

# **Quelques moyens permettant de redonner le fleuve à plus de Québécois**

**299**    **P**  **NP**     **DM16**  
Projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade  
Samuel-De-Champlain entre la côte de Sillery et la côte  
Gilmour à Québec    **6211-23-022**

---

## **Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

### **Projet d'aménagement de la phase III de la promenade Samuel-de-Champlain**

**par André Bouillon,  
Géographe et urbaniste**

**Le 18 juin 2013**

## **Avertissement**

Sauf mention contraire, les photos retrouvées dans ce mémoire ont été prises par l'auteur de ce dernier. Quant aux cartes ou figures, elles ont été produites à partir des sites publics interactifs mis à la disposition de tous par le biais d'internet.

Les opinions exprimées dans ce mémoire n'engagent que la responsabilité de son auteur et ne doivent pas, en aucune façon, être imputées à l'un ou l'autre des organismes pour lesquels ce dernier travaille ou aurait pu travailler dans le passé.

## **Remerciement**

Madame la présidente, monsieur le commissaire, je tiens d'abord à vous remercier de l'occasion qui m'est offerte de présenter ici le présent mémoire. Fervent amateur de la promenade Samuel-de-Champlain, j'espère y apporter ma modeste contribution en vous faisant part de quelques idées destinées à en favoriser l'accès pour tous grâce à des moyens peu coûteux. Le leitmotiv qui me guide est véhiculé depuis longtemps. Il tient à 5 mots : «Redonner le Fleuve aux Québécois » et j'oserais préciser à tous les Québécois habitants le territoire de la Capitale-Nationale.

## **Mise en contexte**

Le but de la «promenade Samuel de Champlain» est de redonner le fleuve aux Québécois. Il s'agit là d'un projet initié depuis déjà de nombreuses années et si certains peuvent critiquer le fait que les activités de contact avec l'eau (directe comme la baignade) ou rapprochées tel le nautisme léger (canots, dériveurs, kayaks) soient toujours limitées, faute d'accès adéquats, la phase 1 de la promenade Samuel-de-Champlain s'est avérée connaître une grande popularité.

Or l'accès à la promenade Samuel-de-Champlain risque de devenir de plus en plus difficile justement en raison des nouvelles vocations envisagées. Je m'explique : en 2008 la promenade aménagée mesure environ 2,6 kilomètres. Il s'agit là d'un parcours où, quoique l'on puisse s'attarder pour lire, pique-niquer ou pêcher, un promeneur, même lent, aura fait un aller-retour en moins de 1 à 2 heures. On peut donc imaginer un roulement relativement régulier quant aux places de stationnement permettant à plusieurs personnes d'avoir accès au site. Or l'ajout de la phase 2 va ajouter à l'expérience récréative en permettant des promenades de plus en plus longues vers l'ouest jusqu'à la plage Jacques-Cartier où certains pourraient être tentés d'y faire un saut grâce aux nouveaux accès offerts par la phase 2 de la promenade Samuel-de-Champlain. Il y a fort à parier que les utilisateurs vont prolonger leur temps d'excursion et, de 2 à 3 heures qu'était le temps moyen de stationnement, celui-ci pourrait passer à 4 ou 5 heures voire plus. La phase 3, dont il est question ici prévoit, quant à elle, notamment des activités en lien avec un bassin de baignade et un miroir d'eau. Dès lors que des personnes et des familles vont se déplacer vers le site pour profiter de ces équipements, on imagine mal qu'elles n'en profitent que pour quelques minutes ! Les parents savent qu'une fois installés au bord d'un plan d'eau les enfants vont en profiter pour au moins une demi-journée sinon plus. Par ailleurs la promenade comptera 2,5 kilomètres de plus et les adeptes de la marche disposeront alors d'un parcours totalisant 8,3 kilomètres. On peut donc imaginer des randonneurs passant toute la journée sur le site.

Dans l'étude d'impact relative au projet de la phase 3 de la promenade de Champlain, il est fait état que des stationnements seront éventuellement construits soit environ 350 cases au pied de la côte de l'Église, 250 cases dans le secteur de l'Anse-au-Foulon et des stationnements en file le long de la promenade. Là où le bât blesse, c'est que, hormis le tout à l'automobile, rien ne permet de donner accès au site de la promenade Samuel-de-Champlain. Mis à part pour les chanceux qui résident tout près, il faut se résoudre à utiliser l'automobile. En effet un seul circuit d'autobus, le circuit 16 du réseau de transport de la Capitale (RTC) dessert la promenade Samuel-de-Champlain sur une base annuelle. Il dessert la partie sud des ex-villes de Sillery et Sainte-Foy dans l'arrondissement du même nom (**Figure 1**) et compte tenu des mesures de rentabilisation récemment annoncées le nombre de départ sera réduit sous peu considérablement. Un autre circuit dit du littoral, l'autobus 400 dessert le site du 22 juin au 2 septembre. Cependant, son caractère saisonnier et son tracé, parallèle aux installations actuelles ou projetées, ne constituent pas une option facilitant vraiment l'accès de la population à la Promenade Samuel-de-Champlain.

