



LE TRAIN REVIENT À QUÉBEC!

◆ Demain — 8 novembre 1985 — les Québécois vivront un moment historique: le retour des trains de voyageurs au centre-ville de la capitale provinciale. Après une éclipse de près de dix ans, Québec, qui fut pendant des décennies une plaque tournante du réseau ferroviaire canadien, redevient un carrefour stratégique du transport par train.

par Roch DESGAGNE

Comme autrefois, le château de la gare du Palais, auquel on a refait une beauté tout en protégeant le charme de son cachet ancien, sera une "locomotive" de l'activité et du développement du centre-ville de Québec, tel que le souhaitent les artisans de cette rentrée du train-voyageurs à Québec.

La renaissance de la gare du Palais a été conçue par VIA Rail comme le prototype d'un programme de modernisation des principales escales de service de transport des voyageurs. Québec était le seul centre urbain qui avait perdu ou éliminé son service de train de centre-ville à centre-ville.

Les concepteurs ont voulu donner au "nouveau" centre ferroviaire les caractéristiques du train qui le desservira, le L.R.C: légèreté (dans le sens de fonctionnel), rapidité et confort.

Pourquoi ce retour?

Pourquoi un retour de la gare ferroviaire au centre-ville de Québec? La problématique revenait, incessamment, tout au long des études qui ont précédé la réalisation de ce projet. Et pourquoi y intégrer le concept de l'intermodalité?

"C'est d'abord en fonction des besoins de transport d'une population comme celle de Québec, groupant quelque 600,000 personnes, et aussi du fait que Québec est une capitale provinciale, une ville universitaire, un centre de service important, un pôle international de tourisme et un lieu recherché pour la tenue de congrès", répondaient les maîtres d'oeuvre du projet.

Toutes les pièces du complexe ne sont pas encore en place, mais le retour du transport de voyageurs par chemin de fer pourrait bien accélérer l'ensemble du processus, dont l'installation du transport par autobus et l'érection de tours à bureaux.

Les bases sont établies: un immense stationnement souterrain de 1,800 espaces, un centre ferroviaire dont la structure doit servir d'assises à des immeubles imposants, ainsi qu'une vieille gare redevenue vivante et accueillante.

Vocation retrouvée...

Toutes les perspectives de ce nouveau concept d'une gare intermodale au coeur de Québec sont orientées vers le meilleur service aux citoyens et aux visiteurs. On a ainsi redonné à la gare du Palais sa vocation, dans un contexte à la fois actuel et futuriste.

La gare du Palais devient le centre d'un développement socio-économique qu'on anticipe phénoménal. A proximité d'un réseau régional d'échangeurs routiers, elle sera très accessible et multimodale.

On prévoit qu'elle permettra à VIA Rail de récupérer les centaines de milliers de passagers qui l'avaient abandonné. La nouvelle gare du Palais devrait également rapprocher un important marché touristique.

Empruntant une nouvelle voie, le chemin de fer contourne les secteurs peuplés de l'agglomération de Québec. On a cherché à éliminer le plus de passages à niveau. Eventuellement, dans certains secteurs urbains, la voie construite parallèlement à celle du transport des marchandises comportera des passages à étage.

Le projet — si on fait exception des contingences politiques et autres — aura été réalisé en un temps record.

Ce cahier thématique veut être un rappel de l'histoire du train à Québec, en même temps qu'un aperçu de ce que doit être le nouveau service de transport par chemin de fer.

1985

Tout en conservant son style château, la gare du Palais revit maintenant dans un environnement moderne, où elle sera le coeur du développement du centre-ville de Québec.



1977

Il y a une dizaine d'années, lorsqu'on décida d'éliminer les trains dans Québec, le secteur faisait surtout place à une autoroute surélevée...



1965

Pendant 60 ans, la gare du Palais fut un centre ferroviaire très actif. C'était un terminus important du réseau du Canadien national et du Canadien pacifique.

Archives publiques
du Canada

L'intendant François Bigot serait surpris de voir Québec aujourd'hui, et l'emplacement de la gare où se trouvait jadis son palais.

Le nom du dernier intendant de la Nouvelle-France est associé à corruption et cupidité. François Bigot, paraît-il, n'a pas été étranger à la défaite de 1760. Le palais où il vécut à Québec a donné son nom à une gare ferroviaire, celle qui vient d'être rénovée et réouverte aux voyageurs.

VIA Rail, avec goût et respect de l'histoire, a modernisé judicieusement un site historique à Québec...

L'historique gare du Palais redevient le centre de transport qu'elle était autrefois, grâce au retour des trains au coeur de la Vieille capitale.



Célébration et renaissance...



FRANÇOIS BIGOT, le dernier intendant de la Nouvelle-France, n'était pas des plus populaires. Les scrupules ne l'étouffaient pas non plus. On va jusqu'à dire que son administration corrompue a contribué à la chute de la Nouvelle-France. Pourtant, son influence s'étendait à toute la colonie. Non loin de l'emplacement de la gare actuelle, il vécut dans une maison immense et peu esthétique, le Palais de l'Intendant, scène de ses "friponneries".

Il fut plus tard arrêté en abordant les côtes de France, incarcéré à la Bastille, condamné et forcé de faire restitution. Il fut ensuite exilé à vie de France. Voilà celui dont le palais a donné son nom à la gare actuelle.

