



**LE TRAMWAY  
DE QUÉBEC**



## Insertion du tramway | Secteur du Collège Saint-Charles-Garnier

Présentation | Ateliers de discussion et d'échanges - 20 et 21 avril 2022

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

VILLE DE  
**QUÉBEC**



*l'accent  
d'Amérique*





## 1. Mise en contexte

*Présentation des enjeux spécifiques  
au secteur*

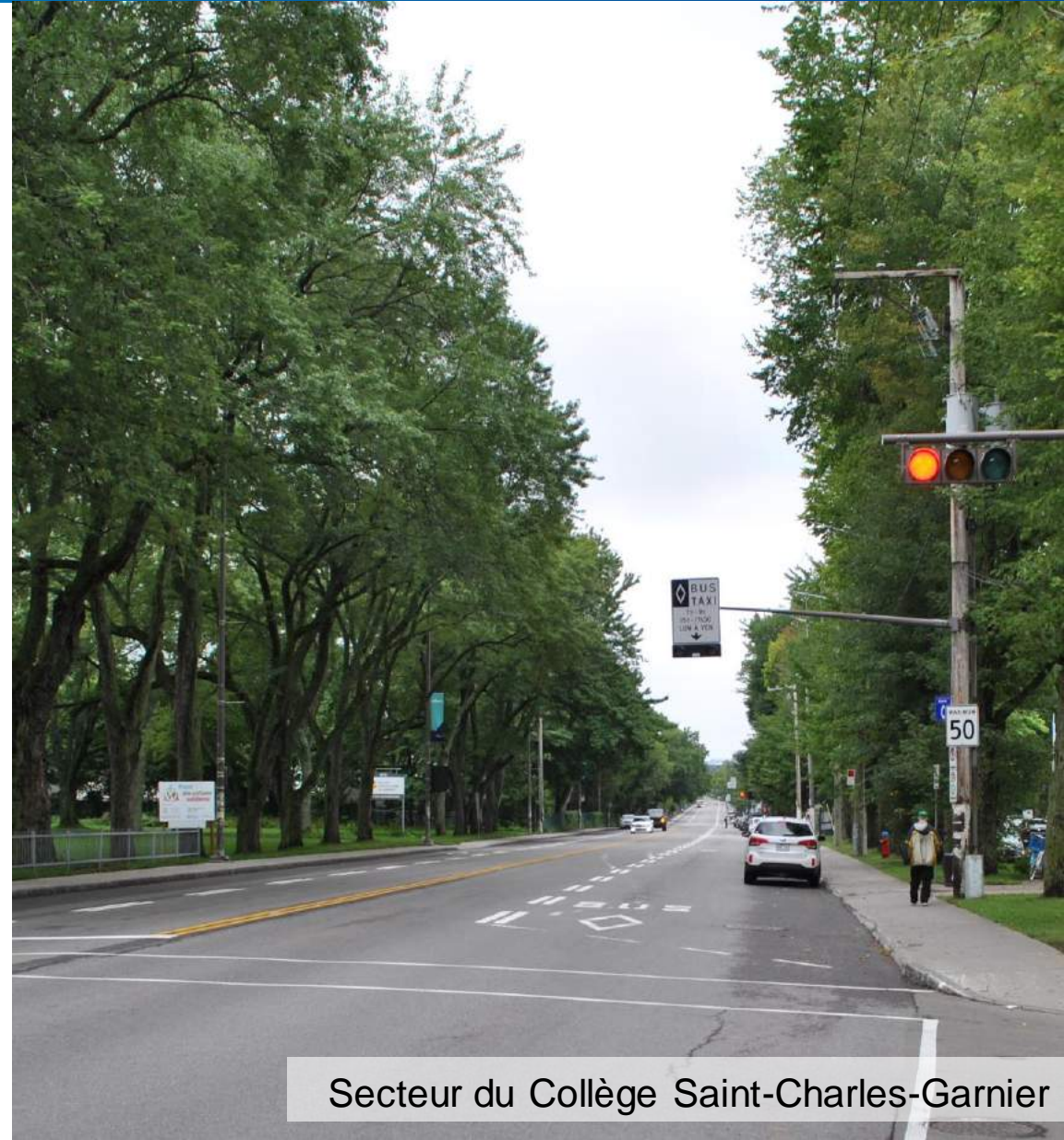
## 2. Scénarios de consultation

*Explication des trois scénarios soumis  
à la consultation et des défis et opportunités  
spécifiques à chacun*

## 3. Scénarios écartés

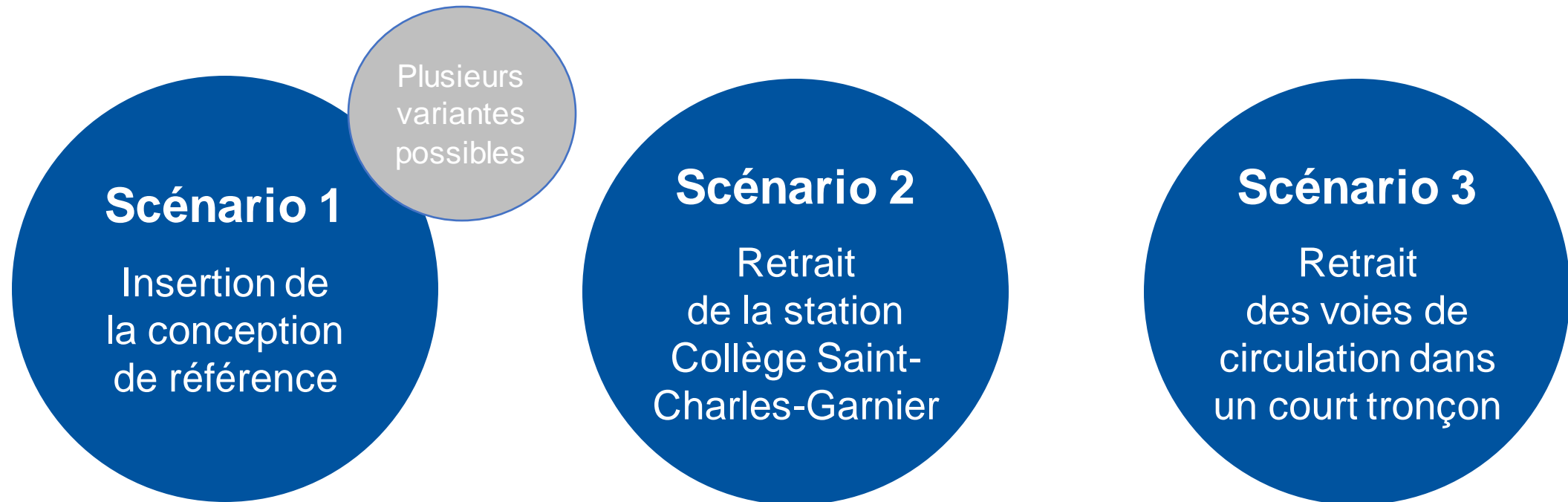
*Présentation des quatre scénarios écartés*

## 4. Prochaines étapes





**Trois scénarios sont soumis à la consultation**  
et discutés dans le cadre des ateliers des 20 et 21 avril





1

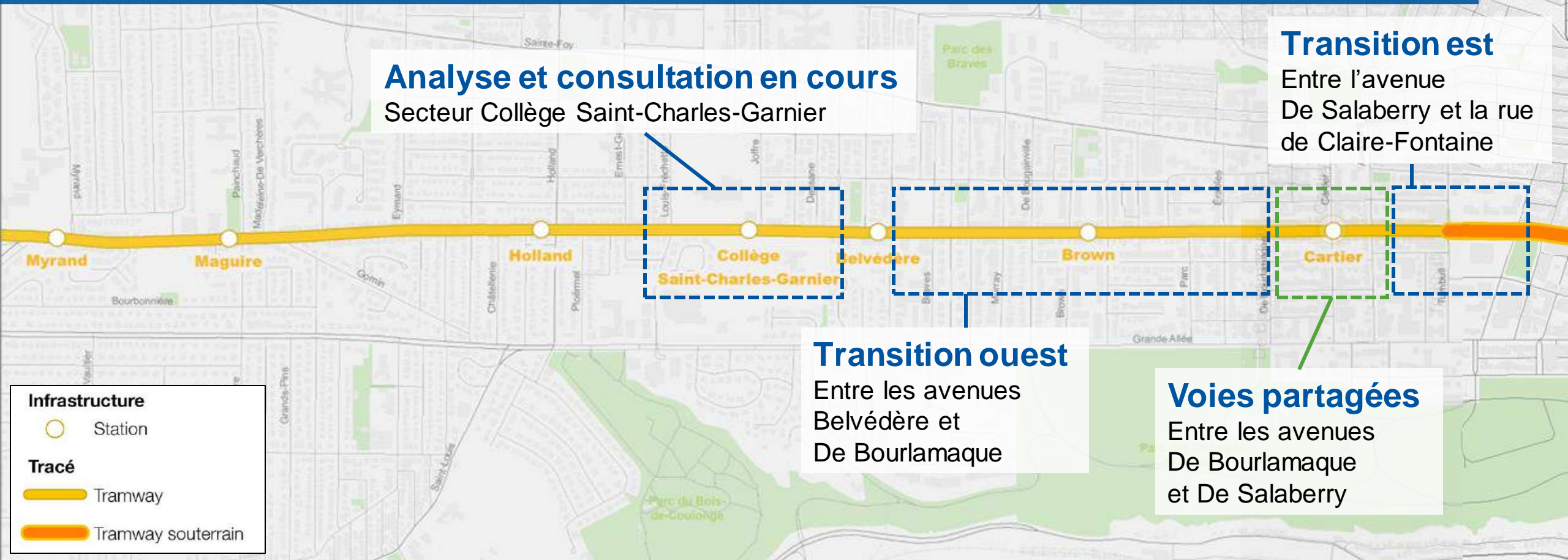
# / Mise en contexte





# Boulevard René-Lévesque | Un grand secteur en consultation

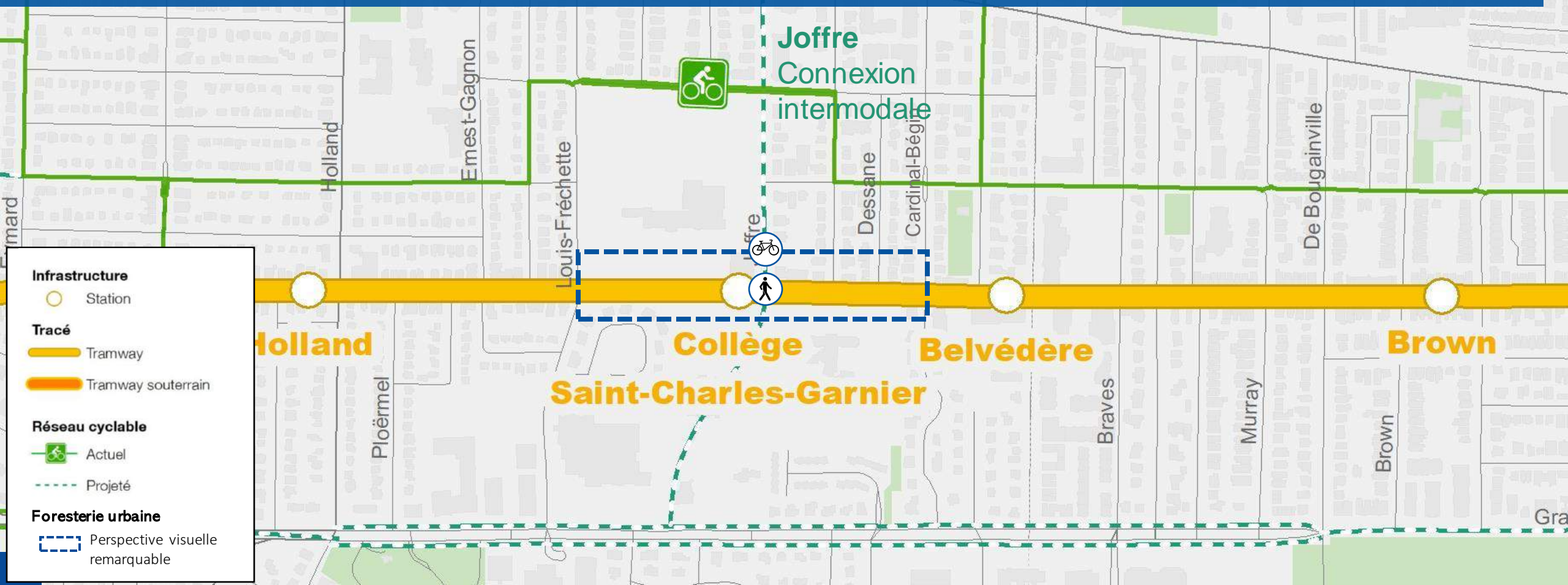
Une consultation se termine dans le secteur Montcalm sur l'insertion du tramway. L'insertion retenue, qui consiste en l'aménagement de voies partagées et de zones de transition, aura un effet sur l'ensemble du boulevard. [plus.](#)





