et confort** des modes actifs (marche et vélo)
- Traversée des intersections
- Accès à la station de tramway et à la rue commerciale



Activité commerciale et animation

- **Livraisons** commerciales
- Maintien des animations et activités existantes
- **Convivialité** et confort de l'espace public



Densité et accessibilité

- **Forte mixité** des usages
- Interface entre les aménagements privés et publics
- Accès aux bâtiments



Transit véhiculaire

- **Artère est-ouest** reliant la colline Parlementaire à l'Université Laval



 Emprise restreinte

 Concentration de déplacements actifs

 Activité commerciale et animation

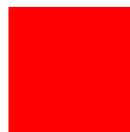
 Densité et accessibilité

 Transit véhiculaire

**Variante 1**  
Voies partagées

**Variante 2**  
1 voie (direction est)

**Variante 3**  
2 voies



### Légende

Très compatible

Moyennement compatible

Non compatible



# Secteur de l'avenue Cartier

Insertion du tramway et voies partagées  
Image conceptuelle



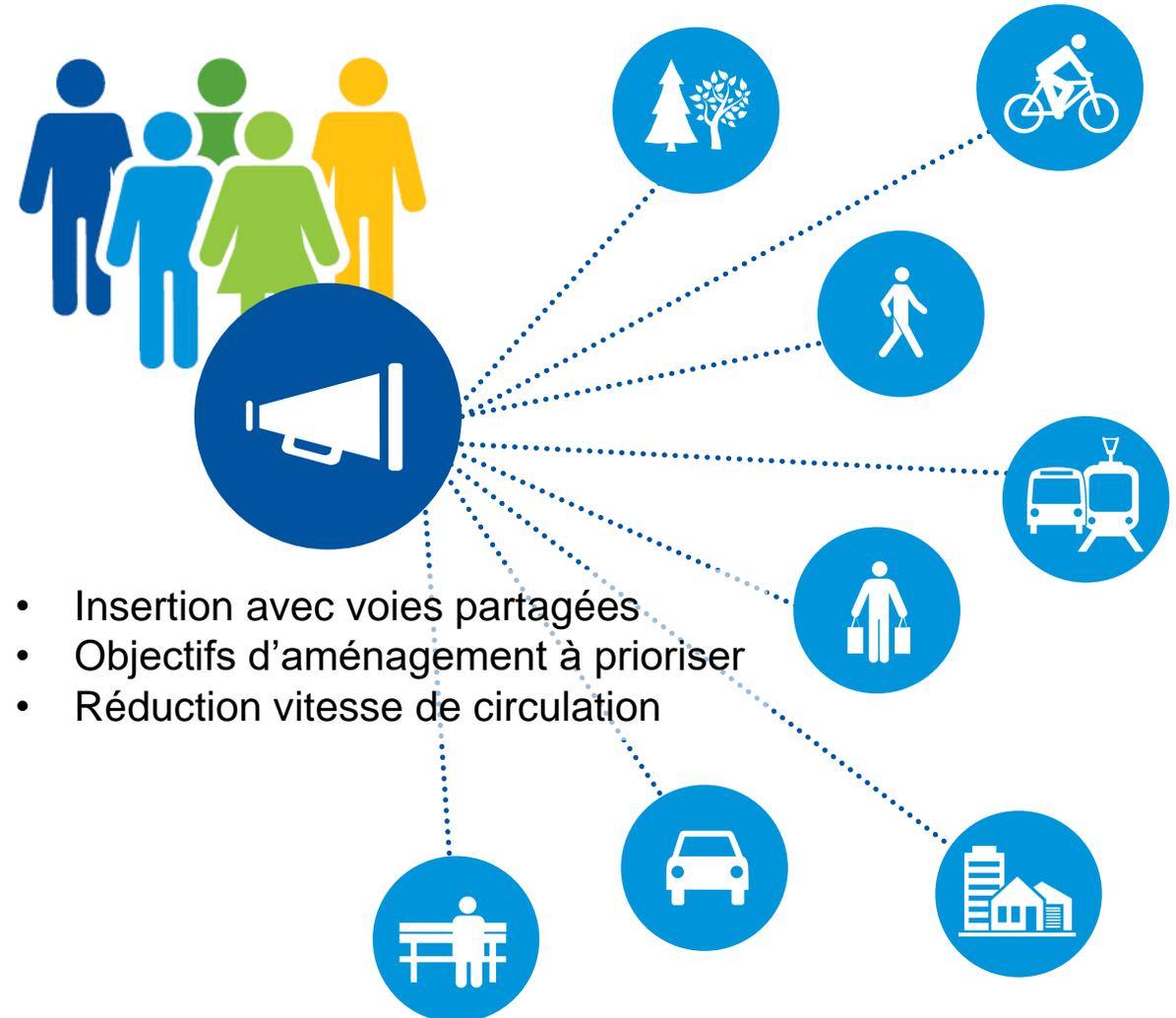
**L'insertion de surface  
du tramway représente  
une occasion de revoir  
l'entièreté de l'espace  
public.**

La mise en place  
de voies partagées  
permettrait de poser un  
**geste fort en matière  
d'aménagement  
urbain.**



Bien que la Ville **privilégie une insertion avec voies partagées** dans le secteur de l'avenue Cartier, elle souhaite savoir si cette option **répond à vos besoins.**