Comme toujours, le livre de l'histoire contient des pages noires et des pages roses.

Aujourd'hui, la Gare du Palais rénovée par VIA Rail est source de réjouissances. Il n'y a pas de plus bel exemple de collaboration entre une municipalité et un organisme fédéral. Non seulement sa réouverture coïncide-t-elle avec le 150^e anniversaire du rail voyageurs au Canada, mais elle symbolise les efforts de modernisation des gares, des trains et des services de VIA.

L'histoire a aussi retenu que le premier chemin de fer canadien a été exploité il y a 150 ans entre Laprairie et Saint-Jean-sur-Richelieu au Québec, par le Champlain and St. Lawrence Rail Road. Bien que le premier parcours ne fut que de 14,5 milles, il est à l'origine du réseau ferroviaire canadien qui couvre aujourd'hui le continent.

C'est là que naît le grand amour du

Canada pour le train. Une petite locomotive et deux voitures passaient ainsi à l'histoire avec l'inauguration du premier chemin de fer canadien, il y a 150 ans.

Depuis ces modestes débuts, la Confédération a vu le jour grâce à un réseau ferroviaire en pleine évolution et aux grands Transcontinentaux de l'Ouest et de l'Est. Le chemin de fer a uni le pays et contribué au développement de ses vastes espaces en y transportant les immigrants.

Les trains de voyageurs font partie intégrante du patrimoine canadien. En 1986, nous soulignerons le rôle-clé qu'ils ont joué dans notre histoire, la place qu'ils occupent aujourd'hui et leurs perspectives d'avenir.

Le symbole ci-dessus représente un siècle

et demi d'histoire, depuis le premier train jusqu'au réseau national que nous sommes à reconstruire.

La gare du Palais est garante de nos intentions de reconstruire et de moderniser le réseau ferroviaire voyageurs au Canada. Il suffit de prendre le train pour en être convaincu.

En 1986, fêtons avec nous ces 150 ans de rail voyageurs:

Venez voir notre pavillon à la gare de Vancouver durant l'Expo 86.

Montez dans les trains de VIA.

Voyez le Canada se dérouler sous vos yeux.

Venez vivre la magie des voyages en train.



Le réseau canadien de trains voyageurs



Le transport par chemin de fer était omniprésent dans toute la basse ville de Québec, à l'époque.



La gare du Palais était alors un lieu animé de Québec.

Sans la fumée...

Les Québécois retrouvent leur train des voyageurs

◆ Essayez de vous situer... On est à la fin des années 1800 à Québec, les autos n'existent pas encore, pas plus que la radio, le téléphone et bien d'autres merveilles.

par François ROY

Inutile de mentionner seulement le mot télévision... Les premiers engins à vapeur crachent leurs premières bouffées de fumée noire et en vous promenant dans les rues de Saint-Sauveur vous voyez avec étonnement s'éloigner le premier train sur un chemin à rails de bois. Eh! oui, le premier à serpenter le territoire en direction du lac Saint-Joseph utilisait ce qu'on appelait alors, un chemin à lisses de Gosford mais il ne tarda pas à céder la place aux rails de métal. C'est à cette époque qu'apparaît pour la première fois sur les cartes la mention d'un quai d'embarquement.

Il semble, par ailleurs, que la gare ait reçu son nom en référence au Palais de l'intendant Talon qui s'élevait à peu de distance dans la Côte du Palais où se dressait aussi la Porte du Palais qui fut démolie en 1873. Du quartier Saint-Sauveur le train se rapprocha peu à peu du centre de la basse-ville quand fut construite en 1878 la première gare du Canadian Pacific à l'ouest de la gare du Palais. Elle fut utilisée jusqu'à l'inauguration de cette dernière en 1916, qui devint rapidement le noyau central des communications à Québec. On peut relever dans les archives de la ville de Québec qu'à la suite de cela, la compagnie du Transcontinental (CNR) décidait d'abandonner son projet de construction d'une gare au marché Champlain, pour partager le nouvel et impressionnant édifice.

Il faut se rappeler qu'au début du siècle, les voitures à chevaux étaient encore plus nombreuses dans les rues que les autos et avant

qu'on entreprenne la construction du pont de Québec, existait sur la rive sud le transport par voie ferrée assuré par la Compagnie du Grand Tronc et le Québec Central. Cependant pour transporter voyageurs et marchandises sur l'autre rive du fleuve, ces compagnies devaient utiliser la traverse Québec-Lévis. Vous ne saviez sûrement pas non plus que le Canadian Pacific assurait un service de transport sur rails entre la gare maritime Champlain près de l'anse aux Foulons et la gare du Palais, en empruntant un tunnel creusé en 1930, qui s'allongeait sous la rue Belvédère. Evidemment, parcourir les routes en voiture à cheval il y a 70 ans était chose courante, mais ça n'enlevait pas pour autant les désagréments des voyages longs et poussiéreux. Aussi chacun rêvait bien à tout instant de venir faire son p'tit tour de train à Québec ou aller dans le grand Montréal en pénétrant dans cette vaste gare au dôme majestueux qu'on connaissait également comme la gare Union.