# Secteur du Collège Saint-Charles-Garnier | Localisation

La zone d'analyse et de consultation inclut la **perspective visuelle remarquable** identifiée entre les avenues Louis-Fréchette / Thornhill et l'avenue du Cardinal-Bégin







# Secteur du Collège Saint-Charles-Garnier | Perspective actuelle



Diocèse de Québec

← Domaine  
Saint-Dominique

Collège Saint-  
Charles-Garnier

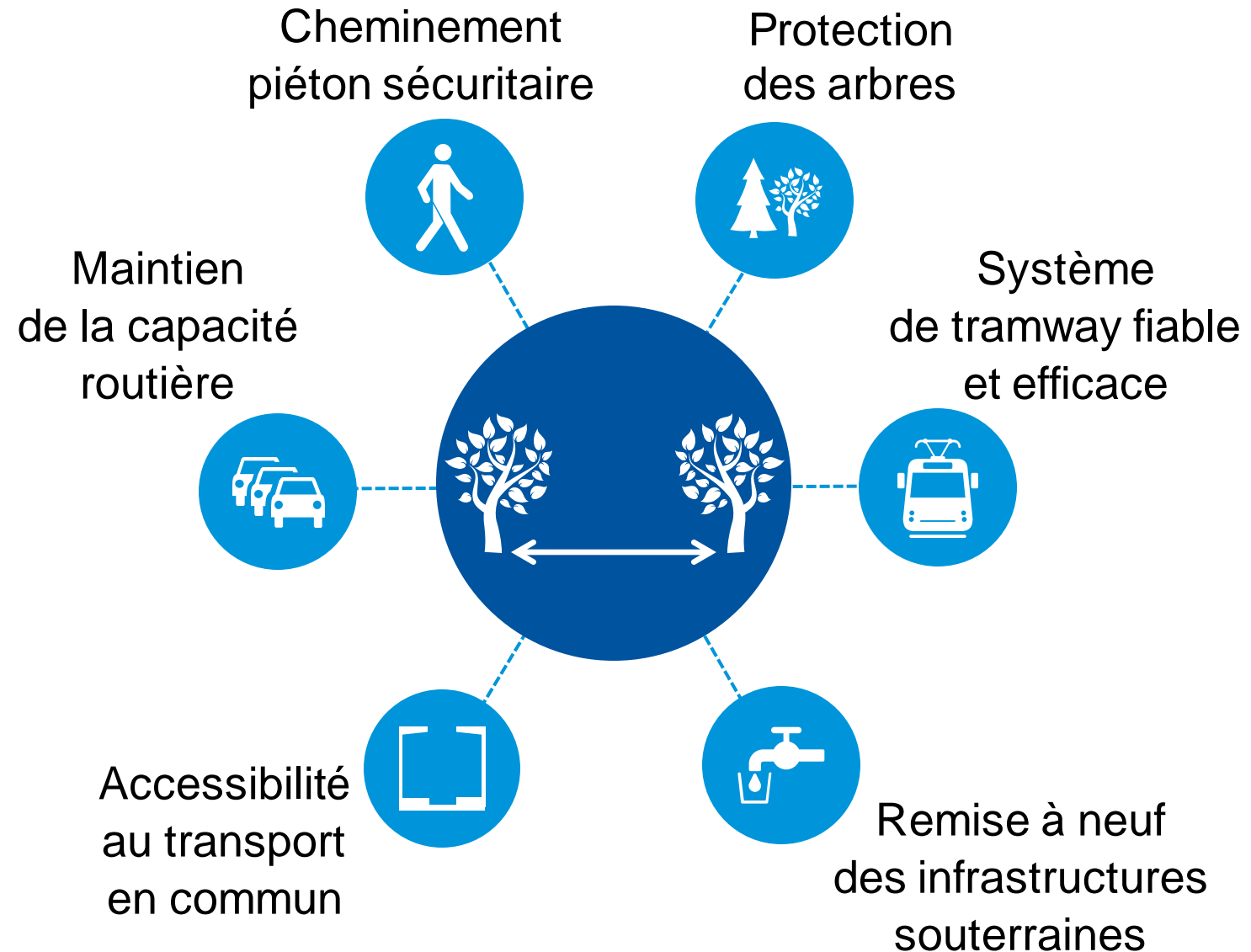
Bibliothèque  
Collège-des-Jésuites

Séquence paysagère remarquable présente  
dans le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier





L'espace disponible entre les arbres d'alignement de chaque côté de la chaussée ne permet pas d'intégrer l'ensemble des **besoins prioritaires** considérés pour la conception de référence.







Pour assurer la protection des arbres, la largeur maximale des infrastructures devrait être de **16 mètres**

Espacement entre les arbres d'alignement : 21 mètres

Espacement entre les arrière-trottoirs : 19 mètres

Impacts majeurs sur le système racinaire (abattage)

Largeur de la chaussée actuelle : 16 mètres

Largeur maximale pour assurer la protection

Aménagements peu profonds à privilégier (ex.: trottoir)





Pour protéger plus d'arbres, il est nécessaire de revoir de façon importante les priorités de la conception de référence











# Situation actuelle | Intersection Joffre

Modélisation réaliste de la **situation actuelle** à l'intersection du boulevard René-Lévesque Ouest et de l'avenue Joffre





# 2 / Scénarios de consultation



### Scénario 1

Insertion de la  
conception de référence



### Scénario 2

Retrait de la station



### Scénario 3

Retrait des voies de circulation



Une analyse qualitative à haut niveau a été réalisée.  
Les défis et opportunités évolueront au fil de l'analyse.





# Scénario 1 : insertion de la conception de référence



# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence Vue projetée de l'intersection Joffre | An 1

Le scénario 1 comprend :

- Plateforme du tramway au centre de la chaussée
- Station avec quais latéraux
- Une voie de circulation automobile par direction







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence Vue projetée de l'intersection Joffre | An 10

Illustration de la croissance des arbres à l'an 10







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence Vue projetée de l'intersection Joffre | An 20

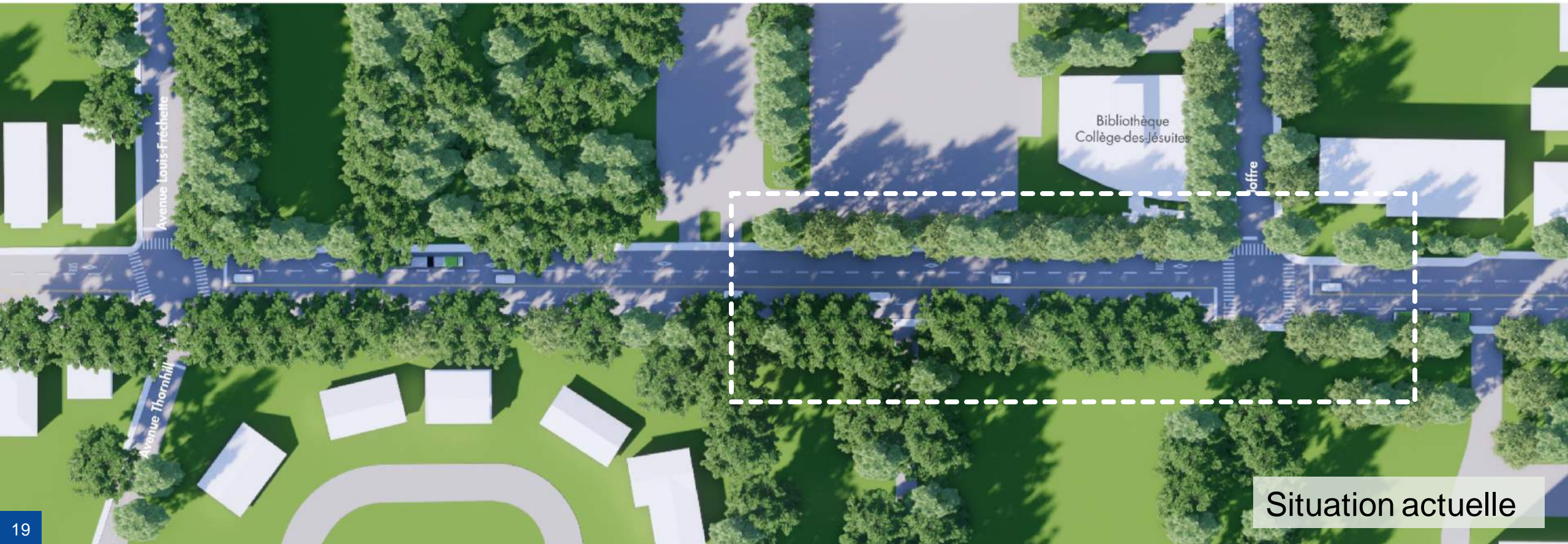
Illustration de la croissance des arbres à l'an 20







Ce scénario a **un impact sur les arbres d'alignement** de la séquence paysagère remarquable