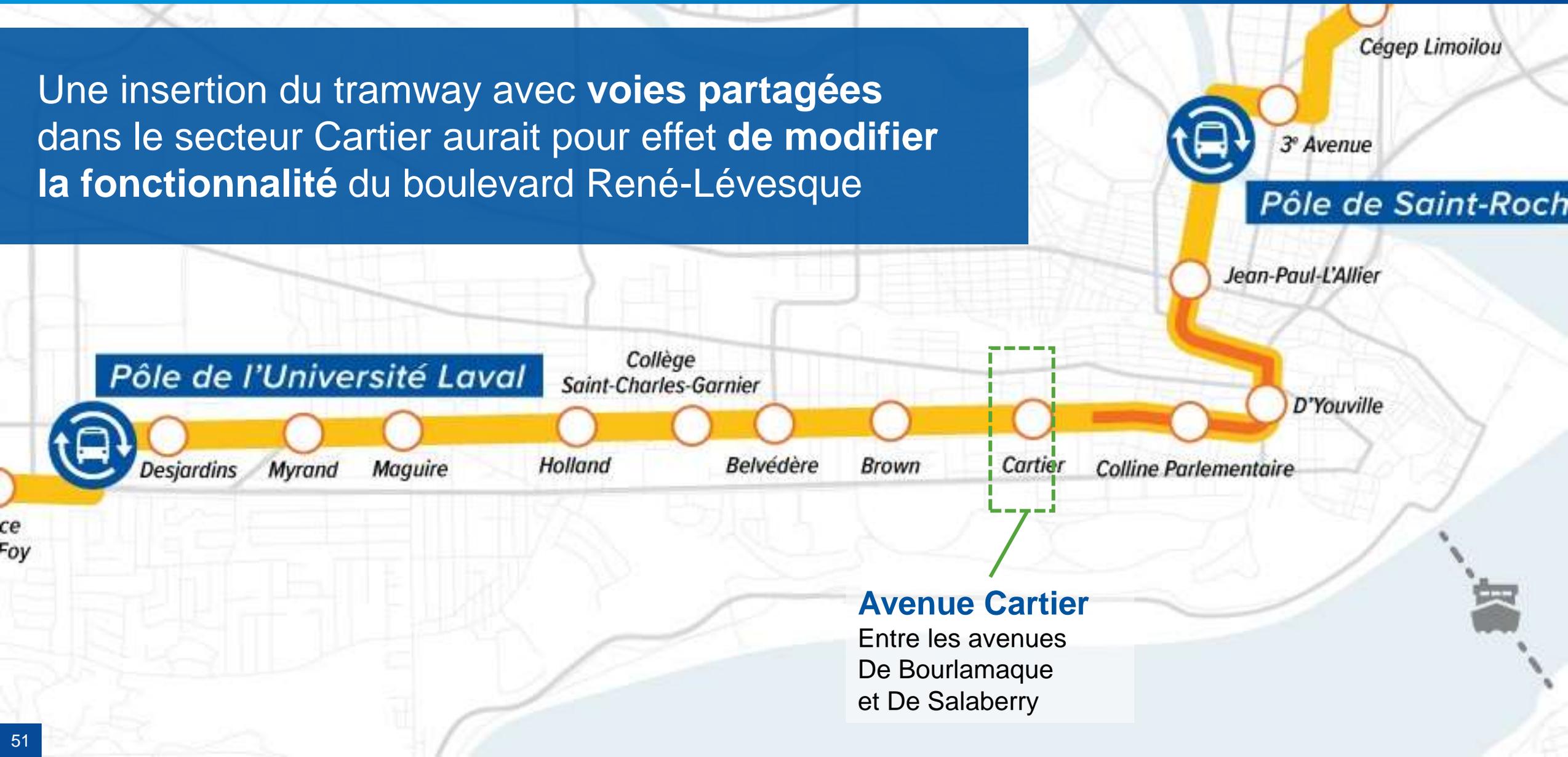
→ Remplir le questionnaire



# 3

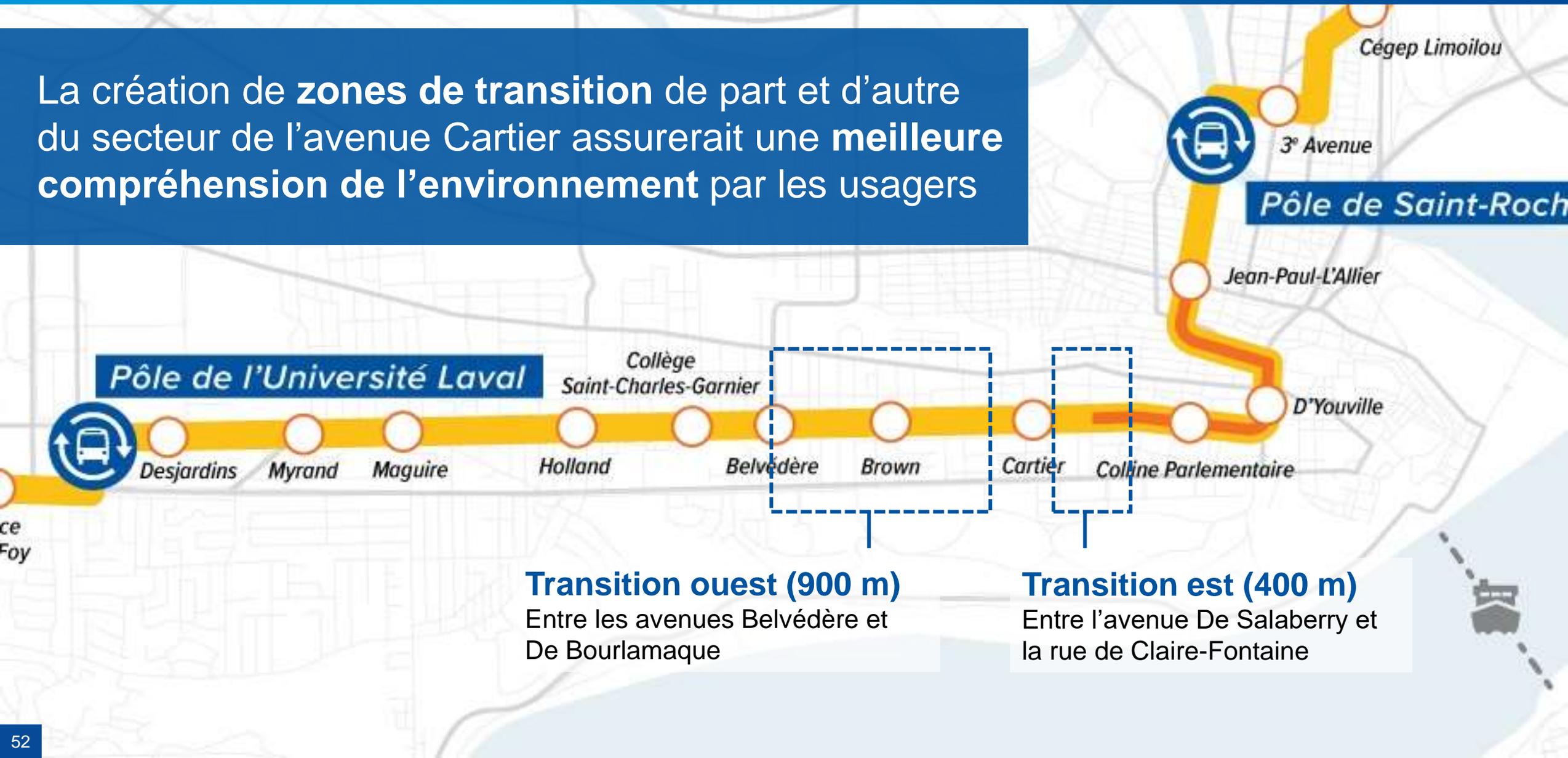
## .3 / Quartier Montcalm et Saint-Jean-Baptiste Zones de transition

Une insertion du tramway avec **voies partagées** dans le secteur Cartier aurait pour effet de **modifier la fonctionnalité** du boulevard René-Lévesque





La création de **zones de transition** de part et d'autre du secteur de l'avenue Cartier assurerait une **meilleure compréhension de l'environnement** par les usagers