C'était pour rester dans le style inspiré des Châteaux de la Loire que l'architecte H.E. Prindle réalisait ces plans qui prirent forme peu à peu, émaillés de blocs de granit d'Argenteuil, de pierres taillées des carrières de Deschambault et de briques. Tourelles, lucarnes et toitures cuivrées donnent encore à l'ensemble ce charme certain qui a accueilli nombre de personnalités de toutes les parties du monde. Des centaines de milliers de voyageurs, de visiteurs et de personnes en attente ont arpenté nerveusement la vaste salle des pas perdus, sans bien souvent prêter attention au dôme de tuiles de faïence illustrant dans des teintes de bleu, jaune et rose les contours des provinces du Canada comme en cette année 1915.

Que de souvenirs dans ces lieux. Que de Québécois ne pourront non plus oublier cette année 1945 marquant la fin de la terrible Deuxième

Guerre mondiale alors que des trains bondés de blessés et de soldats rentraient en gare, faisant grincer les roues, attendus par des fou-

les piétinant d'impatience. Cette même gare du Palais a combien de fois servi comme fond de scène pour cinéastes et photographes...

Le Mail Centre-Ville

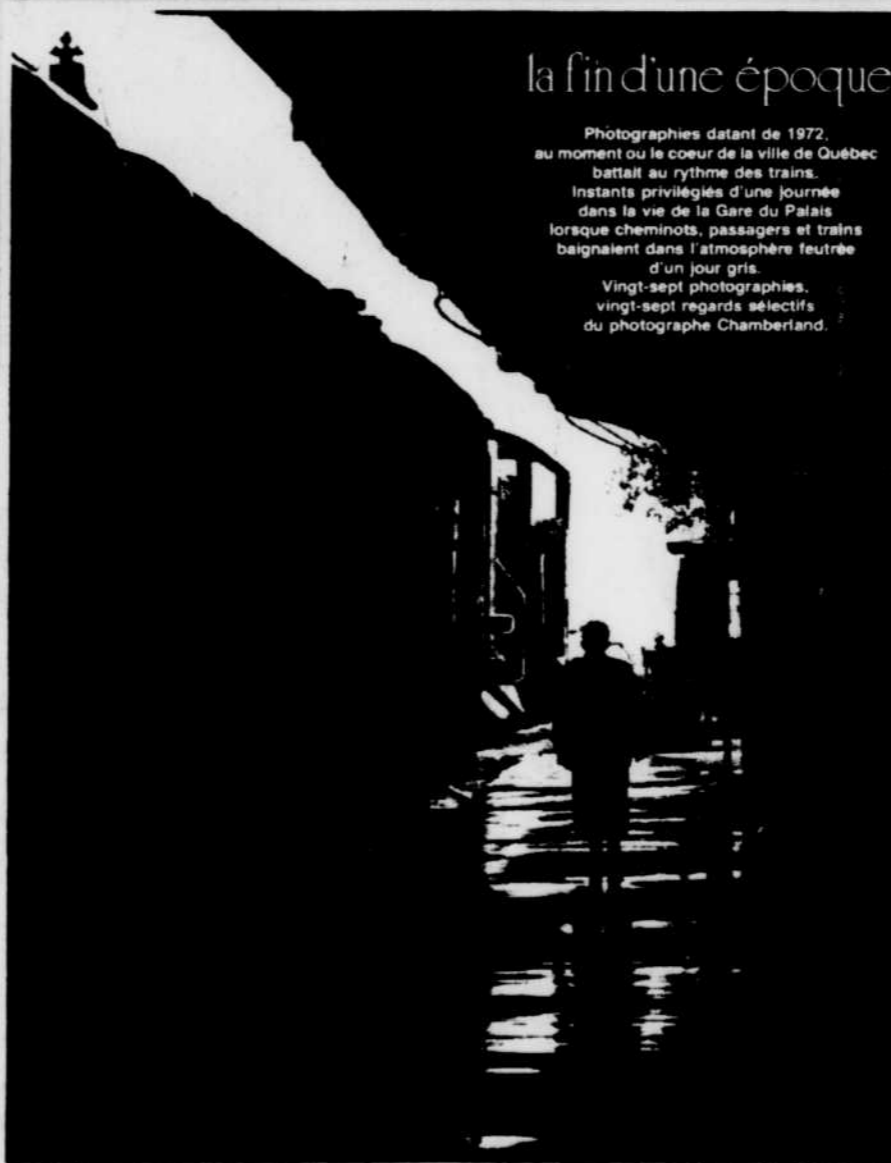
Grand train, petit train

- Les marchands du Mail Centre-Ville accueillent avec plaisir le retour des grands trains à la gare intermodale.
- Les marchands du Mail Centre-Ville vous rappellent qu'à compter du 16 novembre, le traditionnel Petit train du Père Noël accueillera les enfants au sous-sol de Place Cartier.

gare du palais
québec
palais station

la fin d'une époque

Photographies datant de 1972, au moment où le cœur de la ville de Québec battait au rythme des trains. Instants privilégiés d'une journée dans la vie de la Gare du Palais lorsque cheminots, passagers et trains baignaient dans l'atmosphère feutrée d'un jour gris. Vingt-sept photographies, vingt-sept regards sélectifs du photographe Chamberland.