Dès lors, imaginez le scénario suivant : un jour de canicule, une famille et, pour compliquer l'affaire, imaginez qu'elle soit monoparentale. Cette famille désire profiter de la promenade Samuel de Champlain. Le temps de déjeuner, de préparer le pique-nique, de ramasser enfants, serviettes et costumes de bain, vous arrivez passer 10 heures au site. Malheureusement, les stationnements sont bondés. Vous attendez qu'une place se libère dans les stationnements les plus près du bassin d'eau, mais au bout de 10 ou 15 minutes vous vous rendez compte qu'avant que les trois autres automobiles arrivées avant vous soient stationnées vous avez peu de chance de stationner là avant plusieurs minutes. Vous reprenez le boulevard Champlain. Une place se libère, mais elle se trouve de l'autre côté dudit boulevard. Le temps d'y aller, en opérant un demi-tour illégal au prochain feu lumineux, la place est prise. Vous êtes tout de même une personne responsable : vous n'allez pas déposer les enfants, surtout s'ils sont jeunes, seuls à la piscine tout de même. Vous vous résignez à vous déplacer à quelques kilomètres où, finalement, vous réussissez à trouver une case libre. Il est maintenant onze heures et quart. Il fait de plus en plus chaud. Vous avez donc le pique-nique, les enfants, les costumes de bain et serviettes et, avec votre barda, après un ou deux kilomètres de marche, en portant le plus jeune quelques minutes sur vos épaules, vous arrivez à la piscine à midi pour vous faire dire qu'il n'y a plus de place, car, question sécurité, le nombre de baigneurs est limité.

Je caricature quelque peu. Au lieu d'une famille, vous auriez pu être un propriétaire d'une chaloupe ou un amateur de dériveur désireux de mettre votre embarcation à l'eau et là, bonne

chance : compte tenu de l'embarcation remorquée, il vous faut 2 stationnements en ligne s'il vous plaît !

Le projet de la promenade Samuel de Champlain doit donc, de façon impérative, faciliter son accès autrement que par le biais de la seule automobile. Je propose donc trois groupes de solutions visant à permettre un accès durable à la promenade Samuel-de-Champlain à plus de Québécois.

### **Le premier groupe de solution : un autre escalier ou un lien mécanique.**

La Capitale compte de nombreux escaliers tant à Québec qu'à Lévis ou sur la Côte-de-Beaupré. Afin de faciliter l'accès à la promenade Samuel-de-Champlain je propose qu'il en soit ajouté un supplémentaire entre le parc du Bois-de-Coulonge et l'Anse au foulon (**Figure 2**). Je précise que la ville de Québec, dans un communiqué récent daté du 7 juin 2013 (**Annexe 1**) a fait état qu'elle entendait concrétiser son projet de sentier de la Falaise, un projet qu'elle caresse depuis plusieurs années. Selon ce communiqué, *«ce sentier longera la falaise de Sillery surplombant le fleuve Saint-Laurent et la promenade Samuel-De Champlain. Des belvédères d'observation et un lien mécanique avec le secteur du bas de la falaise favoriseront la fréquentation de cet équipement de plein air par l'ensemble des citoyens de Québec.»*

Cet escalier ou lien mécanique entre le Bois-de-Coulonge et la promenade Samuel-de-Champlain aurait plusieurs avantages. D'une part, il n'implique que des terrains publics ce qui facilite son aménagement. De plus, il ajouterait à l'expérience actuelle en reliant deux parcs urbains importants tous deux propriétés, je vous le donne en mille, du promoteur actuel du projet la Commission de la Capitale-Nationale. D'autre part, le stationnement existant aux Bois-de-Coulonge permettrait d'ajouter, sans aucun impact négatif, à l'offre de stationnement pour des personnes désirant se déplacer vers le Saint-Laurent. Finalement, le parc du Bois-de-Coulonge s'avère être desservi par de nombreux réseaux d'autobus, notamment les réseaux 11, 111, 25 et 125. Les réseaux métrobus 800 et 801 passent quant à eux à moins de 350 mètres. Donner cet escalier ou lien mécanique entre le Bois-de-Coulonge et la phase 3 de la promenade Samuel-de-Champlain aux personnes du quartier Saint-Sacrement situé un peu plus au nord et à celles desservies par les circuits d'autobus y menant, c'est redonner le fleuve à beaucoup d'autres Québécois.

## Le second groupe de solution : des navettes fluviales

Dès 2000, la ZIP-Québec (zone d'intervention prioritaire de Québec) a réalisé une étude sur la possibilité que des navettes fluviales soient implantées sur le Saint-Laurent<sup>1</sup>. Sur la base de différents critères, tels l'accès terrestre, l'accès fluvial, l'état du quai et la proximité de la population, l'étude concluait qu'il serait possible de créer plusieurs liens entre l'Île d'Orléans, la Côte-de-Beaupré, Lévis et Québec en plus de la traverse de Québec et Lévis. Ces liens auraient pris la forme de navettes exclusivement réservées aux piétons et cyclistes en période estivale et auraient permis la réalisation de boucle pour les randonneurs.

Qu'il me soit permis d'ajouter qu'ils auraient également eu un effet positif quant aux transports actifs et utilitaires entre Lévis et les lieux d'emplois situés à Québec dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery ou La Cité-Limoilou. Parmi ces liens l'un d'entre eux s'avérait plus intéressant et a mené à une étude de faisabilité<sup>2</sup>. Ce lien entre la marina de Saint-Romuald et le quai alors dénommé Irving impliquait des dépenses d'infrastructures principalement à ce dernier. C'est maintenant chose faite : je vous le donne en mille, le quai Irving maintenant complètement rénové et fonctionnel n'est nul autre que l'actuel quai des Cageux propriété du promoteur du projet actuel la Commission-de-la-Capitale-Nationale (**Photos 1 et 2**)! De plus, dans le cadre du projet actuel, le quai Frontenac sera rénové et une promenade y sera aménagée. Avec l'ajout fort simple d'ancrages (bittes d'amarrage) des équipements tel une passerelle joutée d'un ponton flottant permettrait, en période estivale, l'ajout d'une autre navette fluviale pouvant mener à la marina de Lévis.

De nombreuses villes dans le monde disposent de navettes fluviales (Boston<sup>3</sup>, New York<sup>4</sup>, Chicago<sup>5</sup>, Fort Lauderdale<sup>6</sup>, Victoria<sup>7</sup>, etc.). Alors, pourquoi ne pas en imaginer ici entre Québec et Lévis ?