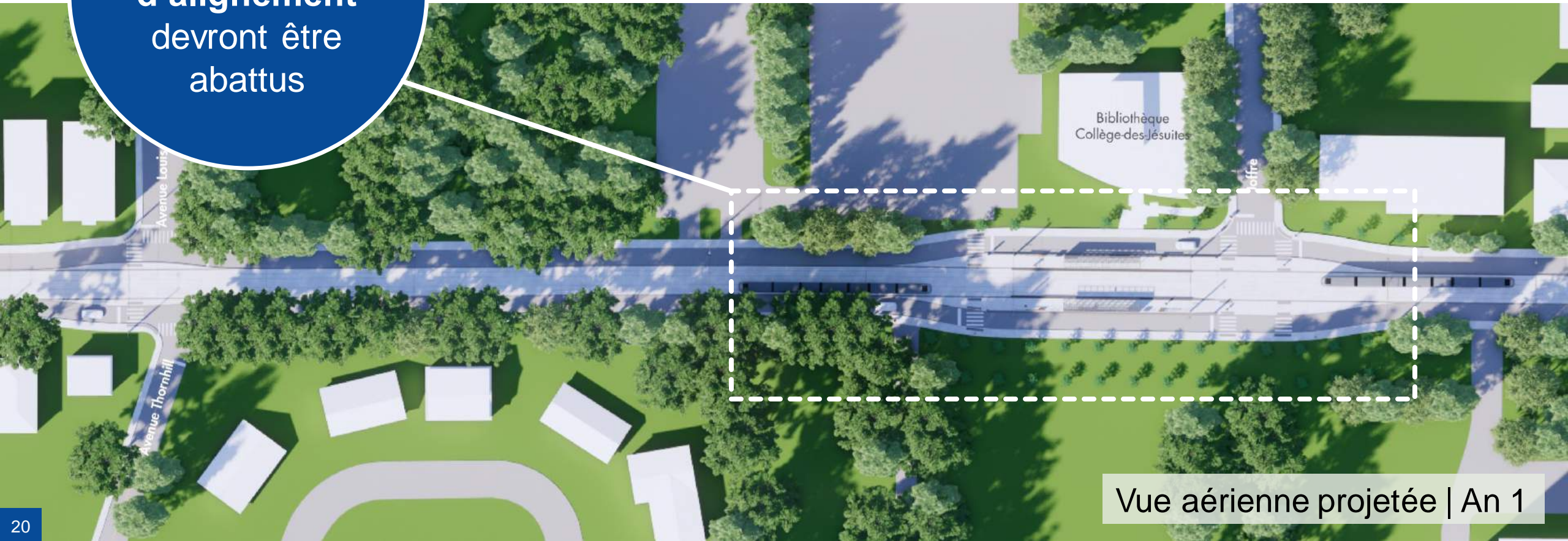






Environ  
**32 arbres**  
d'alignement  
devront être  
abattus

**Évaluation approximative** : la quantité pourrait évoluer  
en fonction de **l'optimisation de la conception**



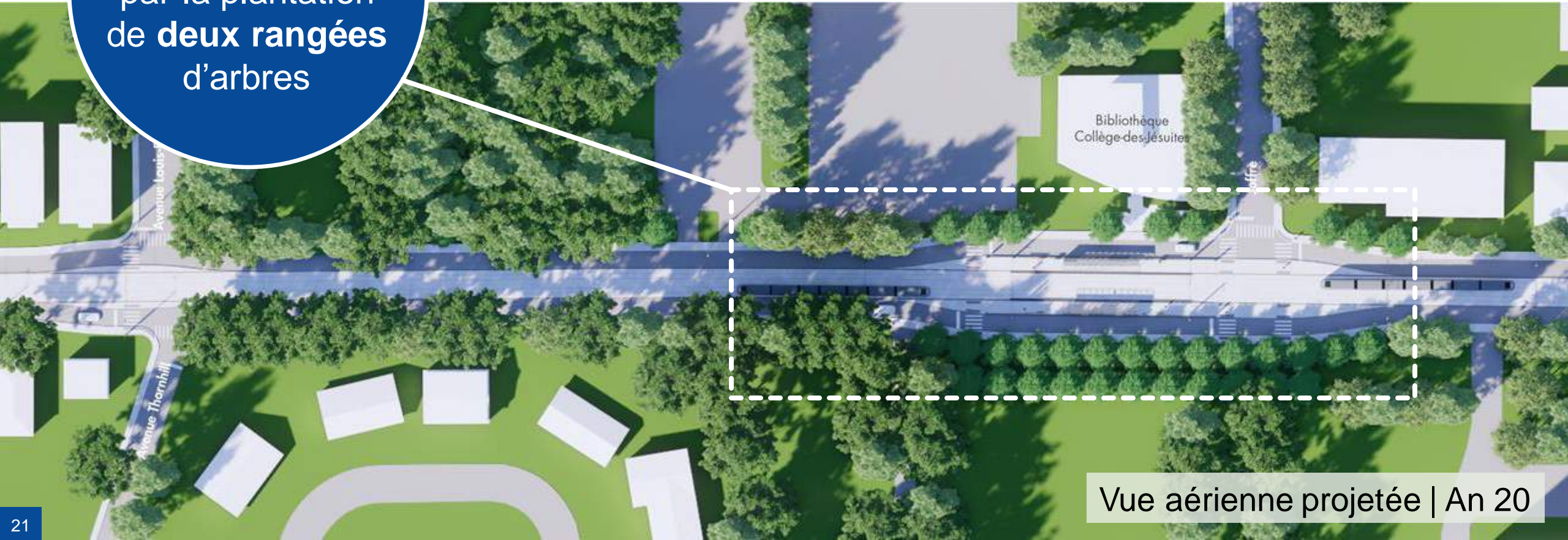
Vue aérienne projetée | An 1





Potentiel de compensation par la plantation de deux rangées d'arbres

**Objectif ambitieux** : plantation de **20 arbres** pour chaque arbre abattu dans **les quartiers traversés** par le tramway



Vue aérienne projetée | An 20





# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence

## Intégration des besoins prioritaires

Le scénario 1 répond **aux besoins prioritaires** suivants :



Plateforme fiabilisée



Déplacements sécuritaires des piétons et cyclistes



**Localisation optimale** de la station pour desservir les résidants et les générateurs de déplacements



**Une voie de circulation automobile** par direction



Remise à neuf des infrastructures souterraines

Insertion de la conception de référence  
Vue de l'intersection Joffre | An 1






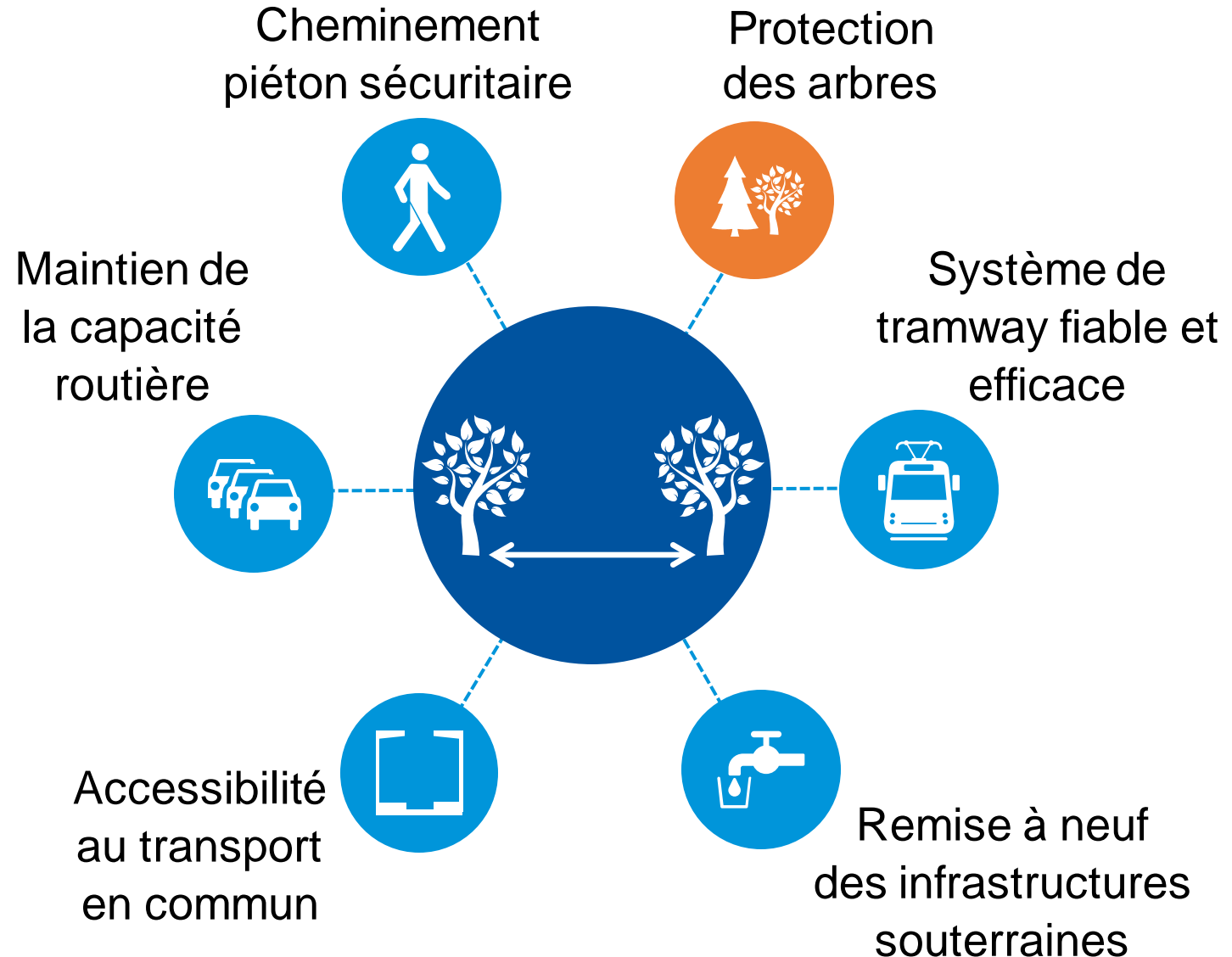




L'insertion de la conception de référence :

- **À court terme**, présente un **impact important sur les arbres**
- **À long terme**, présente un potentiel de compensation considérant l'espace disponible pour la plantation

 Besoin intégré  Impact modéré  Impact important







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence

## Plusieurs variantes possibles

Différentes variantes visant l'apaisement de la circulation sur le boulevard René-Lévesque pourraient être intégrées au scénario 1.

### Gradation des variantes pour apaiser la circulation

Traitement au sol  
(ex.: revêtement)



Mesures d'apaisement  
(ex.: réduction des vitesses)



Partage de l'espace revu  
(ex.: voies partagées)







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence

## Plusieurs variantes possibles







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence Exemple de variante possible | An 1

Le choix d'une variante visant l'apaisement de la circulation sur le boulevard René-Lévesque pourrait améliorer la qualité de vie des résidants.