chamberland
photographies

EXPOSITION

Québec
gare du palais
8 novembre 85 - 5 janvier 86

Montréal
gare centrale
9 janvier 86 - 9 mars 86

Toronto
gare union
13 mars 86 - 10 mai 86

Ottawa
gare d'ottawa
15 mai 86 - 13 juillet 86

REALISATION
koncept kébek

COLLABORATION
VIA



NOUS SOMMES HEUREUX D'AVOIR REALISE
LA CONCEPTION DES SYSTEMES
MECANIQUES ET ELECTRIQUES

NOUS OEUVRONS EGALEMENT DANS LES SPECIALITES SUIVANTES:

- AMENAGEMENT ET URBANISME
- SERVICES INDUSTRIELS
- ENVIRONNEMENT
- EXPLOITATION DU BATIMENT
- GESTION DE PROJETS ET CONSTRUCTION
- ENERGIE
- GENIE CIVIL
- TELECOMMUNICATIONS
- INGENIERIE DU BATIMENT
- ALIMENTATION ET BIOTECHNOLOGIE
- GENIE MARITIME

2014, boul. Charost ouest, bureau 200, Sainte-Foy (Québec) G1N 4N6 (418) 887-0169
Montréal, Jonquière, Rimouski, Trois-Rivières, Victoriaville, Bécancour, Charlevoix

RETOUR DES TRAINS

Des "vétérans" du CN remémorent des souvenirs de leur vie sur les trains



Sur la route des trains du nord en partance de la gare du Palais, sûrement beaucoup de gens connaissent le chef de train Gérard Lacroix, qui a maintenant 80 ans bien comptés et pose avec sa femme Thérèse Godbout-Lacroix qui l'a toujours secondé.

◆ Beaucoup de gens se souviennent encore du premier train sifflant, soufflant et crachant la vapeur et la fumée qu'ils ont vu arriver avec excitation aux quais d'embarquement de la gare du Palais. Pour beaucoup d'autres, qui sont maintenant regroupés au sein de l'Association des retraités du CN, c'est un monde de souvenirs qui reprennent vie quand on prononce seulement les mots gare du Palais.

par François ROY

Vous auriez dû les voir, surtout les entendre, quand LE SOLEIL en a rencontré une bonne trentaine à leur domaine situé à proximité de la gare de Sainte-Foy. Chef de train, ingénieur, électricien, télégraphiste, serre-frein, etc., de tous les métiers ils étaient là. Assis à un bout de la table, jouant aux cartes avec sa femme et des amis, Gérard Lacroix, 80 ans, était chef de train. "C'est moi qui voyais à ce que tout marche d'aplomb dans tout le train. J'ai toujours été sur les trains du Nord... l'Abitibi, Parent, La Sarre... Evidemment, j'avais commencé comme "breakman", tout le monde commence par là... serre-frein. On partait de la gare du Palais et on prenait la direction du Nord."

Sa femme, Thérèse Godbout-Lacroix, ajoutait: "Bien souvent parti, il fallait s'habituer. Quand j'ai connu Gérard, il avait été boulanger à Amos et on s'était rencontrés chez la soeur de mon père à Champlain. Puis j'avais correspondu avec lui, parce que moi je suis de la paroisse Saint-Esprit à Limoilou. On est marié depuis 46 ans... On a resté 11 ans à Amos et ensuite 15 ans à Parent. Mon mari avait été aussi cuisinier dans les mines d'or. Que voulez-vous, dans ce temps-là, il fallait bien s'habituer c'était pas facile..."

D'enchaîner son mari: "Les problèmes on les réglait à mesure... des roues cassées, des rails qui ou-

vraient, des éboulis de terrain... fallait qu'on soit prêt et qu'on soit à l'heure."

Harding Thomas qui écoutait attentivement, a maintenant 70 ans et il a passé 40 ans au service du CN, c'est dire que la gare du Palais il l'a marché plusieurs fois. "Aujourd'hui les engins sont des diesels, mais autrefois ils marchaient au charbon et à l'eau. Une fois comme ça dans le bout de Saint-Malachie, y'a un engin qui avait sauté parce qu'il n'y avait plus d'eau dans la bouilloire... mais c'était très rare que ça arrivait ces choses-là." Henri Plourde, a 80 ans, il a commencé comme serre-frein à 21 ans et il faisait le trajet Lévis-Montréal, subdivision Drummondville: "Ca prenait 5 heures pour faire le voyage en 1930, aujourd'hui c'est la moitié moins de temps, et ça roule plus vite."