---

<sup>1</sup> COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP*, janvier 1997, 40 pages et annexes.

<sup>2</sup> COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Étude de faisabilité sur l'implantation d'une navette fluviale pour les cyclistes et les piétons entre le quai Irving et la marina de la Chaudière*, août 2002, 42 pages et annexes.

<sup>3</sup> <http://bostonharborwatertaxi.com/>

<sup>4</sup> <http://www.nywatertaxi.com/>

<sup>5</sup> <http://www.chicagowatertaxi.com/SitePages/North%20Avenue.aspx>

<sup>6</sup> <http://www.watertaxi.com/watertaxi/fort-lauderdale/>

Ainsi, de mai à novembre, on pourrait utiliser ce majestueux plan d'eau pour unir nos communautés plutôt que de le considérer comme une barrière.

Les avantages de telles navettes fluviales seraient indéniables. Compte tenu de la présence des infrastructures actuelles, peu de dépenses en infrastructures seraient requises. De véritables circuits piétonniers ou cyclistes sous forme de boucle bonifieraient l'expérience récréative. Le matin ou le soir, des travailleurs ou étudiants de Lévis ou Québec pourraient rejoindre rapidement leurs lieux d'études ou de travail grâce à une traversée rapide du fleuve<sup>8</sup>. On peut également imaginer le plaisir d'une simple randonnée sur le fleuve, notamment pour les enfants. Cela n'enlèverait rien à la Société des traversiers du Québec puisque son service permettrait de contribuer aux excursions récréatives sous forme de boucles mentionnées plus haut. Il y a fort à parier que cela aurait pour effet d'augmenter la clientèle de la traverse de Québec et Lévis. Quant aux traversées pour les travailleurs, dans la mesure où les navettes en cause seront estivales et éloignées du site de la Société des traversiers et qu'il est démontré selon certaines études<sup>9</sup> que les utilisateurs de celle-ci proviennent majoritairement de lieux de résidence situés à moins de 10 kilomètres de la traverse<sup>10</sup>, elles auraient peu d'impacts négatifs sur sa clientèle. Finalement les installations actuelles de la station des Cageux, notamment son comptoir restaurant, son café-terrasse et sa salle de repos/réunion (**Photos 3, 4 et 5**) pourraient, compte tenu de la présence d'une navette fluviale, être rentabilisés un peu plus grâce à une clientèle de travailleurs, étudiants et excursionnistes venus là expressément pour une traversée.

J'ajouterai que ce serait un juste retour des choses pour les résidents de la Ville de Lévis (dont le territoire, incidemment, fait partie de la Capitale-Nationale). Ceux-ci pourraient profiter des 180 millions investis par la CCNQ dans les projets de la phase 1, 2 et maintenant 3 de la Promenade Samuel-de-Champlain. Implanter des navettes fluviales entre le quai des Cageux et la marina de la Chaudière (**Figure 3**), le quai Frontenac et la marina de Lévis (**Figure 4**) c'est redonner le Fleuve à beaucoup d'autres Québécois.

---

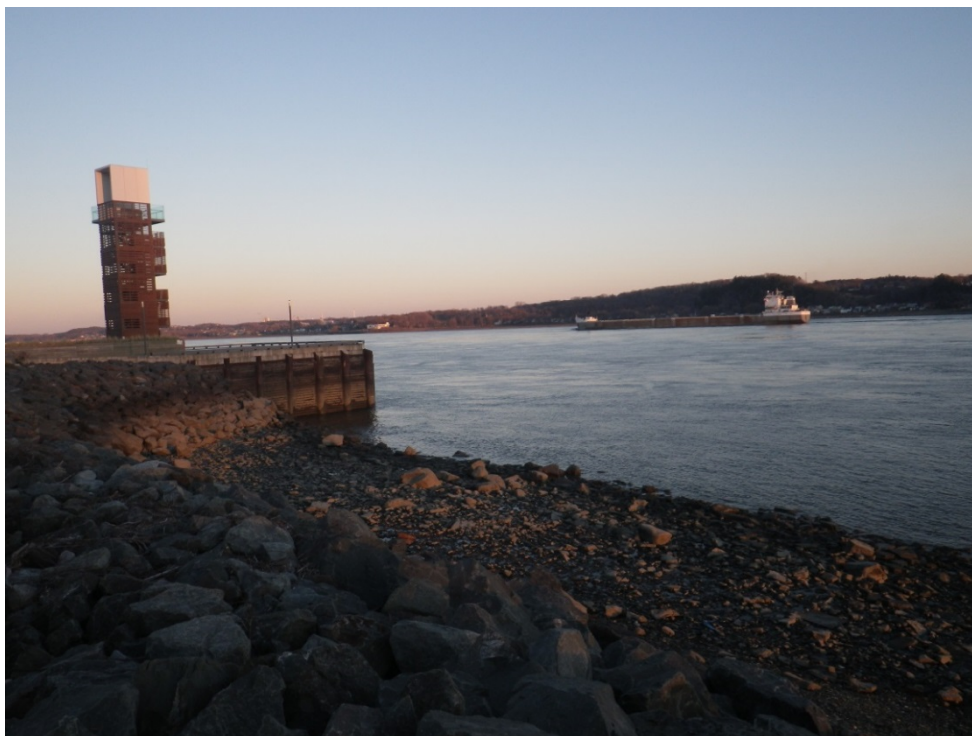
7 <http://victoriaharbourferry.com/>

8 L'enquête Origine-Destination menée en 2011 démontre à cet égard que, sur une base de 24 heures, peu importe le motif, 2450 déplacements se font du secteur de Saint-Romuald vers les secteurs de Sainte-Foy situés à l'est de l'autoroute Henri IV, de Sillery et de l'université Laval.