**Transition ouest (900 m)**  
Entre les avenues Belvédère et  
De Boulamaque

**Transition est (400 m)**  
Entre l'avenue De Salaberry et  
la rue de Claire-Fontaine



Des **contraintes signalétiques** et **physiques** devront être prévues dans les zones de transition afin de :

- **Rediriger la circulation de transit** vers le chemin Sainte-Foy et la Grande Allée tout en **maintenant l'accessibilité** aux rues locales pour les résidents

Ces éléments permettraient de :

- **Apaiser la circulation** avant l'arrivée dans les voies partagées

Exemple de contraintes  
Rue Père-Marquette





# Zones de transition | Vitesses de circulation

Les zones de transition visent à **réduire les débits et les vitesses** de circulation avant d'arriver dans les voies partagées





# Zones de transition | Aménagement des intersections

Les mêmes principes d'aménagement des intersections traversantes s'appliquent dans les zones de transition





En somme, dans la **zone de transition ouest** (entre les avenues Belvédère et De Bourlamaque):

- **Insertion du tramway similaire** à la portion ouest de René-Lévesque
- Ajout de **contraintes signalétiques et physiques** pour rediriger le transit de l'ouest vers chemin Sainte-Foy et Grande Allée tout en conservant l'accessibilité locale
- **Réduction des débits et des vitesses** de circulation
- Transition d'un mode boulevard à une rue à caractère local

À l'est, l'intégration de la trémie (entrée et sortie du tunnel) dans une portion plus large du boulevard contribue à **revoir l'aménagement** du secteur et à réduire les débits de circulation





# Zone de transition est | Trémie René-Lévesque



Grand Théâtre  
de Québec

Boulevard René-Lévesque

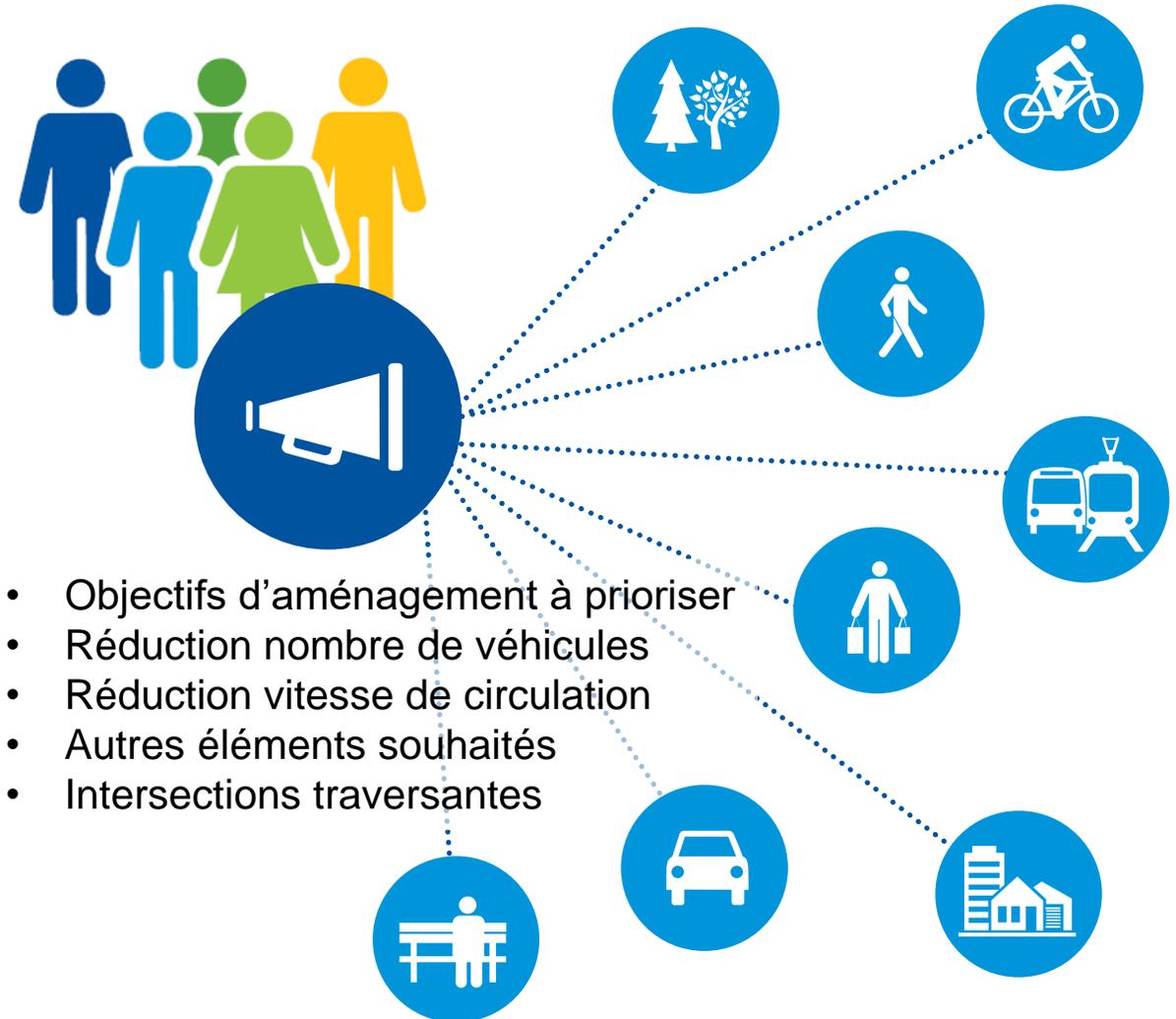
Avenue Turbide

À l'est, l'intégration de la trémie (entrée et sortie du tunnel) dans une portion plus large du boulevard contribue à revoir l'aménagement du secteur et à réduire les débits de circulation

Si l'**insertion avec voies partagées** est retenue à proximité de l'avenue Cartier, la ville devra prévoir des **zones de transition** de part et d'autre de ce secteur.

Elle souhaite connaître votre opinion à ce sujet.