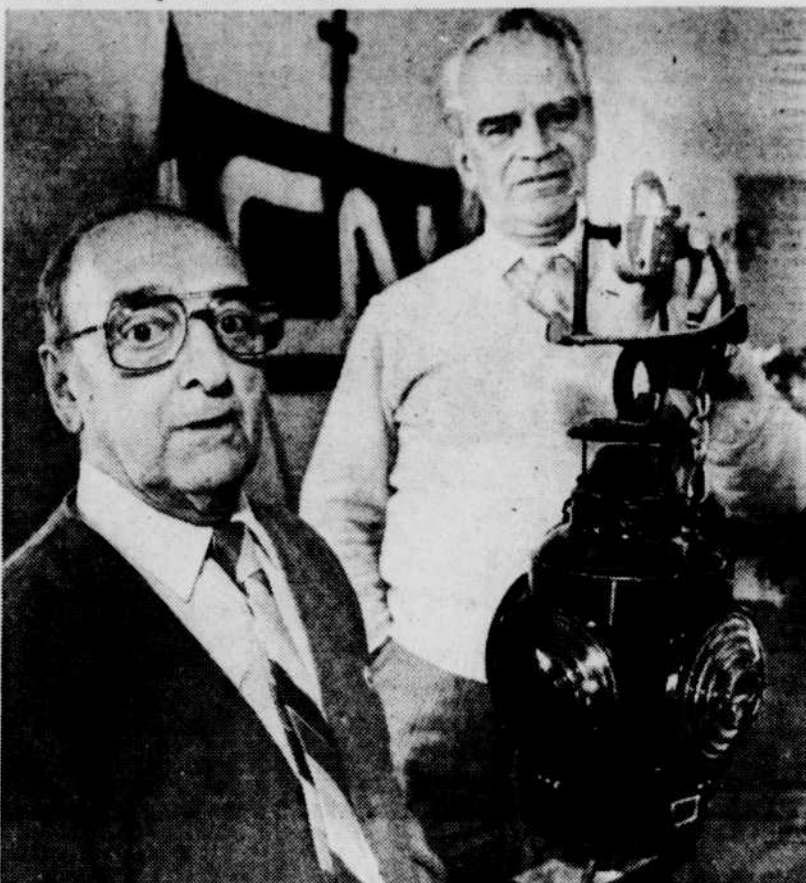
On devine aisément qu'à plusieurs reprises tout le monde parlait en même temps... en remontant dans le temps. "Dans le temps de la guerre, disait Fernand Mercier qui a été télégraphiste pendant 38 ans, y'avait des priorités pour les trains qui partaient de la gare du Palais pour aller à Val-Rose, c'était Valcartier. Les ouvriers payaient pas et on les conduisait aux usines de munitions. Y'avait de 800 à 900 travailleurs par train, ça vous faisait tout un va-et-vient à la gare au départ et au retour. Y'avait dans ce temps-là à peu près 9 à 10 trains du CPR et entre 20 et 25 engins du CNR qui rentraient et sortaient par jour..."

La plupart d'entre eux se souviennent des "tenders" chargés de 20 tonnes de charbon pour alimenter la chaudière qu'il fallait remplir d'environ 7,000 gallons d'eau, selon Fabien Garneau qui en a pelleté une, puis une autre. Les

engins 6200 c'était fort terriblement, mais fallait les alimenter surtout quand ils charriaient du bauxite au lac Saint-Jean ou des wagons de blé dans le port qui pesaient à peu près chacun 115,000 livres. Parfois il fallait accoupler trois gros engins pour tirer 75 chars. On a parlé aussi de ces trains remplis de prisonniers allemands qui faisaient juste s'arrêter à la gare avant de prendre la direction de l'Ontario et ensuite de l'Ouest. Reynald Nadeau est né en 1917 et a été mécanicien pendant 38 ans, une vie qu'il a bien aimée tout

comme semble-t-il Charles Davis, président de la section de Québec de l'association, qui a 74 ans, et était ingénieur de locomotive tout comme Aurèle Lemieux qui était chef cantonnier entre Charny et Saint-Charles de Bellechasse. Son épouse Lucille occupe un poste de vice-présidence au sein de l'association des retraités et elle ne manque pas d'organisation.

Ce sont toutes des personnes qu'on verra sûrement à l'inauguration de la nouvelle gare du Palais.



Avec ce qu'ils appelaient un "bonhomme d'aiguillage", ces deux retraités du CN sont, en avant, Harding Thomas, 70 ans, qui a été ordonnancier avec 40 ans de service et à l'arrière, Fernand Mercier, télégraphiste avec 37 ans de service et qui savait très bien ce qui se passait à la gare du Palais.



Maintenant arrivé à 80 ans, Henri Plourde qui a longtemps été serre-frein connaissait sur le bout des doigts la gare du Palais, après 42 ans de métier au CN.

Photos André PICHETTE



Président de l'Association des retraités du CN, section de Québec, Charles Davis, 74 ans, comptait 35 années de service comme ingénieur de locomotive. A ses côtés, la vice-présidente Lucille Lemieux dont le mari Aurèle était chef cantonnier.

Tri-Bec Construction inc.
est heureux d'avoir participé à ce grand projet. Bienvenue à Via Rail
UNE ENTREPRISE OFFRANT TOUTES LES SPECIALITES EN MECANIQUE DU BATIMENT
POUR TOUTS VOS CONTRATS DE:

- VENTILATION	- PLOMBERIE
- CLIMATISATION	- CHAUFFAGE
- REFRIGERATION	- ELECTRICITE
- PROTECTION-INCENDIE	- SOUDURE
- GERANCE DE PROJET	- PROPOSITION

— PROJET CLÉ EN MAIN
1075, Vincent-Massey, suite 200, Québec, Qué. G1N 1M9
Tél.: 1 (418) 527-3491

VENTILATION
LM 529-0427
AIR CLIMATISE 350, 3^e RUE, QUE.