9 Recherche sur l'efficacité des traversiers Québec-Lévis, Rapport final: Groupe de simplicité volontaire de Québec, Mike Rousseau et Jennifer Adam, Laboratoire de recherche Département de sociologie. Université Laval, 29 avril 2005

10 Selon l'étude citée plus haut, 72.3% des personnes interrogées résident à moins de 10 km des quais de la traverse de Lévis et 68.6% ont une destination située à moins de 5 km desdits quais.

### Photo 1



Quai des Cageux à marée basse (0,4m) le 17 novembre 2011. Notez l'absence de glace malgré la saison avancée.

### Photo 2



Quai des Cageux, 17 novembre 2011. La partie en front du fleuve mesure 18 mètres et son tirant d'eau dépasse toujours 2 mètres. Au loin, à 1,6 km, la marina de la Chaudière.



**Photo 3**



**Quai des Cageux à marée basse (aux alentours de 3,3 m) le 12 juin 2013.**

**Photo 4**



**Quai des Cageux le 13 juin 2013. Notez la présence du petit café-terrasse. Ce dernier fait de ce site un lieu propice à l'attente d'une traversée du fleuve. La mise en place d'une navette fluviale favoriserait la rentabilisation de ce dernier.**

**Photo 5**



**Quai des Cageux le 13 juin 2013. Cette salle de rencontre/réunion dans le bâtiment attenant au quai en fait un lieu propice à l'attente d'une traversée du fleuve. Un tel équipement se verrait rentabilisé par la mise en place d'une navette fluviale**

### **Le troisième groupe de solution : les trains (et pourquoi pas ?)**

- **Une navette ferroviaire de Sainte-Foy jusqu'au site Du Foulon**

Le projet actuel va nécessiter le déplacement d'une partie de la voie ferrée du Canadien National le long de la falaise. Cette voie ferrée appelée «Antenne Champlain» prend son origine à la gare de Sainte-Foy et une piste cyclable la longe sur sa première partie (**Photo 6**) jusqu'à la côte Ross près du boisé de Tequenonday. Selon les informations obtenues du promoteur, cette voie est peu utilisée. Seulement 3 convois y font un aller-retour par semaine soit 6 trains de quelques wagons. Alors que le déplacement de cette voie et, forcément, sa remise à neuf sur les quelques kilomètres impliqués vont coûter des millions de dollars, ne pourrait-on pas imaginer qu'en échange la compagnie ferroviaire du CN, en bon citoyen corporatif, permette l'utilisation de l'antenne Champlain pour faciliter l'accès à l'ensemble de la population à la Promenade Samuel-de-

Champlain ? Tout en permettant la desserte adéquate et prioritaire du client localisé dans le port de Québec, on pourrait imaginer un circuit (**Figure 5**) prenant son origine à Sainte-Foy jusqu'au site du Foulon où se trouvera le bassin et le miroir d'eau. À 30 kilomètres à l'heure et même en imaginant un arrêt au boisé de Tequenonday, qu'il longe, le parcours de Sainte-Foy jusqu'à la station du Foulon prendrait 15 minutes!

On comprendra qu'il puisse y avoir des réticences à ce que l'actuelle gare et son stationnement servent à ces fins puisque leur utilisation première vise un trafic vers d'autres villes canadiennes et le transport de marchandises. Il y a à cela une solution. Un peu à l'est de la gare actuelle de Sainte-Foy se trouve d'immenses terrains propriétés, je vous le donne en mille, du promoteur du projet, la Commission de la Capitale-Nationale (**Figure 6**). Il y a là d'immenses stationnements (**Figure 6**) (**Photos 7 et 8**) et, à coût relativement modeste, un quai d'embarquement pour les passagers de la navette ferroviaire pourrait être aménagé. Moyennant l'aménagement d'une voie d'évitement (**Figure 6**) servant également de voie de garage pour le train passager, aucune interférence n'influerait sur le trafic ferroviaire situé plus à l'ouest ni sur celui, fort modeste, composé des 6 convois hebdomadaires comportant quelques wagons desservant actuellement le port de Québec.

## Photo 6



La voie ferrée «Antenne Champlain», dans sa partie ouest, est longée par une piste cyclable.

**Photo 7**



À proximité de l'extrémité ouest de la voie ferrée «Antenne Champlain», on retrouve d'immenses stationnements propriétés de la Commission de la Capitale-Nationale (CCNQ).

**Photo 8**



À proximité de l'extrémité ouest de la voie ferrée «Antenne Champlain», en bordure des stationnements propriétés de la Commission de la Capitale-Nationale (CCNQ) un quai d'embarquement et une voie de garage pour le train passager pourraient être implantés.

- Une navette ferroviaire à partir des quartiers de Saint-Malo et de Saint-Sauveur jusqu'au site Du Foulon

À l'extrémité ouest du projet actuel, en lien avec l'Antenne Champlain du CN se trouve le tunnel ferroviaire du chemin de fer Québec-Gatineau (**Photo 9**). Connu sous le nom de tunnel du CP il a été construit en 1930 pour transporter des passagers vers les sites d'embarquements des navires «Empress» de cette compagnie. D'une longueur de 1,62 kilomètre (un mille), il se localise sous la rue Belvédère et traverse la colline de Québec (**Figure 7**).

Tout comme l'Antenne Champlain du CN, cette voie ferrée desservant le port de Québec est peu utilisée. Selon le promoteur il y transite par semaine environ 5 trains y faisant l'aller-retour journalier soit dix convois par semaine. Cela laisse beaucoup de temps pour d'autres utilisations notamment le transport de passagers vers la promenade Samuel-de-Champlain.