→ Remplir le questionnaire

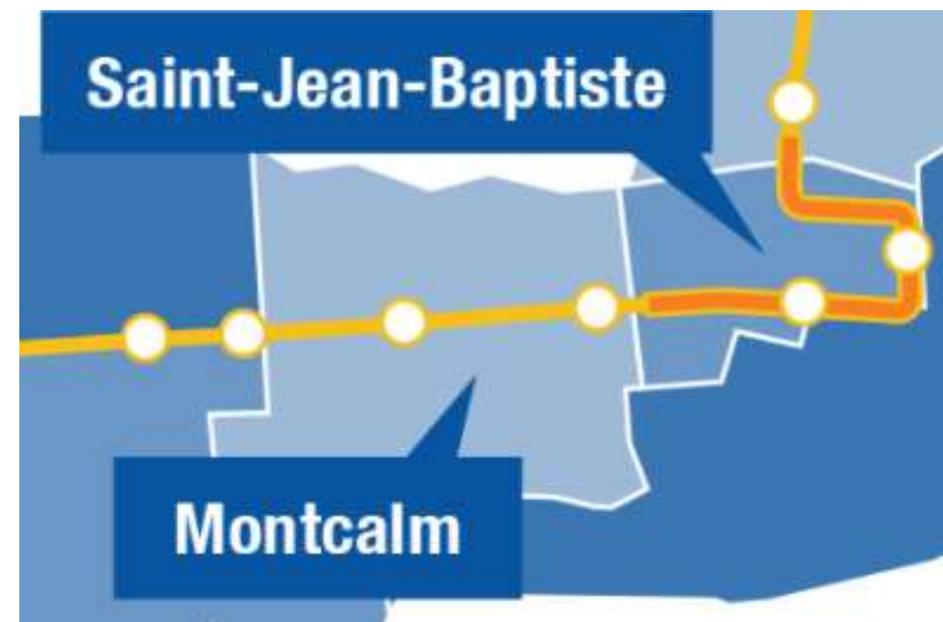


Si la Ville va de l'avant avec la mise en place de zones de transition, une analyse **des déplacements à l'échelle du quartier** devra être réalisée afin **d'éviter le transit dans les rues locales** tout en maintenant **l'accessibilité des résidents**



### **Rencontres de proximité**

- Les citoyens seront impliqués dans cette démarche



An architectural rendering of a park area on Boulevard René-Lévesque. The scene is overlaid with a semi-transparent blue filter. It shows a wide, paved walkway with a striped pattern. Several trees are planted in rows, and there are benches and people sitting on them. In the background, there are buildings, including one with a prominent tower. The overall atmosphere is serene and urban.

# 3

## .4 / Boulevard René-Lévesque

### Foresterie urbaine



Dans le cadre du projet de tramway, la foresterie urbaine est une **priorité** regroupée sous **quatre engagements spécifiques**.



## PROTÉGER

Nouvelles pratiques et exigences strictes en termes de protection



## BONIFIER

Stratégie de végétalisation innovante et effort considérable en plantation



## ASSUMER

Prise en charge et entretien rigoureux par les experts



## ENGAGER

Approche personnalisée avec les propriétaires d'arbres privés



# Impacts sur les arbres d'alignement

## Boulevard René-Lévesque : 3,9 km

	Tracé de 19,3 km
<b>Total</b>	<b>7 133 arbres</b>
Protection / transplantation	5 549
Abattage	1 584 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Inclut 417 arbres et arbustes remplaçables (1 à 14 cm) et 324 frênes

Myrand à des Érables
<b>1 130 arbres</b>
922
208 <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Inclut 56 arbres et arbustes remplaçables (1 à 14 cm) et 8 frênes

Des Érables à Turnbull (nombre d'arbres supplémentaires par option)			
Tunnel long	Tunnel court		
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>189 arbres</b>			
171	162	155	115
18 <sup>3</sup>	27 <sup>3</sup>	34 <sup>3</sup>	74 <sup>3</sup>

<sup>3</sup> Inclut 15 arbres et arbustes remplaçables (1 à 14 cm) et 2 frênes

**82 %** des arbres sont protégés ou transplantés

**86 %** des arbres sont protégés ou transplantés

Note: Les quantités évolueront à la suite de la conception de référence à finaliser dans les tronçons 19 et 20 (vers D'Estimauville) et de l'optimisation de la conception sur l'ensemble du tracé.



# Bonifier | Un objectif ambitieux

Ajout d'environ **30 000 arbres supplémentaires** pour atteindre le ratio de compensation

**20 / 1**

20 arbres plantés pour chaque arbre abattu dans les quartiers traversés par le tramway



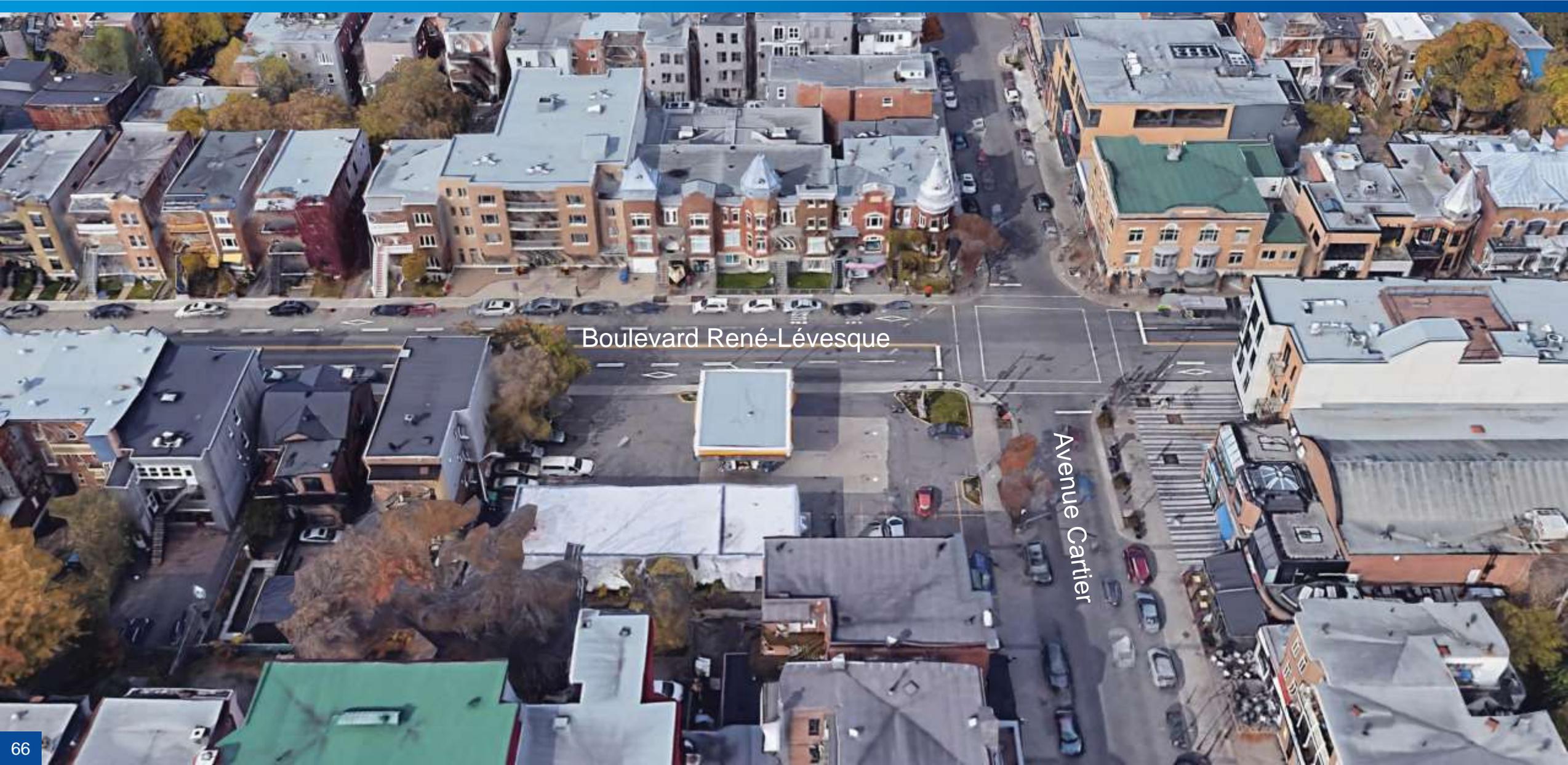
Nouvelles plantations effectuées **en amont** des abattages pour assurer la croissance optimale de la canopée avant l'arrivée du tramway