Même impact sur les arbres



Impact supplémentaire variable sur la circulation







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence **Exemple de variante possible | An 10**

Illustration de la croissance des arbres à l'an 10







# Scénario 1 | Insertion de la conception de référence **Exemple de variante possible | An 20**

Illustration de la croissance des arbres à l'an 20







# Scénario 2 : retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier





# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Vue projetée de l'intersection Joffre

Le scénario 2 comprend :

- Plateforme du tramway au centre de la chaussée
- Une voie de circulation automobile par direction
- Stations à proximité : Holland et Belvédère



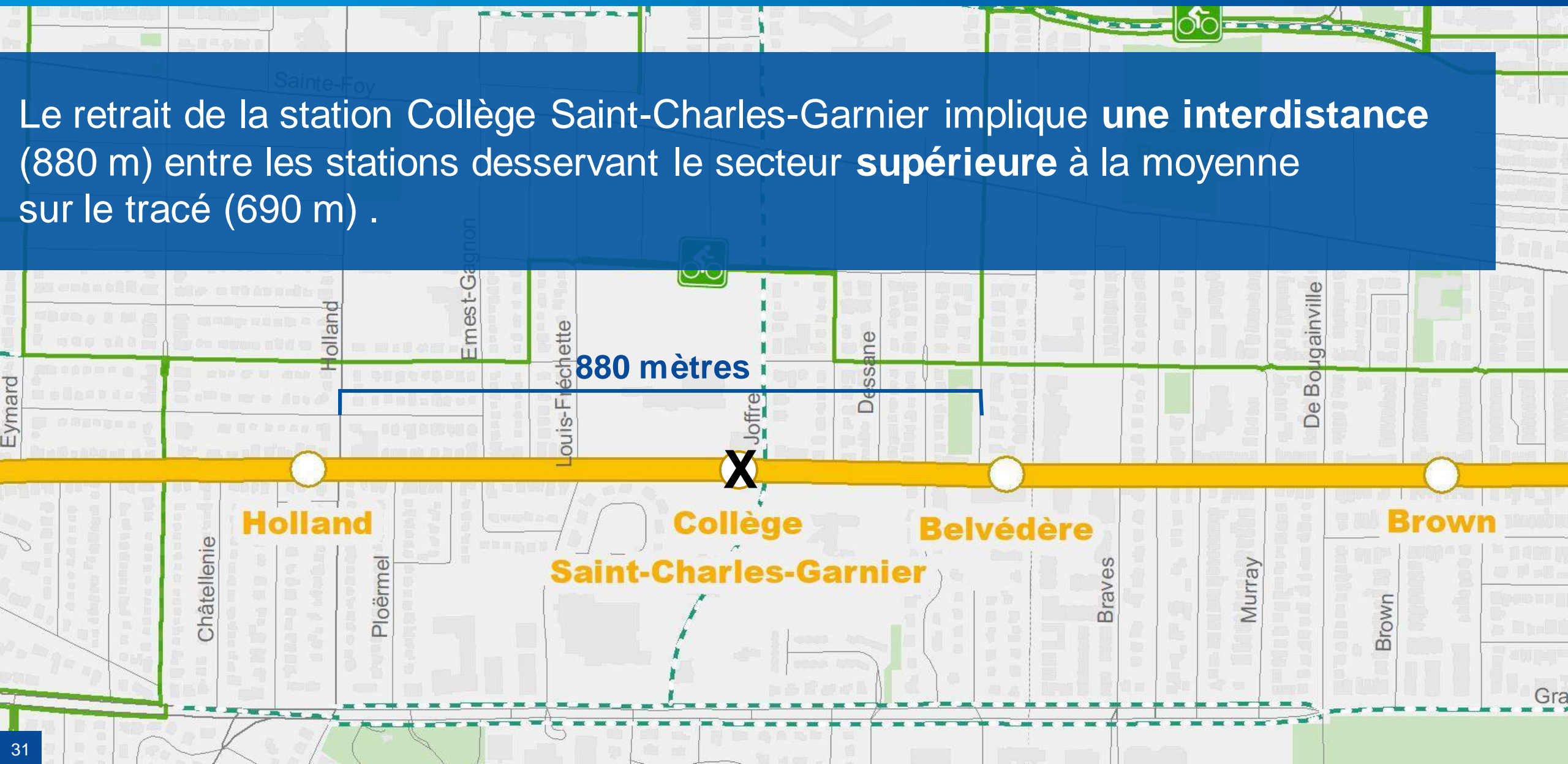




# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Mise en contexte

Le retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier implique **une interdistance** (880 m) entre les stations desservant le secteur **supérieure** à la moyenne sur le tracé (690 m) .







# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Générateurs de déplacements institutionnels



Outre les résidants, plus de 5 500 travailleurs se destinent au secteur. Le retrait de la station réduit l'attractivité du transport en commun et pourrait ainsi favoriser une hausse de la circulation routière.





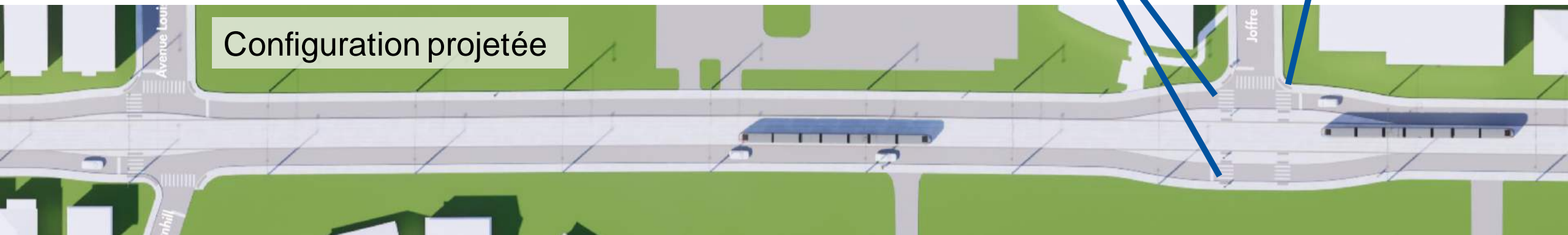
# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Vue aérienne projetée



Traverses sécurisées pour piétons et cyclistes

Gonflement de trottoirs







# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Impact sur les arbres d'alignement

Reconfiguration de l'intersection de l'avenue Joffre pour permettre la traversée piétonne et cycliste entraîne un impact modéré sur les arbres d'alignement

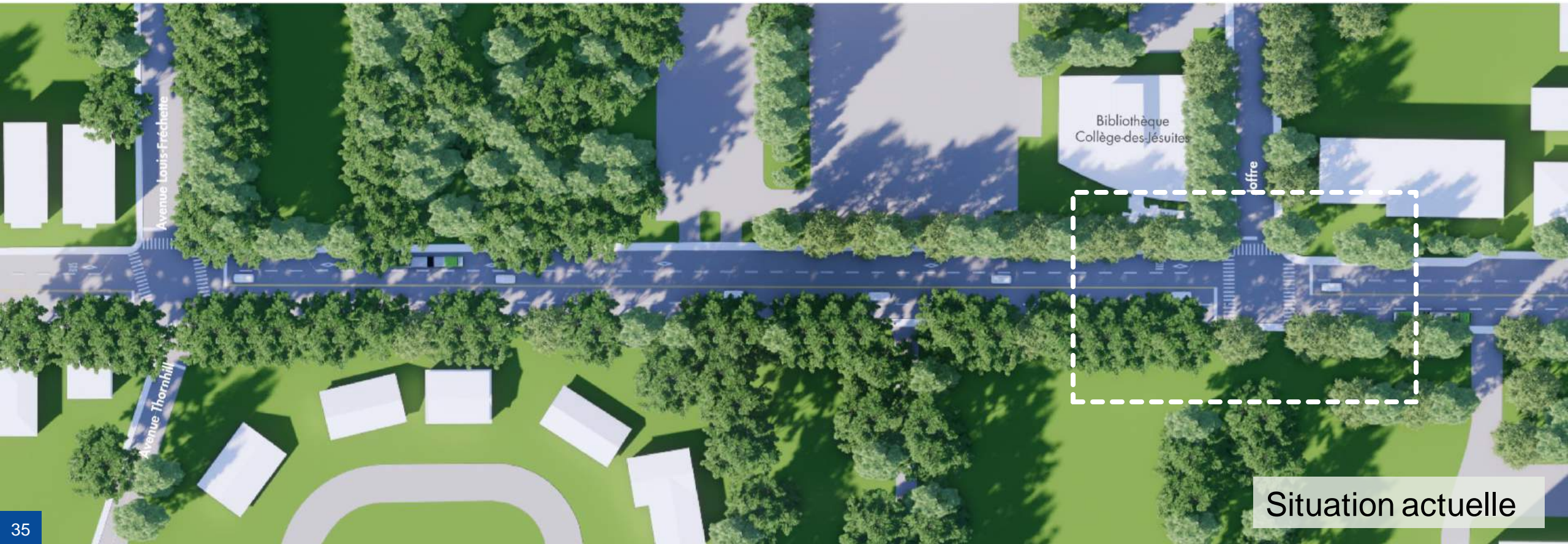






# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Impact sur les arbres d'alignement

Le **scénario 2** a un **impact modéré sur les arbres** d'alignement de la séquence paysagère remarquable





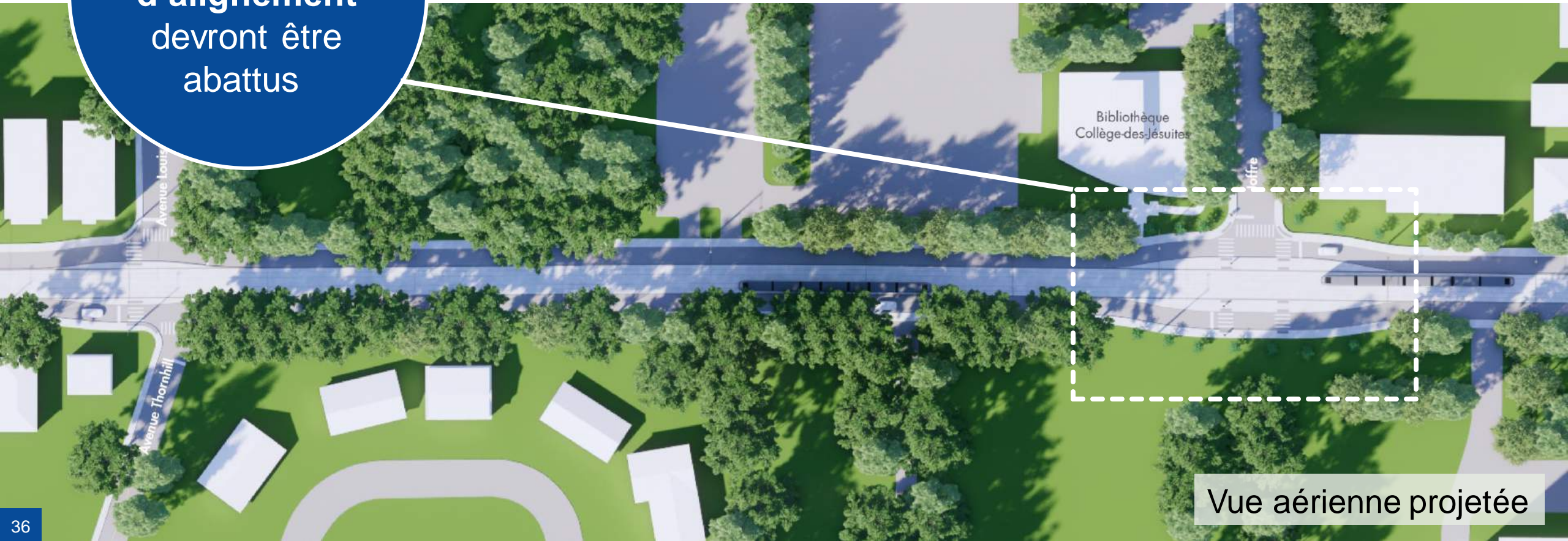


# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Impact sur les arbres d'alignement

De 15 à 20 arbres d'alignement devront être abattus

**Évaluation approximative** : la quantité pourrait évoluer en fonction de **l'optimisation de la conception**



Vue aérienne projetée





# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Vue de l'intersection Joffre

Vue actuelle de l'intersection Joffre



Retrait de la station  
Vue de l'intersection Joffre







# Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier

## Intégration des besoins prioritaires

Retrait de la station  
Vue de l'intersection Joffre

Le scénario 2 répond **aux besoins prioritaires** suivants :