Contigu à cette voie ferrée on retrouve, du côté nord de la colline de Québec, je vous le donne en mille, une propriété de la Ville de Québec (**Photo 10**). Un quai d'embarquement pourrait être aménagé à cet endroit et constituer le point de départ d'une navette ferroviaire menant de Saint-Malo/Saint-Sauveur au site de la promenade Samuel-de-Champlain localisé tout près (**Figure 8**). Car c'est vraiment tout près. Hors tout, en comptant les approches sud (**Photo 11**) et la sortie du tunnel à peine plus de 2,8 kilomètres séparent les deux points (**Tableau 1**).

**Tableau 1**

**Saint-Malo/Saint-Sauveur jusqu'à la station du Foulon**

**Durée du parcours selon diverses vitesses**

**Tunnel du Canadien Pacifique (Chemin de fer Gatineau)**

Parcours (en mètres)							
Approches		Tunnel	Vitesse M/hr	Vitesse (km /hr)	Parcours Total (mètres)	Durée totale (minutes & secondes)	Durée tunnel (minutes & secondes)
sud	nord						
780	400	1620	6,2	<b>10</b>	2800	16:48	09:43
780	400	1620	7,7	<b>12,5</b>	2800	13:26	07:47
780	400	1620	9,3	<b>15</b>	2800	11:12	06:29
780	400	1620	10,8	<b>17,5</b>	2800	09:36	05:33
780	400	1620	12,3	<b>20</b>	2800	08:24	04:52
780	400	1620	13,9	<b>22,5</b>	2800	07:28	04:19
780	400	1620	15,4	<b>25</b>	2800	06:43	03:53
780	400	1620	17,0	<b>27,5</b>	2800	06:07	03:32
<b>780</b>	<b>400</b>	<b>1620</b>	<b>18,5</b>	<b>30</b>	<b>2800</b>	<b>05:36</b>	<b>03:14</b>
780	400	1620	20,1	<b>32,5</b>	2800	05:10	02:59
780	400	1620	21,6	<b>35</b>	2800	04:48	02:47
780	400	1620	23,1	<b>37,5</b>	2800	04:29	02:36
780	400	1620	24,7	<b>40</b>	2800	04:12	02:26

Dans le secteur Saint-Malo/Saint-Sauveur, (**Figure 8**) il y a de nombreux stationnements (**Photos 12 et 13**) tant sur rue que sur le terrain des entreprises inoccupées les fins de semaine. Il y a des autobus et même un parc (**Figure 8**). À la vitesse de 30 kilomètres à l'heure, et rien ne précise que cette vitesse ne pourrait pas être plus élevée, le parcours de cette navette ferroviaire prendrait 5 minutes et demie au total dont un peu moins de trois et demie dans le tunnel ! (**Figure 7**).

5 minutes ! C'est peu. 5 minutes de navette ferroviaire que ce soit un tramway ou un train, c'est tout ce qui sépare les quartiers Saint-Malo et Saint-Sauveur de la promenade Samuel-de-Champlain. Toutes les infrastructures sont en place et, en passant, comme on planifie l'implantation du tramway sur le boulevard Charest à 150 mètres du tunnel en cause, ne peut-on imaginer cette petite extension ?

Implanter cette navette ferroviaire c'est rapprocher le fleuve de toute la basse-ville au nord du boulevard Charest. C'est redonner le fleuve à beaucoup d'autres Québécois.

### Photo 9



Le tunnel du CP traverse la colline de Québec. Il mesure 1620 mètres (un mille) et il permettrait de joindre les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Malo au secteur du Foulon. Environ 10 convois l'utilisent par semaine.

### Photo 10



Limitrophe à la voie ferrée du Chemin de fer Québec-Gatineau menant au tunnel du CP, à moins de 400 mètres de ce dernier, se trouve (à droite sur la photo) un terrain vacant propriété de la ville de Québec. Un quai d'embarquement et une voie de garage pour le train passager pourraient y être implantés.

### Photo 11



Entre le terrain de la Ville de Québec limitrophe à la voie ferrée du Chemin de fer Québec-Gatineau et le tunnel du CP l'approche mesure 400 mètres.





## Un peu plus loin !

Il a été fait état dans l'étude d'impact du promoteur que l'embranchement de l'anse au Foulon (tunnel) appartenant au CFQG, va du boulevard Charest jusqu'à la jonction de l'anse au Foulon, à proximité de la côte Gilmour, où il rejoint l'Antenne Champlain décrite plus haut. Dès lors, on peut aisément imaginer que les navettes ferroviaires décrites dans ce mémoire n'en fassent plus qu'une et que celle-ci puisse desservir les phases 1, 2 et 3 de la promenade Samuel-de-Champlain le secteur sud de Sainte-Foy et les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Malo tout à la fois.

## Et quant à diminuer l'utilisation automobile, pourquoi pas ne pas diminuer le kilométrage des camions.

Généralement les tunnels sont soit ferroviaires soit routiers. Parfois des trains, surtout en Europe, transportent des camions on parle alors de ferroutage. Dans l'étude d'impact du promoteur, on fait état que le tunnel du CP pourrait être utilisé de façon mixte tant par les trains que les camions desservant le port de Québec. On peut y lire : « *la société Hatch Mott MacDonald (HMM), une firme-conseil de Toronto oeuvrant dans le domaine ferroviaire, signale l'intérêt d'évaluer l'utilisation conjointe de l'embranchement de l'anse au Foulon (tunnel) par les camions et les trains desservant le port de Québec, afin de réduire la circulation des poids lourds, voire des automobiles, le long de la promenade Samuel-de-Champlain.* »

En Amérique, il n'existe qu'un seul tunnel combinant sur une même voie un chemin de fer et une route. Il s'agit du tunnel Anton Anderson localisé entre Anchorage et Whittier en Alaska<sup>11</sup>. La société Hatch Mott MacDonald (HMM) a participé à la conception de ce projet.