An architectural rendering of a public square, overlaid with a semi-transparent blue filter. The scene shows a wide, paved plaza with a striped pattern. In the background, there are several trees and a building with a prominent tower. In the foreground, several stylized human figures are depicted: one person standing on the left, a group of people in the middle ground, and a person sitting on the ground. There are also several chairs arranged in a small seating area on the right. The overall atmosphere is that of a modern, pedestrian-friendly urban space.

# 3.5 / Quartier Montcalm et Saint-Jean-Baptiste Place publique Cartier



# Station Cartier et place publique | Situation actuelle



Boulevard René-Lévesque

Avenue Cartier



# Station Cartier et place publique | Situation future (voies partagées illustrées)

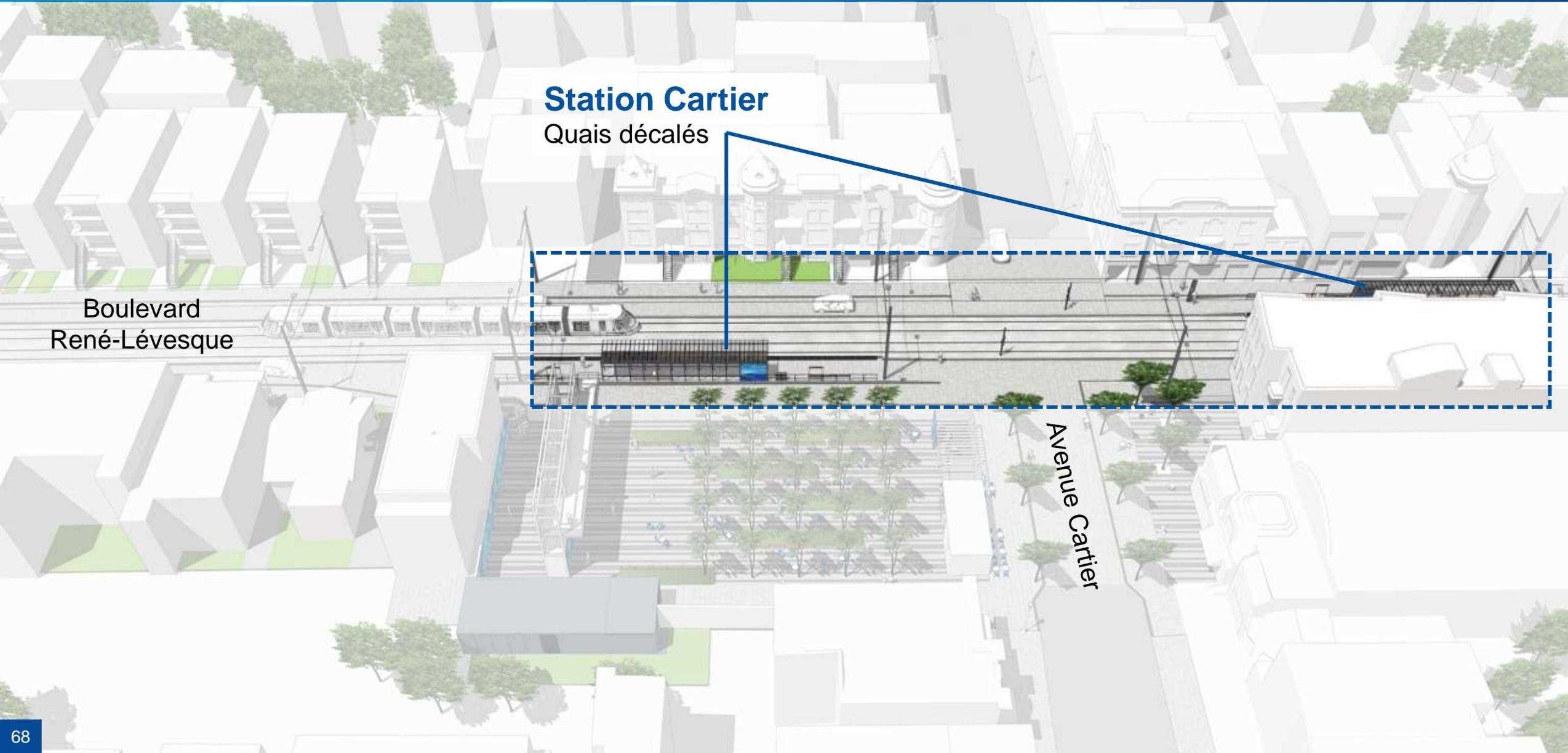


Boulevard  
René-Lévesque

Avenue Cartier



# Station Cartier et place publique | Situation future (voies partagées illustrées)



**Station Cartier**  
Quais décalés

Boulevard  
René-Lévesque

Avenue Cartier