Fiabilisation de la plateforme  
à valider localement



Déplacements sécuritaires  
des piétons et cyclistes



**Une voie de circulation  
automobile** par direction



Remise à neuf  
des infrastructures souterraines

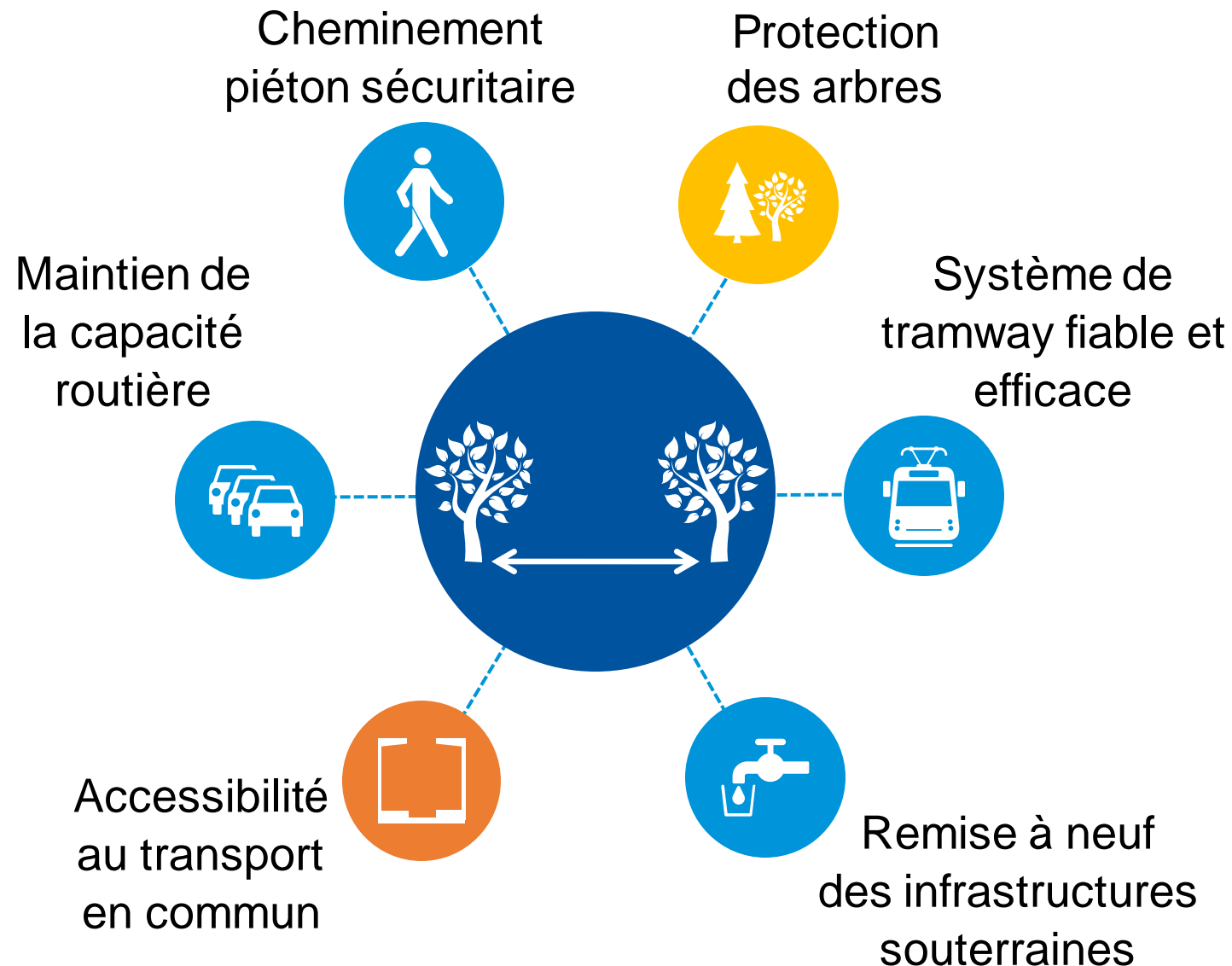






Le retrait de la station :

- Génère un **impact modéré** sur les arbres d'alignement
- Réduit fortement **l'accessibilité et l'attractivité du transport en commun** dans le secteur



Besoin intégré



Impact modéré



Impact important





# Scénario 3 : retrait des voies de circulation dans un court tronçon





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Vue projetée de l'intersection Joffre

Le scénario 3 comprend :

- Plateforme du tramway au centre de la chaussée
- Station avec quais latéraux
- Aucune voie de circulation automobile sur un court tronçon

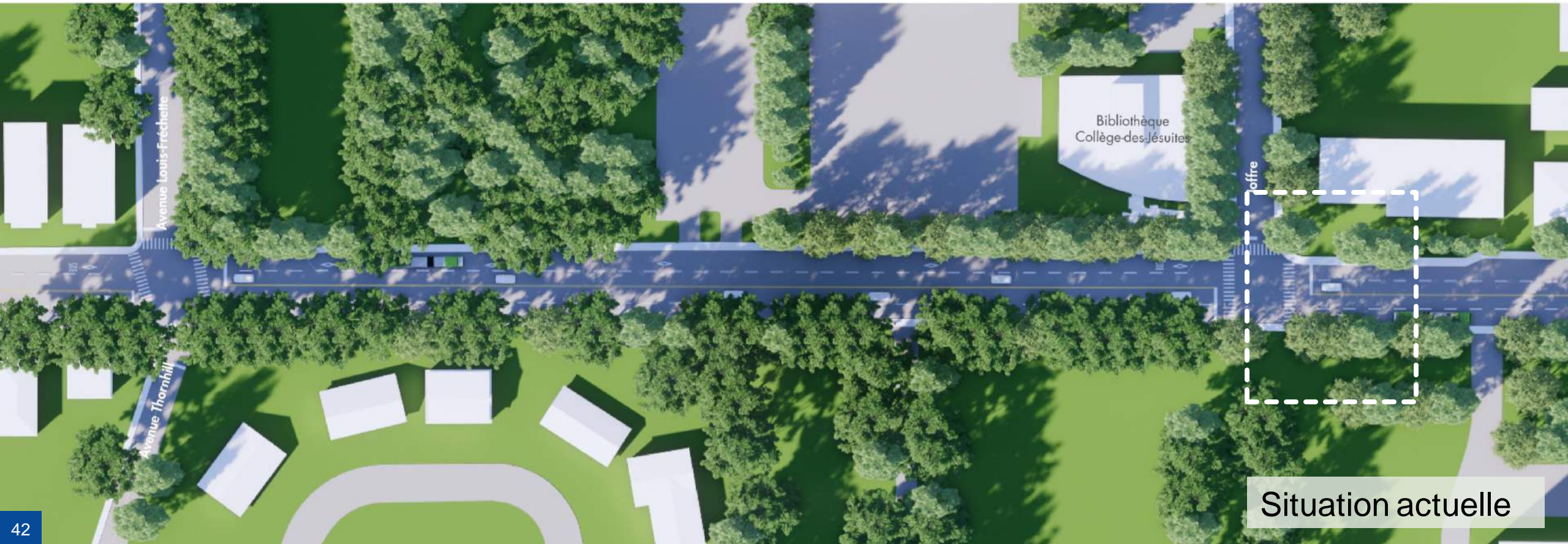






# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Impact sur les arbres d'alignement

Le **scénario 3** a un **impact limité sur les arbres** d'alignement de la séquence paysagère remarquable.



Situation actuelle





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Impact sur les arbres d'alignement

De 10 à 15  
arbres  
d'alignement  
devront être  
abattus

**Évaluation approximative** : la quantité pourrait évoluer en fonction de **l'optimisation de la conception**



Vue aérienne projetée





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Vue de l'intersection Joffre