En substance il s'agit d'aménager des rails un peu à la façon d'un passage à niveau (**Photo 14**) ou des rails d'un tramway de façon à ce que les véhicules routiers puissent rouler dessus (**Photo 15**) de prévoir une ventilation adéquate et compte tenu de la présence d'une seule voie, des barrières et signaux lumineux s'apparentant à ceux des passages à niveau. Compte tenu de la longueur du tunnel de Whittier (4 kilomètres) des conditions climatiques particulières à l'Alaska et des mesures de sécurité particulières à un tunnel de cette longueur, les coûts d'aménagement de ce dernier et des autoroutes y menant se sont avérés élevés. Cependant le projet s'est vite rentabilisé compte tenu du trafic incessant notamment par des touristes friands d'une telle expérience.

À Québec, la transformation du tunnel ferroviaire du CP en tunnel ferroutier comporterait de grands avantages. D'abord il permettrait aux poids lourds circulant actuellement sur la promenade Samuel-de-Champlain de bénéficier d'une autre option. En cas d'incident ou d'accident sur la promenade Samuel-de-Champlain le port de Québec disposerait ainsi d'une autre voie routière pour le desservir. De plus, dès lors qu'un camion doit se déplacer sur la rive nord, il aurait avantage à utiliser le tunnel puisque ce dernier donne accès

---

<sup>11</sup> <http://dot.alaska.gov/creg/whittiertunnel/index.shtml>

directement, dans les deux directions, au boulevard Charest à partir de voies, au demeurant fort courtes, localisées dans un secteur industriel. Il s'agit là d'un raccourci appréciable et des économies substantielles tant en terme de temps que de carburant pour les exploitants et de gaz à effet de serre pour la communauté. Nous rappelons qu'à 30 kilomètres à l'heure, le tunnel est traversé en moins de 3 minutes et demie. Par ailleurs ce parcours permet d'éviter des secteurs comme le Vieux-Québec et la promenade Samuel-de-Champlain, deux secteurs dont il faut convenir qu'ils s'avèrent peu propices au camionnage. Pour l'exploitant ferroviaire, on peut aisément imaginer qu'il trouverait là une façon de rentabiliser cet équipement sous-utilisé même avec des tarifs relativement modestes. Finalement, à certaines périodes, on pourrait utiliser le tunnel avec des véhicules adaptés tels les «Écolobus» du réseau de transport de la Capitale (RTC) afin de desservir le port de Québec, la promenade Samuel-de-Champlain, la traverse de Québec et Lévis et le Vieux-Québec. On peut ajouter que la région pourrait s'enorgueillir de disposer du seul tunnel feroutier du Canada et second plus long de ce type en Amérique. Cela, en soi, en ferait presque un attrait touristique.

#### **Photo 14**



**Voie de roulement pour véhicule routier sur une voie ferrée à un passage à niveau. Il s'agit, en substance, de 4 bandes de caoutchouc et d'un recouvrement d'asphalte. Le coût d'un tel aménagement, dès lors que la voie ferrée est en place, devrait être relativement peu élevé et aisément quantifiable.**

## Photo 15

### Tunnel ferroutier «Anton Anderson Memorial Tunnel» Whittier, Alaska, États-Unis



Seul tunnel combinant chemin de fer et route en Amérique, ce tunnel a une longueur d'environ 2.5 milles soit 4 kilomètres. On y autorise une vitesse de 25 milles à l'heure soit 40 kilomètres/heure. Les bandes de roulement sont ici composées uniquement de béton, les matériaux tels le caoutchouc et l'asphalte ayant été jugés probablement trop inflammables dans un tunnel de cette longueur.

Sources : [http://en.wikipedia.org/wiki/Portage\\_Glacier\\_Highway](http://en.wikipedia.org/wiki/Portage_Glacier_Highway)

