

De: "Andrews, Benoît"
Envoyé: 1 février 2006 14:56
À: 'danielle.dallaire@bape.gouv.qc.ca'
Cc:
Objet: Promenade Samuel-De-Champlain : réponse aux questions du 6 janvier 2006

Bonjour,

Voici les éléments de réponse que l'on peut fournir aux questions posées dans la lettre du 6 janvier 2006 du BAPE concernant le projet d'aménagement de la promenade Samuel-de-Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec.

Question 1 : Expliquer l'objet et la nature des ententes qui seraient requises entre la Ville, l'Administration portuaire et la compagnie ferroviaire pour favoriser une utilisation accrue du tunnel tel que le propose le PDAD.

Réponse : Le secteur de l'anse au Foulon du port de Québec est actuellement desservi par deux compagnies ferroviaires. Le CN exploite la voie ferrée qui longe le fleuve Saint-Laurent alors que la compagnie de chemin de fer Québec-Gatineau opère une autre voie ferrée qui emprunte un tunnel sous le promontoire jusqu'à l'anse au Foulon. La présence de ces deux voies ferrées est avantageuse pour les expéditeurs de marchandises car ceux-ci peuvent profiter des services offerts par les deux entreprises. Le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain forcerait tous les expéditeurs à faire affaire avec la compagnie ferroviaire Québec-Gatineau, ce qui pourrait engendrer une augmentation des coûts de transport. En effet, les expéditeurs qui souhaitent envoyer des marchandises dans les régions desservies par le CN devraient déboursier des frais additionnels de 250 \$ du wagon pour circuler dans le tunnel.

D'autre part, les caractéristiques physiques du tunnel ne permettent pas de transporter toutes les marchandises destinées au port; par exemple, les objets hors-norme ou gros en volume comme certains transformateurs. Le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain nécessiterait donc des travaux importants dans le tunnel et la conclusion d'ententes entre l'administration portuaire de Québec, les usagers du port et les compagnies ferroviaires. Il est à noter que celles-ci se disent actuellement peu favorables à la conclusion de telles ententes.

Question 2 : Préciser quelles sont les mesures que la Ville envisage pour favoriser une utilisation accrue du tunnel ferroviaire.

Réponse : La Ville n'a aucun pouvoir pour favoriser une utilisation accrue du tunnel ferroviaire. Il s'agit d'une problématique qui relève essentiellement des compagnies ferroviaires, de l'administration portuaire et des expéditeurs.

Question 3 : La Ville est-elle au fait de quelque évaluation ou étude de faisabilité portant sur les travaux de réfection du tunnel ferroviaire, la modification de son gabarit ou l'intégration d'une voie de camionnage ? Préciser.

Réponse : La Ville n'a réalisé aucune étude de faisabilité portant sur la réfection du tunnel. A sa connaissance, aucun organisme public ou privé n'a réalisé une telle étude.

Question 4 : En 2000, la Ville de Sillery souhaitait le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain (documents déposés DA9 et DA9.1). Quelle vocation la Ville de Québec entrevoit-elle maintenant, à moyen ou long terme, pour cette antenne ferroviaire ?

Réponse : L'emprise ferroviaire devait à l'origine être utilisée pour l'aménagement d'une piste cyclable. Un trajet alternatif a été retenu afin de ne pas empiéter dans l'emprise ferroviaire, à l'ouest de la côte de l'Église.

pour Marc des Rivières, directeur de la Division du Transport Ville de Québec

Benoît Andrews
Analyste en planification du transport