# Station Cartier et place publique | Situation future (voies partagées illustrées)

Boulevard  
René-Lévesque

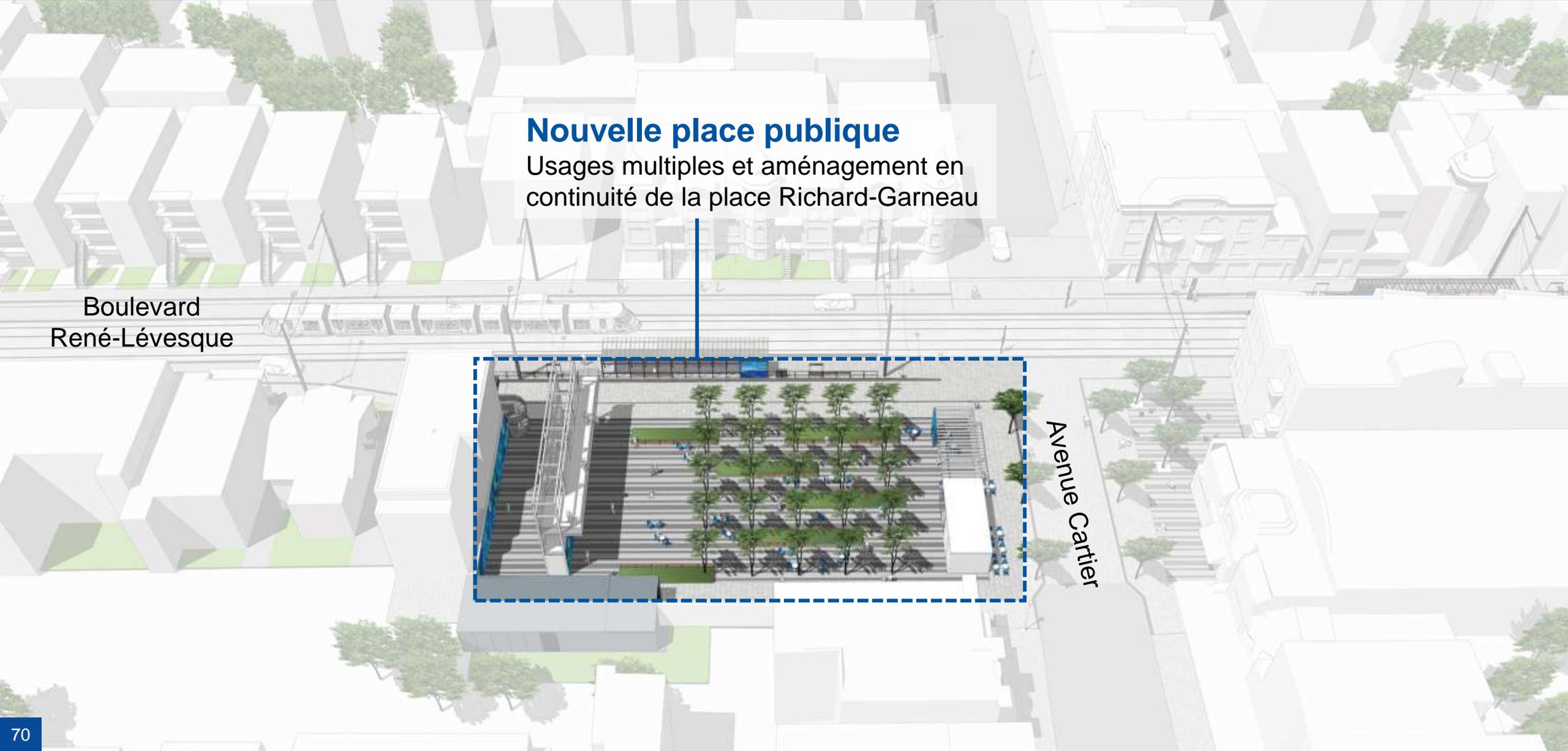
**Bâtiment utilitaire en ligne**  
Alimentation électrique du tramway

Avenue  
Cartier





# Station Cartier et place publique | Situation future (voies partagées illustrées)



**Nouvelle place publique**  
Usages multiples et aménagement en  
continuité de la place Richard-Garneau

Boulevard  
René-Lévesque

Avenue Cartier



# Nouvelle place publique | Aménagement et usages proposés

**Scène artistique**  
Animation de l'espace

**Forêt urbaine**  
Arbres et bandes plantées

**Espace multifonctionnel**  
Vitrine culturelle,  
possibilité commerciale  
et toilettes publiques

Avenue Cartier

**Murales**

Boulevard René-Lévesque Est

# Nouvelle place publique



Espace multifonctionnel

Image conceptuelle  
Vue à partir de l'avenue Cartier

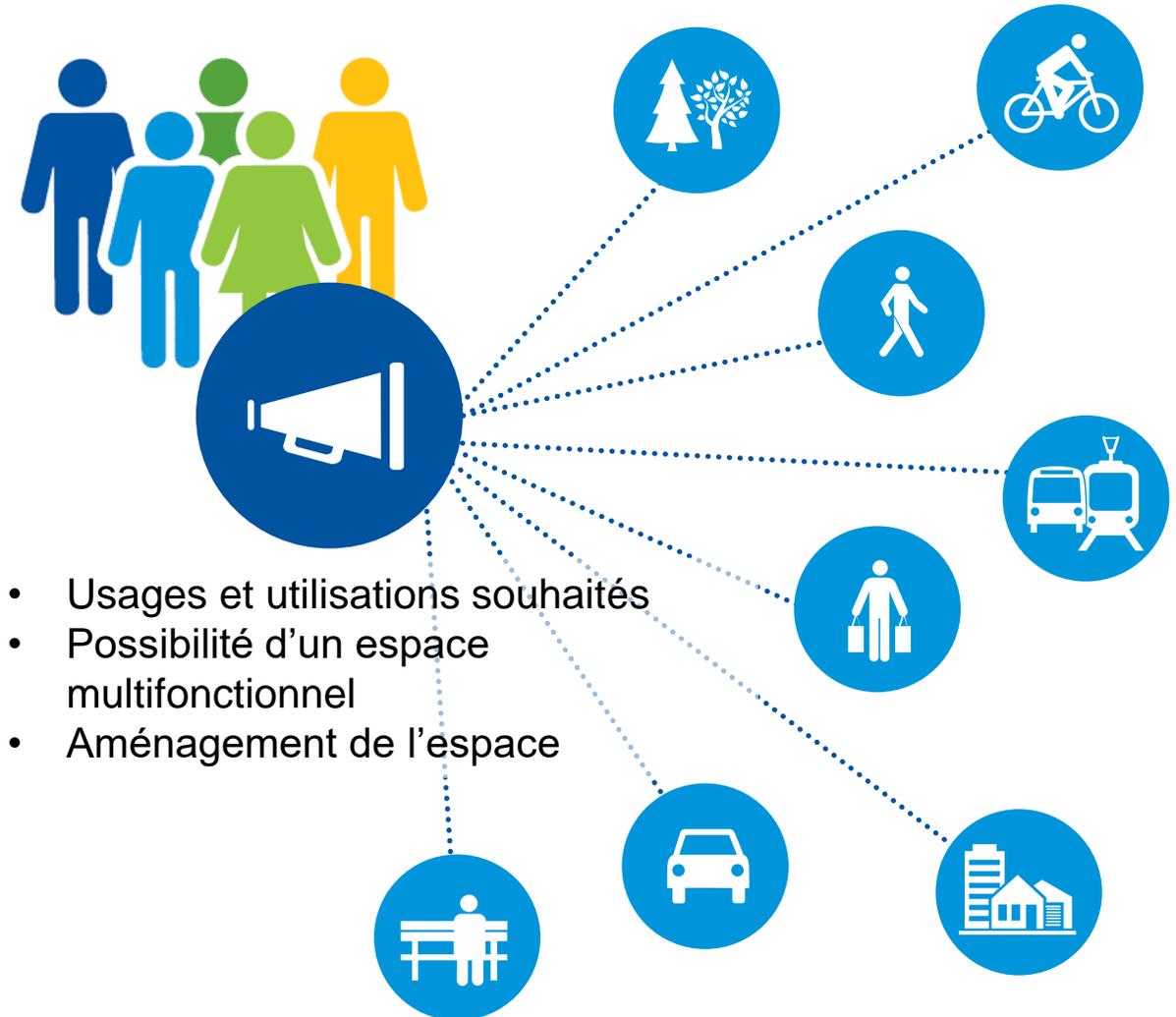
# Nouvelle place publique



Image conceptuelle  
Vue à partir de la place publique  
vers l'intersection René-Lévesque / Cartier