Vue actuelle de l'intersection Joffre



Retrait des voies de circulation  
Vue de l'intersection Joffre

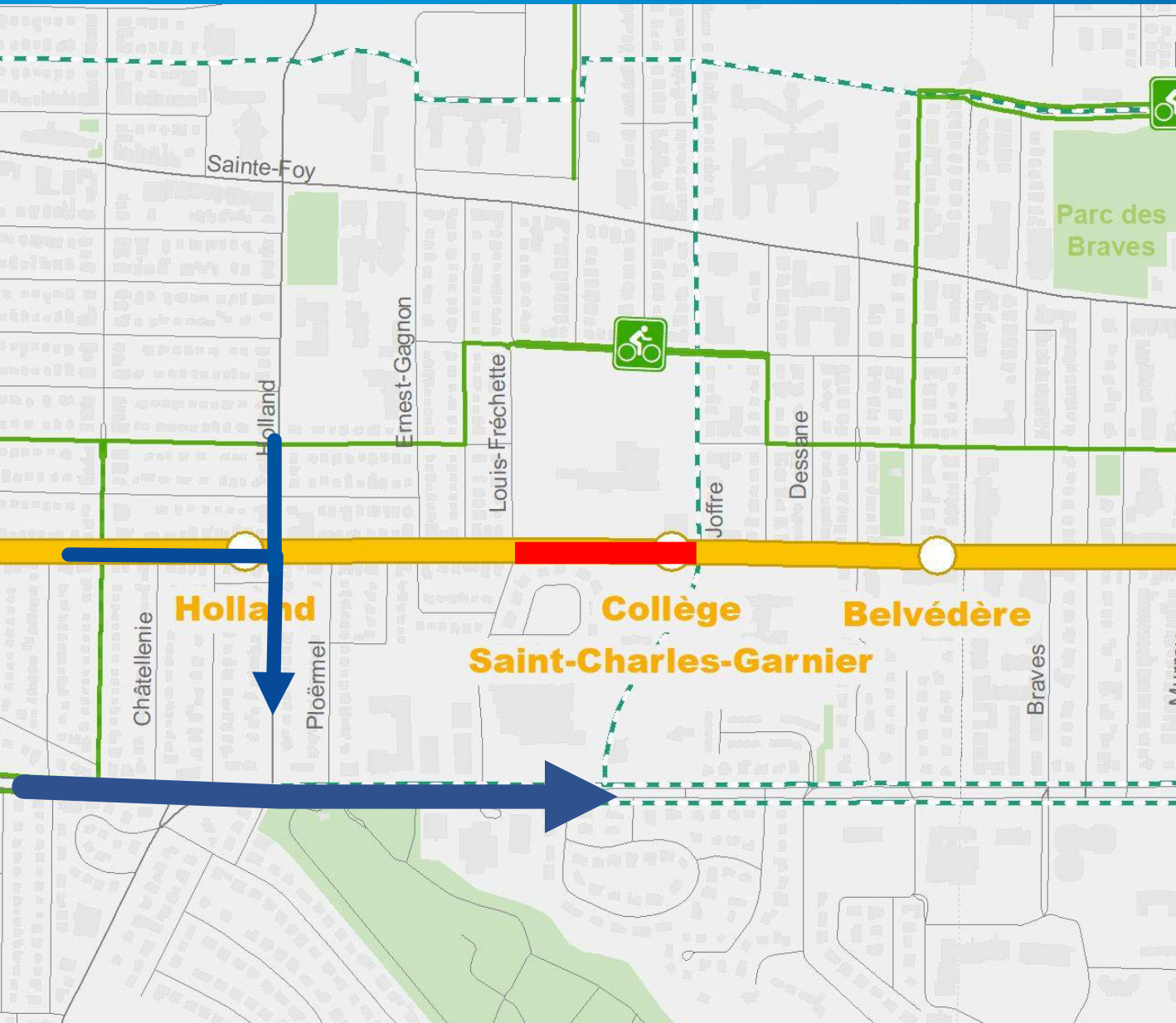






# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation

## Circulation routière



**Direction est →** débits de circulation principalement réaffectés vers :

- Avenue Holland
- Grande Allée

 Zone de retrait des voies de circulation

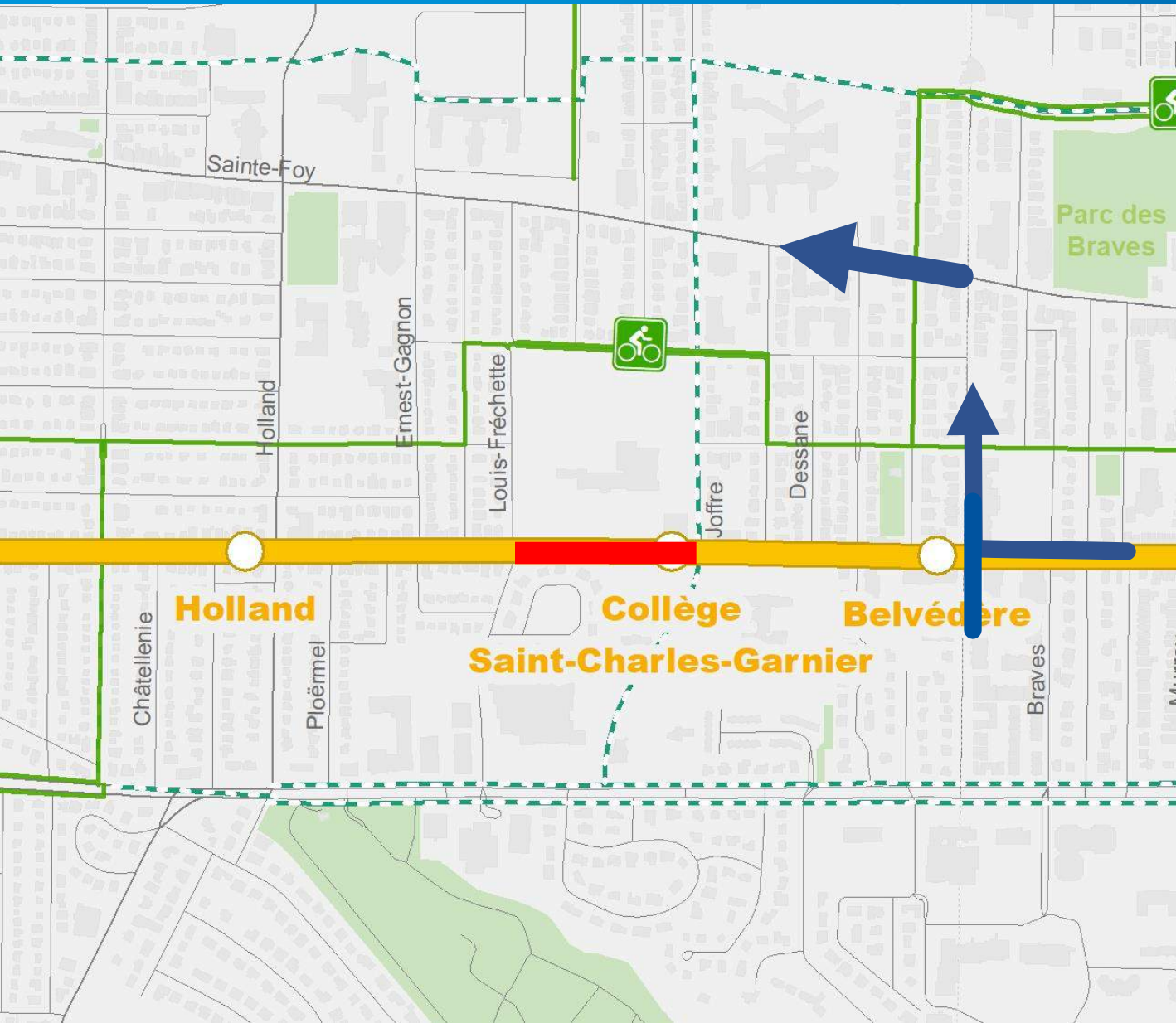
 Réaffectation de la circulation routière





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation

## Circulation routière



**Direction ouest** → débits de circulation principalement réaffectés vers :

- Chemin Sainte-Foy
- Avenue Belvédère

 Zone de retrait des voies de circulation

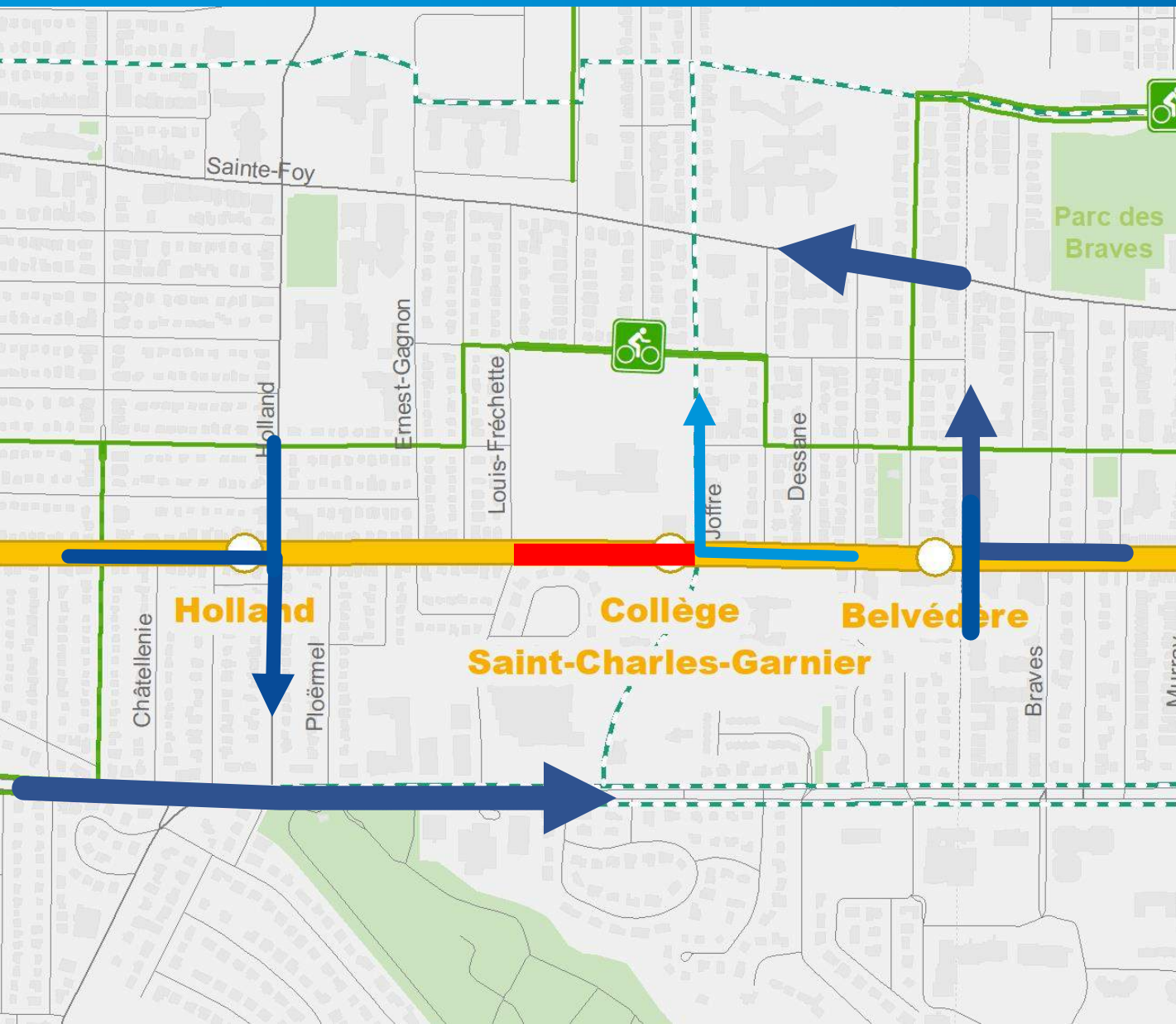
 Réaffectation de la circulation routière





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation

## Circulation routière – Points de vigilance



Hausse des débits de circulation et des temps de déplacements sur certains axes, notamment sur la Grande Allée, le chemin Sainte-Foy et les avenues Belvédère et Holland

Des mesures seraient à évaluer pour :

- **Maintenir l'accès** automobile aux propriétés riveraines localisées sur le boulevard René-Lévesque Ouest
- **Maintenir la sécurité** des piétons aux abords des écoles et de l'axe cyclable Père-Marquette
- **Atténuer la circulation** de transit dans les rues locales





# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Intégration des besoins prioritaires

Le scénario 3 répond **aux besoins prioritaires** suivants :



Fiabilisation de la plateforme à valider localement



Déplacements sécuritaires des piétons et cyclistes



**Protection de la majorité des arbres d'alignement**



**Localisation optimale** de la station pour desservir les résidents et générateurs de déplacements



Remise à neuf des infrastructures souterraines

Retrait des voies de circulation  
Vue de l'intersection Joffre



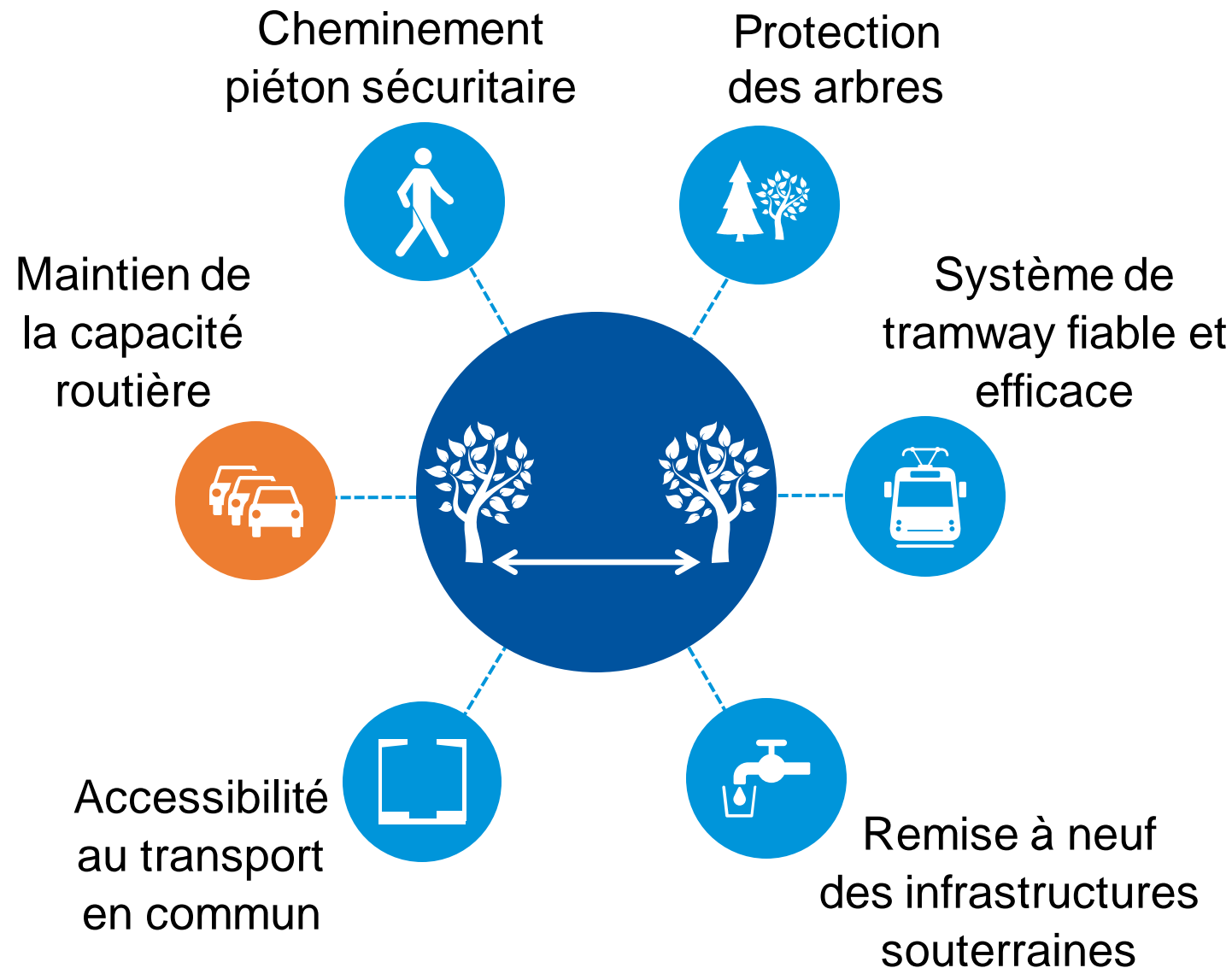
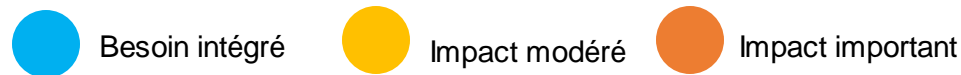