Tremblay Vaillancourt Robitaille
ARPENTEURS-GÉOMÈTRES
"Notre firme est heureuse d'avoir collaboré avec Via Rail Canada et la Ville de Québec à la réalisation de ce grand projet."
FÉLICITATIONS AUX RESPONSABLES!
177, 71^e Rue est, Charlesbourg, Qué. G1H 1L4
Succ.: 49, rue Principale, St-Romuald, Qué. G6W 2S2
Bur.: 628-5544 - Succ.: 839-4483

Nous avons collaboré avec plaisir à la réalisation de ces projets.
les consultants carrier, trottier, aubin et associés
1090, Louis-Riel
Sainte-Foy, Qué. G1W 4A8
(418) 651-5354
membre du groupe-conseil
POLYGEC INC.

Gestion de l'énergie et confort pour tous
Ensemble, nous trouverons la solution.
Honeywell
2366, rue Galvani, Sainte-Foy
Tél.: 688-8320

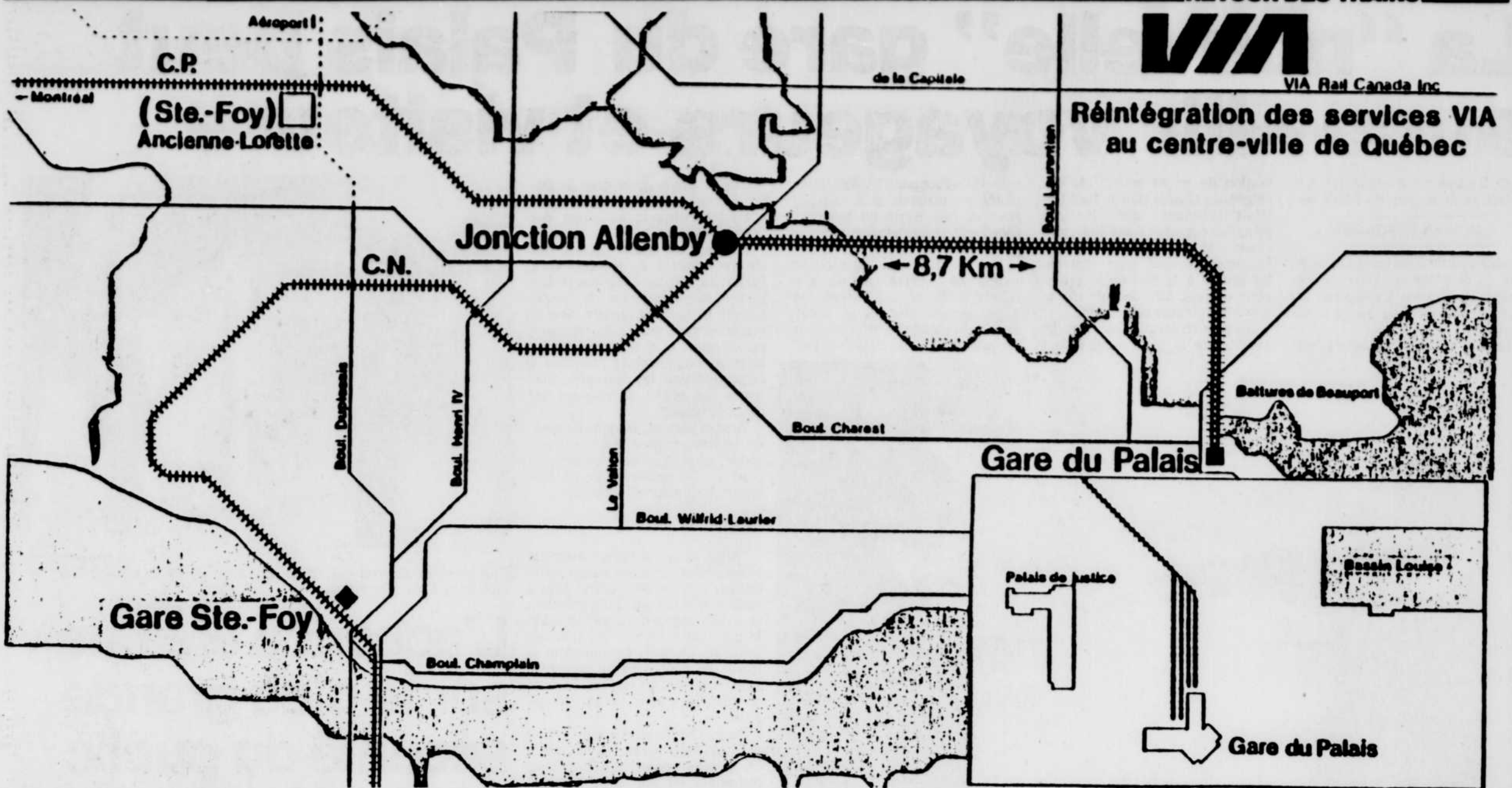
LES INSTALLATIONS ELECTRIQUES
MONSIEUR WATT INC.
420, boul. des Chutes, Bernières (Lévis), Qué.
Tél.: 831-4554

Bienvenue au Centre-ville!
VIA
Les Architectes
HUDON-JULIEN
Concepteurs du Complexe de la gare intermodale.