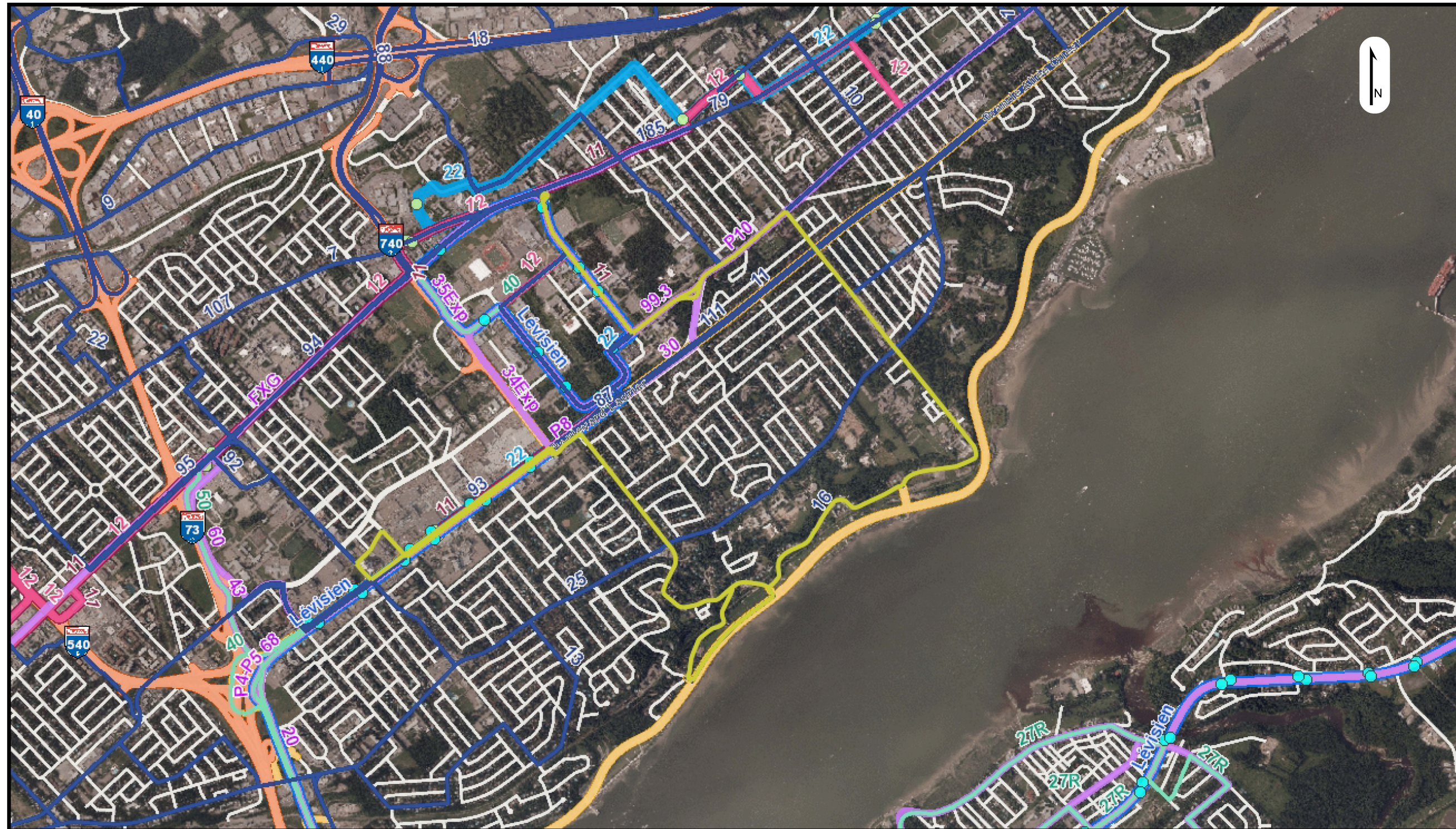
<b>Description</b>	<b>English:</b> Interior of the Whittier tunnel (Anton Anderson Memorial Tunnel), showing a safe-house to the left (going towards Whittier), and showing how vehicular and rail traffic share a single lane (at different times).
<b>Date</b>	31 May 2008
<b>Source</b>	Own work
<b>Author</b>	<a href="#">Mark Fickett</a>

Photographed at about Lat.= 60.778775, Long.= -148.74218, in the tunnel going east.

## **Conclusions**

Redonner le fleuve au Québécois c'est, en plus d'investir dans des aménagements de grande qualité, leur donner accès aussi facilement que possible à ces derniers. À cet égard le tout à l'automobile n'est pas durable ni socialement acceptable. Pour ce faire des investissements dans d'autres modes de transport devraient être consentis par le promoteur du projet actuel, mais aussi par divers partenaires. J'espère avoir fait œuvre utile par le présent mémoire en moussant de l'avant quelques idées originales en ce domaine et ose croire qu'elles seront réalisées un jour. Notre population le mérite bien.

En attendant, Madame la présidente, monsieur le commissaire, je vous remercie de votre attention.



- Bassins versants de prise d'eau (topo)
- Réguliers (RTC)
  - Lévisien (STL)

Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

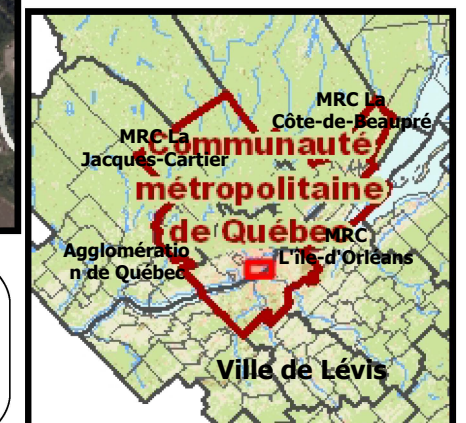
0 604,98 1 210,0 Mètres (m)