# Scénario 3 | Retrait des voies de circulation Intégration des besoins prioritaires

Le retrait des voies de circulation entraîne :

- Réduction de la performance du réseau routier
- Enjeux d'accessibilité véhiculaire aux propriétés riveraines du secteur







# Sommaire des scénarios de consultation





### Scénario 1

Insertion de la  
conception de référence



### Scénario 2

Retrait de la station



### Scénario 3

Retrait des voies de circulation



Une analyse qualitative à haut niveau a été réalisée.  
Les défis et opportunités évolueront au fil de l'analyse.





## Besoins prioritaires



Protection des arbres



Système de tramway fiable et efficace



Cheminement piéton sécuritaire



Accessibilité au transport en commun



Maintien de la capacité routière



Remise à neuf des infrastructures souterraines

### Scénario 1 Insertion de la conception de référence



### Scénario 2 Retrait de la station



### Scénario 3 Retrait des voies de circulation



Besoin intégré



Impact modéré



Impact important

Aucun scénario ne permet **d'intégrer l'ensemble des besoins prioritaires**



# 3 / Scénarios écartés





**Quatre autres scénarios** ont été analysés de façon sommaire.

Ces scénarios ont été écartés d'emblée, considérant leurs impacts potentiels sur les besoins prioritaires.

**Ces scénarios sont présentés à titre informatif.**

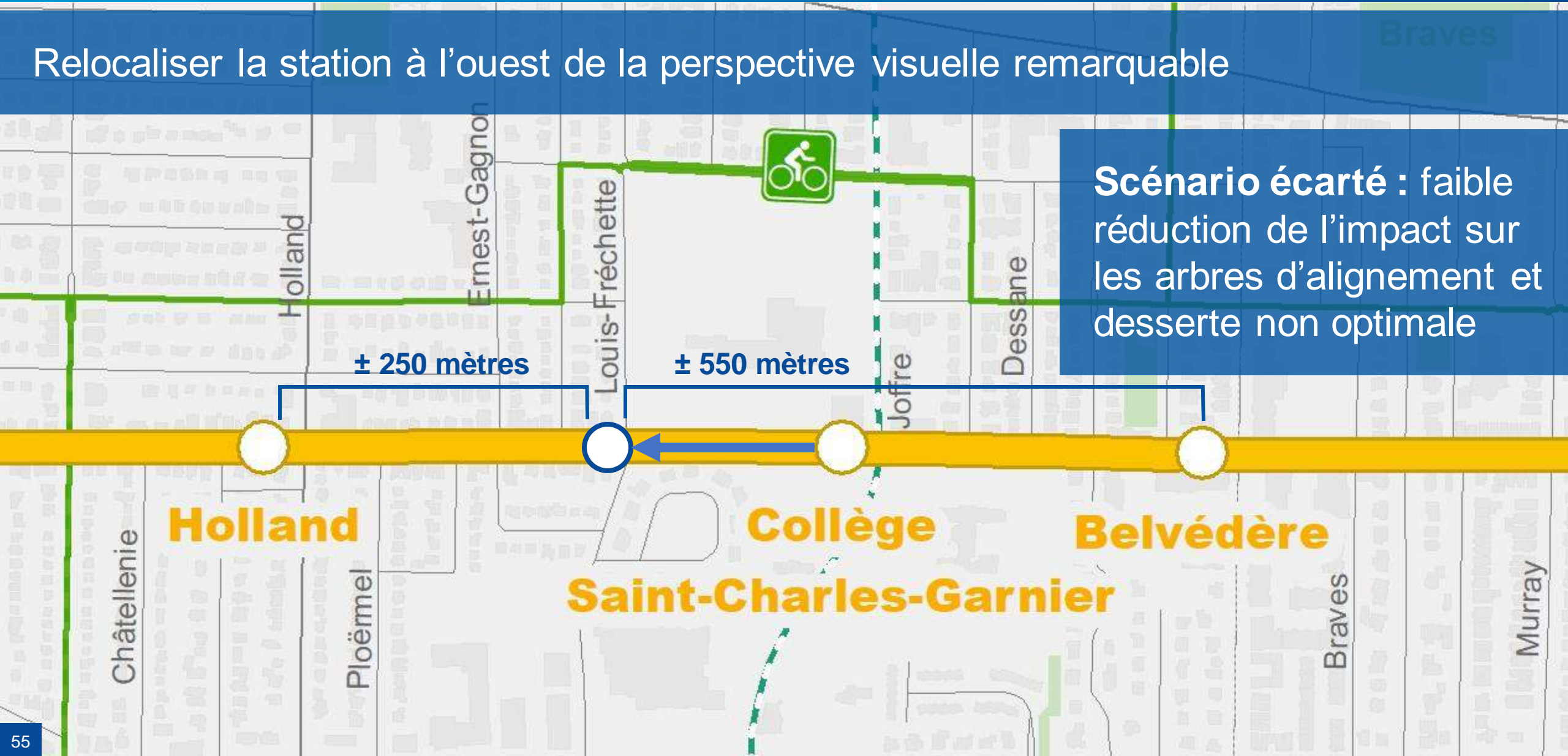






# Scénario écarté | Déplacer la station vers l'ouest

Relocaliser la station à l'ouest de la perspective visuelle remarquable

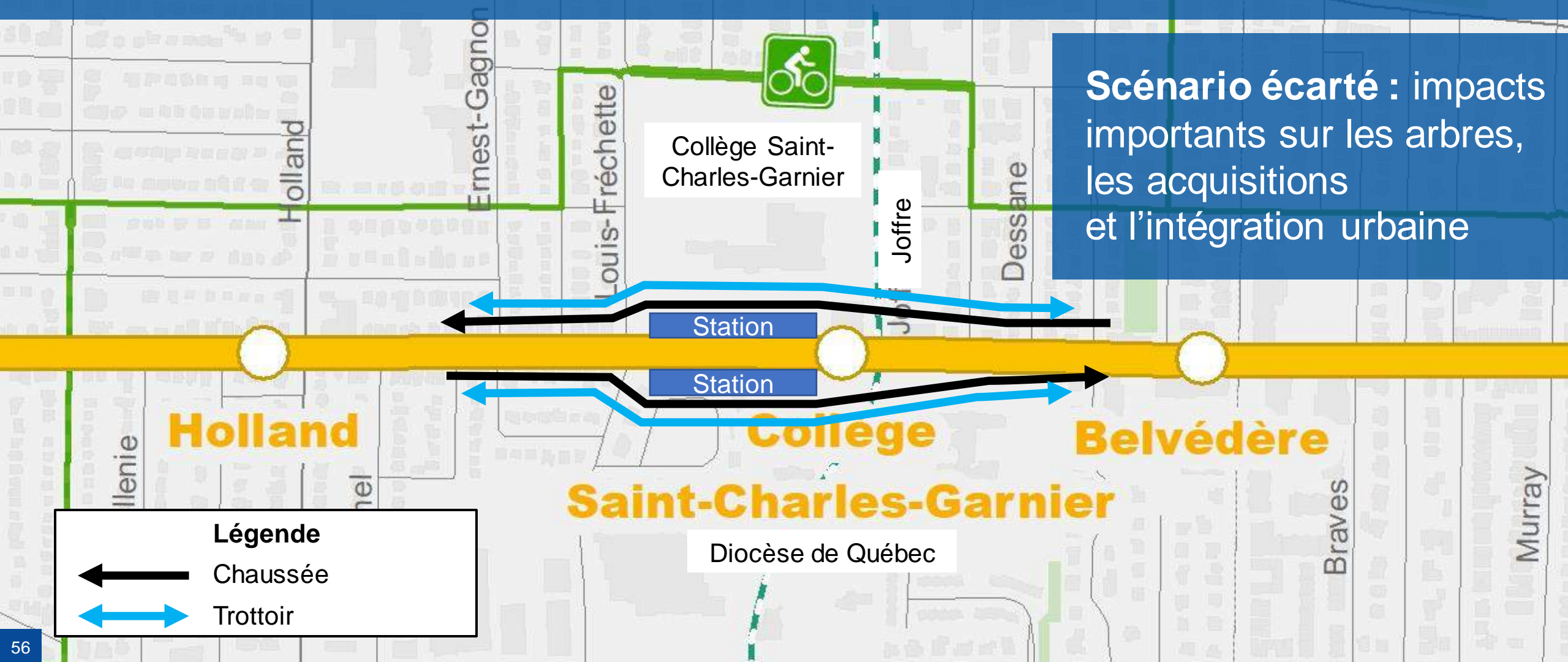






# Scénario écarté | Déplacer les voies de circulation

Relocaliser les voies de circulation et les trottoirs sur les propriétés adjacentes