CLÔTURES
COLBO 1291, de l'Église
St-Jean-Chrysostome
418-839-5675
POUR TOUTS VOS BESOINS DE
● broche, poteaux, barrières
● broche ferme, poteaux "T"
● pot. signalisation, glissières sécurité
CONSULTEZ NOS EXPERTS
NOUS SOMMES FIERS D'ÊTRE ASSOCIÉS À LA RÉALISATION DE LA GARE DU PALAIS.

Lajoie PULLERIN & ASSOCIÉS
CONSULTANTS EN GÉNÉRAL
Réal Lajoie, ing.
Président
(418) 871-3469
825, Ave St-Jean-Baptiste, suite 202, Québec, (Qué.) G2E 5B7

AB ALLEYN BÉLANGER
ENTREPRENEUR GÉNÉRAL INC.
● VENTE DE BOIS NEUF ET USAGÉ
● DÉMOLITION ● SCIAGE DE BÉTON
● EXCAVATION ● PELLE AVEC MARTEAU POUR DÉMOLITION INTÉRIEURE ET EXTÉRIEURE
● DÉNEIGEMENT
Nous sommes fiers d'avoir pu participer à ce fabuleux projet.
Sincèrement vôtre, **Alleyn Bélanger, président**
1796, rte de l'Aéroport, Ste-Foy - 871-7074



La jonction Allenby, située près de la route du Vallon, sert de raccord des voies du CN (rive sud) et du CP (rive nord). A partir de ce point, VIA Rail a prévu d'aménager une voie parallèle à celle des convois de marchandises.

La gare intermodale: Retombées économiques plutôt à moyen terme

◆ C'est surtout à moyen terme que les marchands du Mail Centre-Ville ressentiront les retombées économiques de l'ouverture de la gare intermodale de Québec.

par Pierre MARTEL

"Dès l'ouverture de la gare, on pense que nos marchands en tireront plus de bénéfices. Cependant, l'impact sera beaucoup plus senti lorsque le projet de raccordement du Mail Centre-Ville à la gare intermodale sera complété par le promoteur Laurent Gagnon", affirme Mme Andrée Lafleur, directrice des communications de la SIDAC Mail Centre-Ville de Québec.

Elle ajoute: "Tant que le raccordement ne sera pas complété, les usagers de la gare intermodale seront moins tentés par le Mail Centre-Ville".

De toute façon, de souligner Mme Lafleur, les prévisions indiquent qu'environ deux millions de personnes passeront annuellement par la gare intermodale. Il est donc inévitable que les marchands du Mail Centre-Ville en draineront une partie intéressante.

Traditionnellement moins achalandés que leurs confrères de la partie ouest, les marchands de la partie est du Mail Centre-Ville vont enfin profiter de la situation puisqu'ils sont les plus près de la gare intermodale.

Bref, selon Mme Lafleur, tous les marchands du Mail Centre-Ville (la SIDAC du Mail Centre-Ville regroupe quelque 135 marchands) sont d'accord pour affirmer que la gare intermodale et surtout le prolongement du centre commercial vont amener de l'eau au moulin. On estime même que de nouveaux commerces vont venir s'installer.

En fait, la gare intermodale s'inscrit dans un ensemble d'actions, comme la construction du palais de justice et de la bibliothèque municipale, qui, depuis trois ans, ont amené une relance bien sentie du commerce au centre-ville.

Les taxis

En termes d'impact économique, un des groupes les plus susceptibles

de récolter les retombées de la gare intermodale est sans contredit celui des conducteurs et propriétaires de voitures-taxis de la ville de Québec.

"Avec l'ouverture de la gare intermodale, c'est du travail que l'on retrouve après quelques années. Cela est très intéressant pour nous", affirme le directeur général de Taxi Coop, M. Jacques Proulx.

Il s'explique: "Avec la gare de trains à Sainte-Foy, c'était très dispendieux pour les clients de prendre une voiture-taxi pour se rendre dans le secteur du pont de Québec. C'était une course de plus de \$10 dans plusieurs cas. Les gens s'organisaient autrement. C'est une clientèle qu'on a perdue avec la fermeture de la gare du Palais. Le retour des trains au centre-ville ne peut être que bénéfique pour nous."

Sainte-Foy

Pendant que l'industrie du taxi de la ville de Québec se réjouit d'une clientèle retrouvée, on serait porté à penser que l'industrie du taxi à Sainte-Foy sera grandement pénalisée par l'ouverture de la gare intermodale de Québec.

Ce ne sera pas le cas si on se fie à M. Raynald Gaudreault, président de Taxi Coop Sainte-Foy-Sillery. "On ne sentira presque pas l'impact chez nos membres. Je ne pense pas qu'on verra une grande différence", affirme-t-il.

"Actuellement, lorsqu'un train entre en gare, on envoie une quinzaine de voitures pour desservir la clientèle du train. C'est quand même pas énorme", dit-il.

En fait, la gare de Sainte-Foy étant située à l'extérieur du centre-ville, elle oblige les usagers du train à franchir une certaine distance pour s'y rendre. Dans un tel contexte, les usagers ont tendance à s'organiser autrement pour diminuer les coûts.

A Québec, la gare intermodale étant localisée dans le centre-ville (à proximité notamment des grands hôtels et des bureaux du gouvernement), les usagers seront vraisemblablement davantage tentés d'utiliser des taxis étant donné les distances moins grandes à franchir.