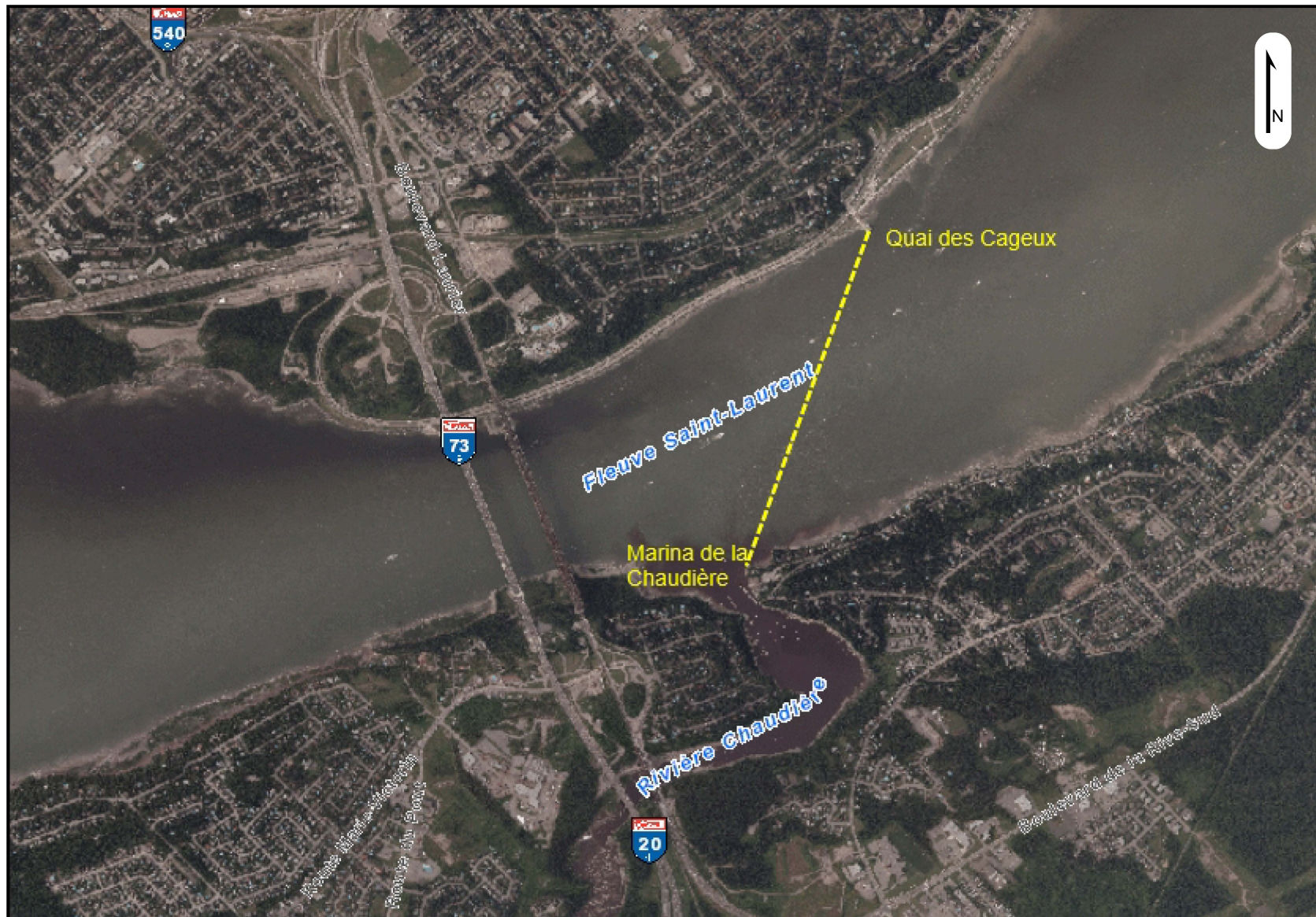
NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

Réalisé le :06-11-2013





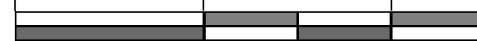


Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

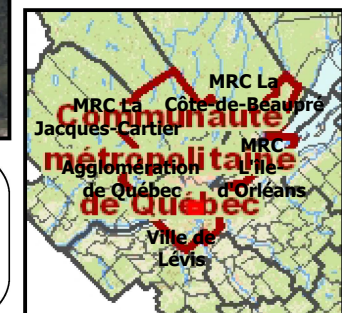
0 566,5 1 133,04 Mètres (m)



NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : Cette carte n'a pas de valeur légale. Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

06-11-2013

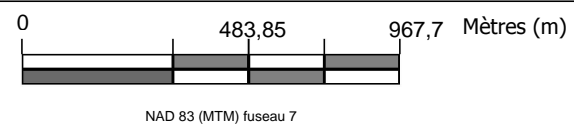




Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

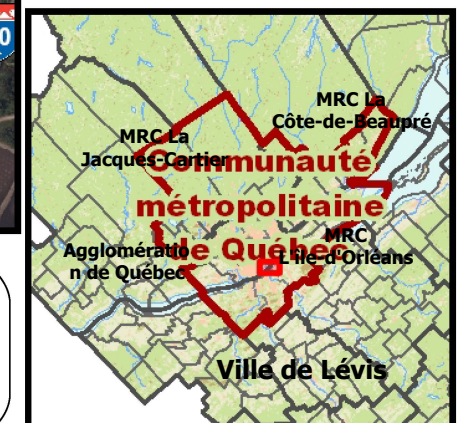
<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec



Mise en garde : cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

Réalisé le :06-11-2013







**Durée du Parcours : 15 minutes  
(à 30 km/hr)**

Arrivée à l'Anse-au-Foulon

Départ de la gare  
de Sainte-Foy

Fleuve Saint-Laurent

Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

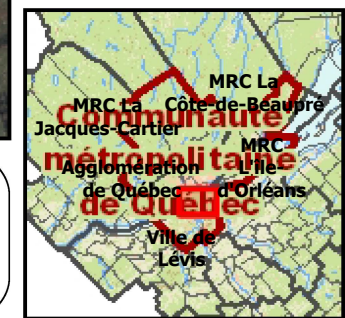
0 1 888,4 3 776,79 Mètres (m)



NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : Cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

05-19-2013





Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

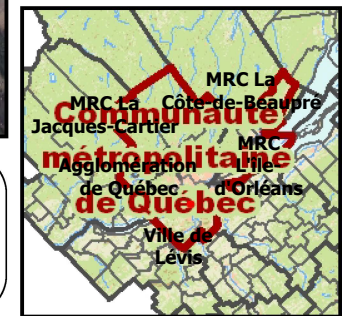
0 94,5 188,91 Mètres (m)



NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : Cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

06-12-2013





Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

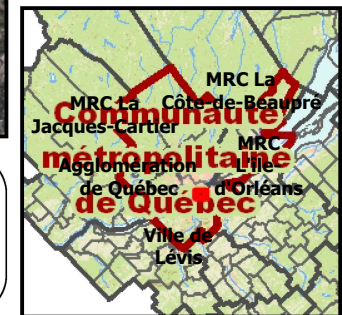
0 562,7 1 125,43 Mètres (m)



NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : Cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

05-17-2013





Sources: Municipalités de la CMQ  
Gouvernement du Québec  
Gouvernement du Canada

<http://www.cmquebec.qc.ca/>

© Communauté métropolitaine de Québec

0 70,3 140,68 Mètres (m)



NAD 83 (MTM) fuseau 7

Mise en garde : Cette carte n'a pas de valeur légale, Toute erreur ou omission sur cette carte ne peut pas être imputée à la CMQ, ses partenaires ou mandataires

05-17-2013