Le site de l'ancienne station-service offre l'occasion **de redonner cet espace aux citoyens.** La Ville souhaite vous consulter pour connaître les **aménagements souhaités.**

→ Remplir le questionnaire



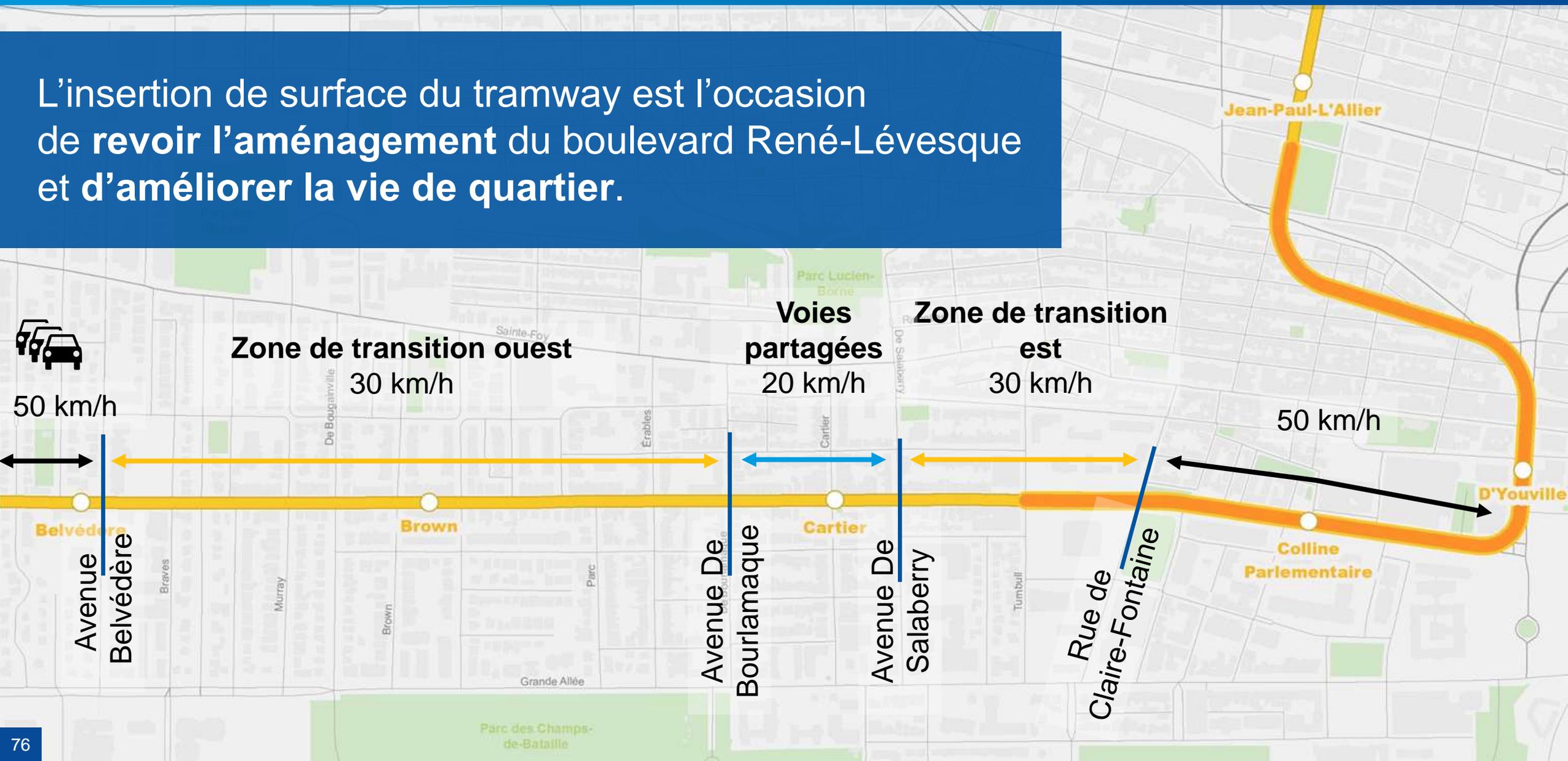
A blue-tinted architectural rendering of a public square. In the foreground, several people are sitting on blue chairs arranged in a circle. A person is walking on the left. The ground has a striped pattern. In the background, there are trees and a building with a dome. The overall scene is a public space with people interacting.