**Légende**

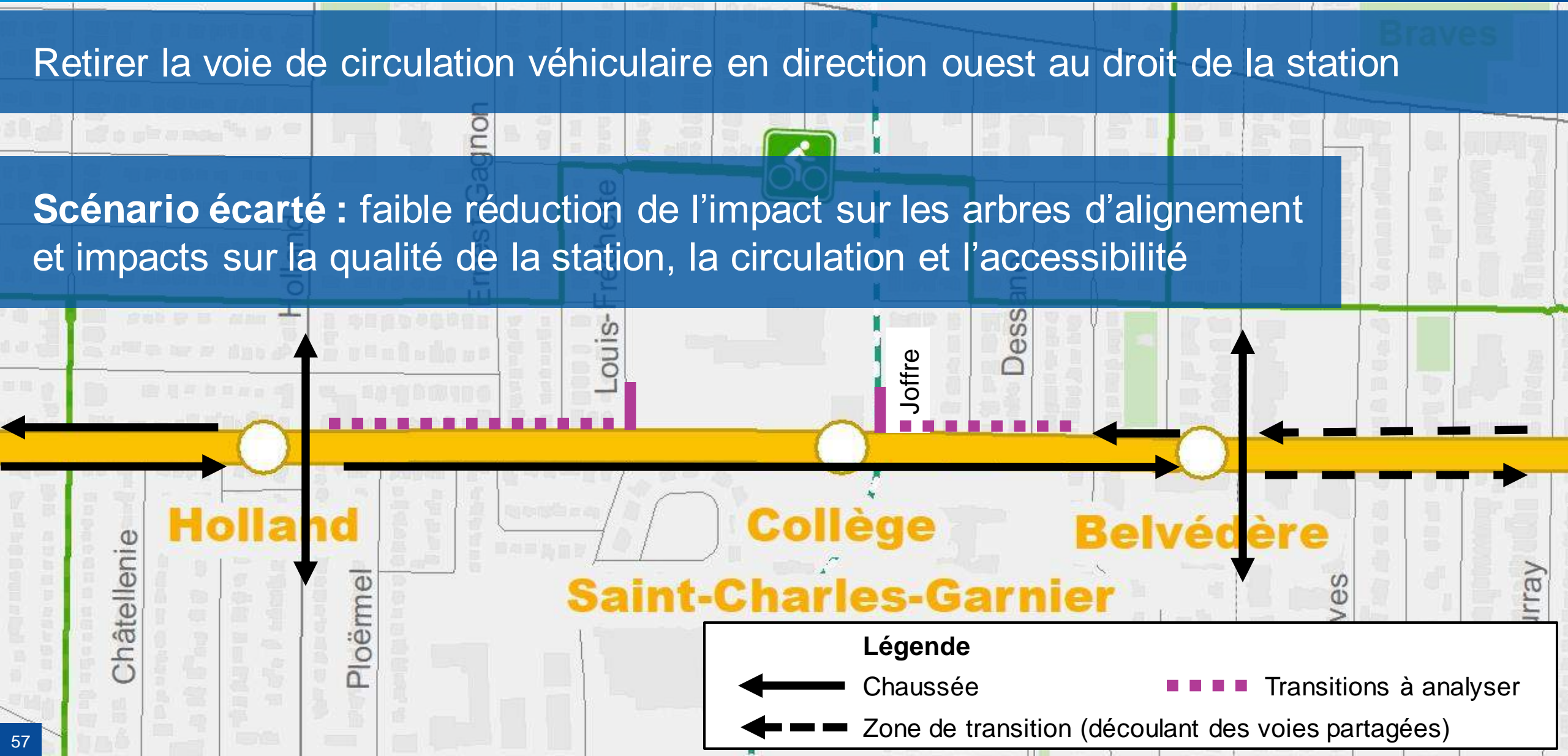
 Chaussée

 Trottoir



Retirer la voie de circulation véhiculaire en direction ouest au droit de la station

**Scénario écarté** : faible réduction de l'impact sur les arbres d'alignement et impacts sur la qualité de la station, la circulation et l'accessibilité

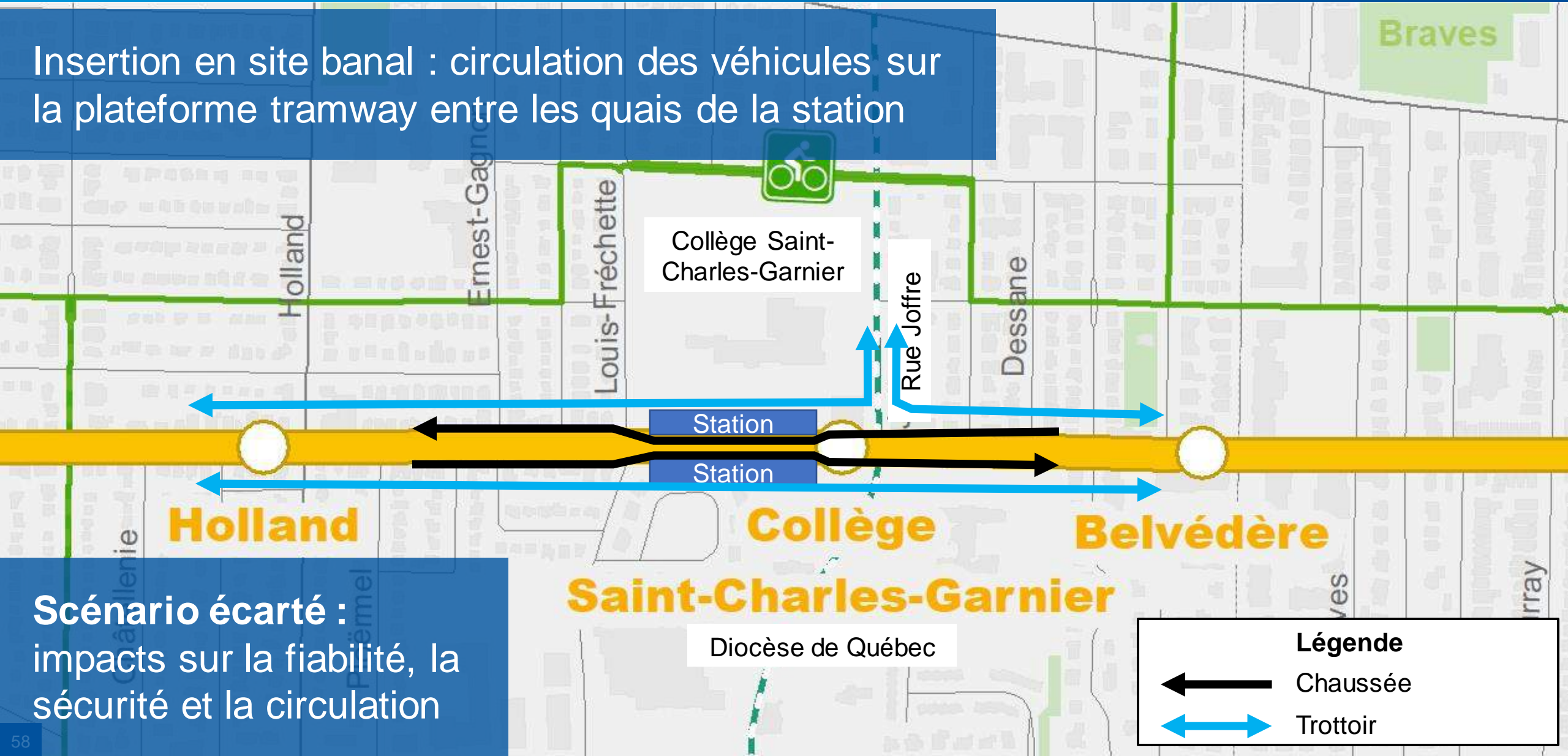


**Légende**

- ← Chaussée
- ← - - - Zone de transition (découlant des voies partagées)
- ■ ■ ■ ■ Transitions à analyser



Insertion en site banal : circulation des véhicules sur la plateforme tramway entre les quais de la station



Scénario écarté :  
impacts sur la fiabilité, la  
sécurité et la circulation

Légende	
←	Chaussée
↔	Trottoir

# 4 / Prochaines étapes







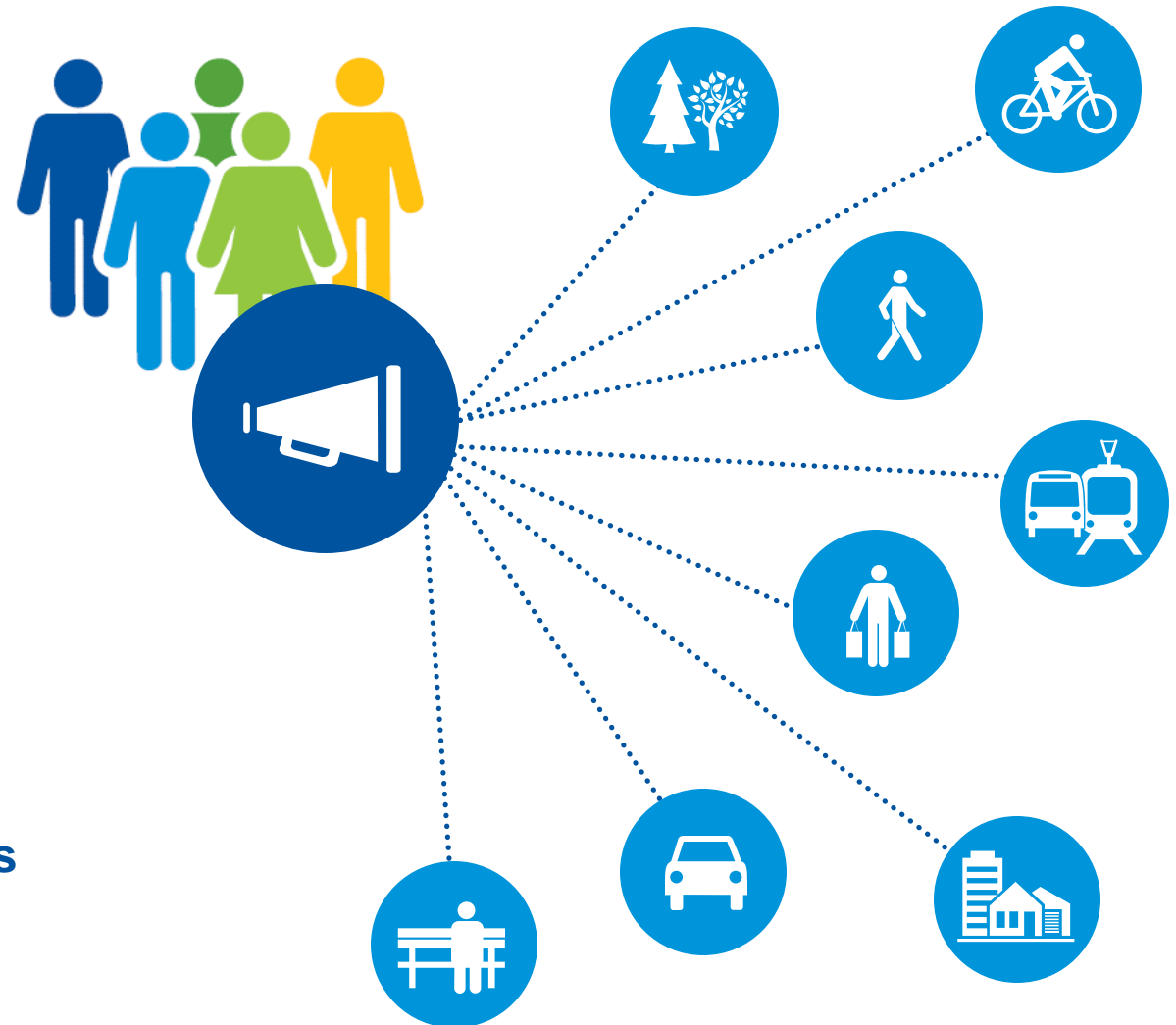
La Ville souhaite vous consulter sur **vos besoins prioritaires** et les options d'insertion.

**Votre avis est important!**

→ Questionnaire en ligne



**Du 22 avril au 8 mai**  
[ville.quebec.qc.ca/consultations](http://ville.quebec.qc.ca/consultations)





Les résultats des ateliers et du questionnaire seront considérés avec d'autres éléments d'analyse. Ils pourraient conduire à des scénarios ajustés.

Un **retour vers la population est prévu en juin** avec les orientations retenues à l'issue de cette consultation et de celle qui s'est déroulée dans Montcalm et le secteur Cartier.





@tramwaydequebec



tramwaydequebec.info



→ Infolettre