# 4 / Conclusion et prochaines étapes



# Quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste | Insertion de surface du tramway

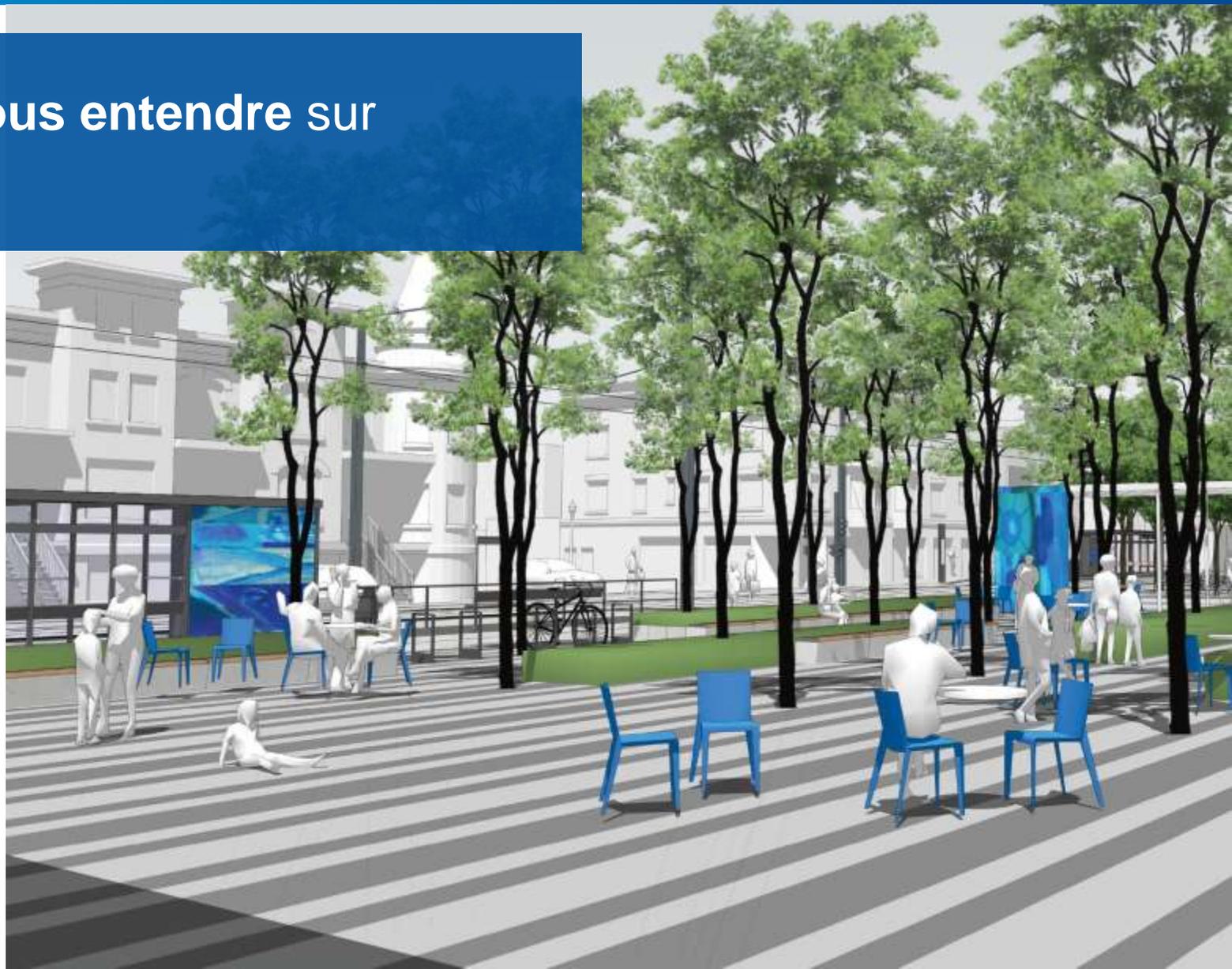
L'insertion de surface du tramway est l'occasion de revoir l'aménagement du boulevard René-Lévesque et d'améliorer la vie de quartier.





# Quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste | Insertion de surface du tramway

La Ville souhaite maintenant vous entendre sur les aménagements proposés.





## Rencontres de proximité

- Semaine du 28 février
- Contenu et enregistrements disponibles en ligne



## Dates à retenir

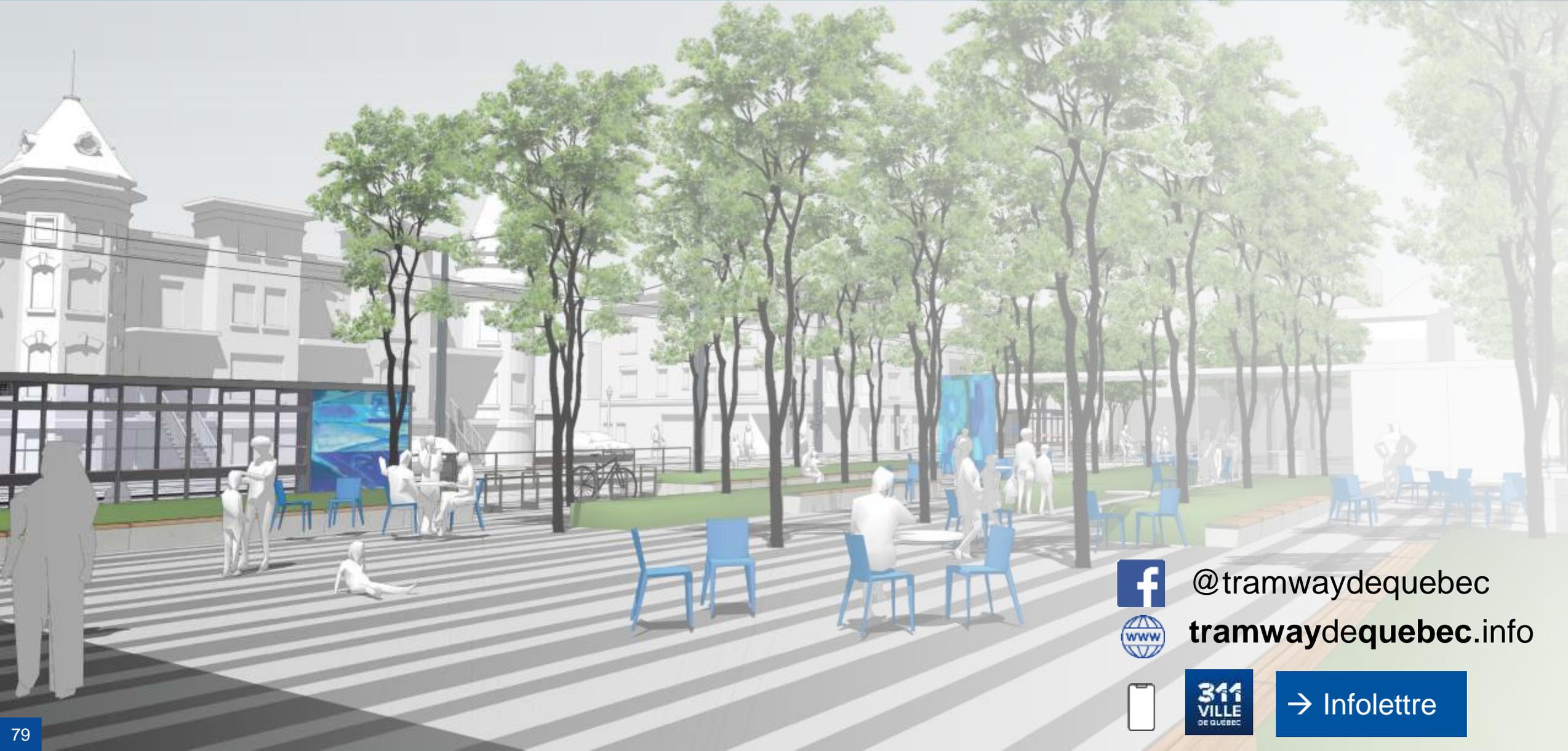
- Période d'analyse : hiver / printemps 2022
- Rapport de la consultation : printemps 2022
- Retour vers les citoyens : printemps / été 2022



## Questionnaire en ligne

- Du 4 au 25 mars

→ [ville.quebec.qc.ca/consultations](http://ville.quebec.qc.ca/consultations)



@tramwaydequebec



tramwaydequebec.info



311  
VILLE  
DE QUÉBEC

→ Infolettre