Andrée Lafleur, directrice de la Sidac du Mail Centre-Ville Québec.



Après une longue période d'inactivité, la gare du Palais redevient l'élément moteur du développement du centre-ville de Québec.

Chaque jour... Sept arrivées et départs

◆ Le public voyageur sera bien servi par le nouveau service de VIA Rail, à partir de la gare du Palais de Québec. Chaque jour, il disposera de sept arrivées et autant de départs.

Le train de la rive sud entrera à Québec à 11h, 15h50 et 20h10, et le même transport quittera la gare du Palais à 7h10, midi 15 minutes et 17h05.

Les convois voyageant par la rive nord arriveront à 11h36, 16h44, et 22h11, et repartiront à 8h15, 15h01 et 18h32.

Le train rentrant de Mont-Joli sera en gare à 13h30 et repartira à 14h30.

Jusqu'ici, les trains LRC (léger, rapide, confortable) exploités dans le corridor Québec-Windsor depuis 1981, terminaient leur trajet à la

gare de Sainte-Foy. Dorénavant, ce service ferroviaire sera accessible aux citoyens de la région de Québec, à partir d'un endroit pratique et très fonctionnel.

La gare du Palais est située au coeur de la ville de Québec, à proximité de tous les points stratégiques (commerciaux, industriels, juridiques et touristiques), et à un carrefour des réseaux routiers.



entreprises bon conseil ltée
entrepreneurs généraux

(418) 872-0600
1095, rue valet, c.p. 158, anc. lorette, québec, g2e 4m7



Coordonnateur et gérant de construction de la gare du Palais

GRUPE CONSEIL

240, chemin Sainte-Foy,
C.P. 1497, TERMINUS
QUÉBEC, QUÉ. G1K 7J1
(418) 648-9890 Téléx: 051-3786

•CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC METROPOLITAIN •

À l'occasion de l'arrivée du premier train au centre-ville de Québec et la réouverture de la gare du Palais, la Chambre félicite Via Rail, la Ville de Québec, le Gouvernement Provincial et le Gouvernement Fédéral. Il est vital pour l'avenir économique de notre région d'améliorer nos liaisons avec l'extérieur. Maintenant, nous nous devons de concerner nos efforts pour obtenir l'amélioration du corridor ferroviaire nord.

Le Président,
J. Desmeules
JACQUES DESMEULES

•CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC METROPOLITAIN •

RETOUR DES TRAINS

La "nouvelle" gare du Palais peut accueillir voyageurs et visiteurs

◆ Il y a encore quelques jours, le complexe de la gare du Palais res-

par Roch DESGAGNE

semblait plutôt à un immense chantier, où de nombreux ouvriers spécialisés s'activaient à compléter les travaux de réfection les plus urgents.

Le principal responsable de la réa-

lisation du projet pour VIA Rail, l'ingénieur Claude Hamel, était toutefois confiant que le réaménagement de l'enceinte principale de la gare serait suffisamment avancé pour accueillir les invités à la cérémonie prévue pour demain, lors de l'arrivée officielle du premier convoi LRC.

Au plan structural, les vieux im-

meubles de la gare acquise de la ville de Québec par VIA Rail étaient plutôt en mauvais état, indiquait pour sa part Normand Méryneau, coordonnateur à l'administration du projet.

Tout ce qui restait du décor intérieur de la gare (rampes d'escaliers, grilles de la billetterie, horloges, lampes murales et lustres, bancs et fenêtres) a été recyclé ou reconstitué, afin de conserver l'am-

bianche originale de la gare du Palais. Certaines de ces pièces avaient cependant disparu, au cours des dernières années.

Les toitures, encore solides, ont été recouvertes et redécoupees, à l'extérieur comme à l'intérieur. Les revêtements intérieurs de brique ont été nettoyés et réparés. Seul le marbre des bas murs a été remplacé par du granit et de la céramique. La réfection complète des planchers a représenté une des opérations majeures. Le granit a remplacé les dalles de béton.

Pour sa part, M. Jacques Gagnon, de la firme-conseil Roche et Associés, s'est particulièrement occupé de la conservation de l'intégrité architecturale de la gare.

Programme respecté

"Nous avions à opérer avec des bâtisses dont il fallait conserver le cachet, mais un petit calcul nous a montré que le coût de la réfection se situait approximativement à \$50 le pied carré, ce qui est très raisonnable, car c'est pratiquement la moitié du coût pour un immeuble neuf", estiment les maîtres d'oeuvre du réaménagement de la gare du Palais.

Selon l'administrateur du projet de VIA Rail, Normand Méryneau, les investissements de \$28 millions respectent les prévisions. "On est très justes dans les coûts, qui se répartissent à peu près moitié-moitié pour la gare et les accès ferroviaires."

L'échéancier aussi a été respecté, et même devancé de deux mois.

Des services...

Une fois en pleine opération, la nouvelle gare du Palais comprendra tous les services essentiels à un centre ferroviaire de cette envergure.

Dans l'aile ouest, une immense aire a été réaménagée en fonction d'un service de transport par autobus. Les négociations en ce sens se poursuivent avec des transporteurs.

Dans la gare centrale, plusieurs espaces seront occupés par des boutiques, restaurants, bars et même une banque, et d'autres services au public voyageur.

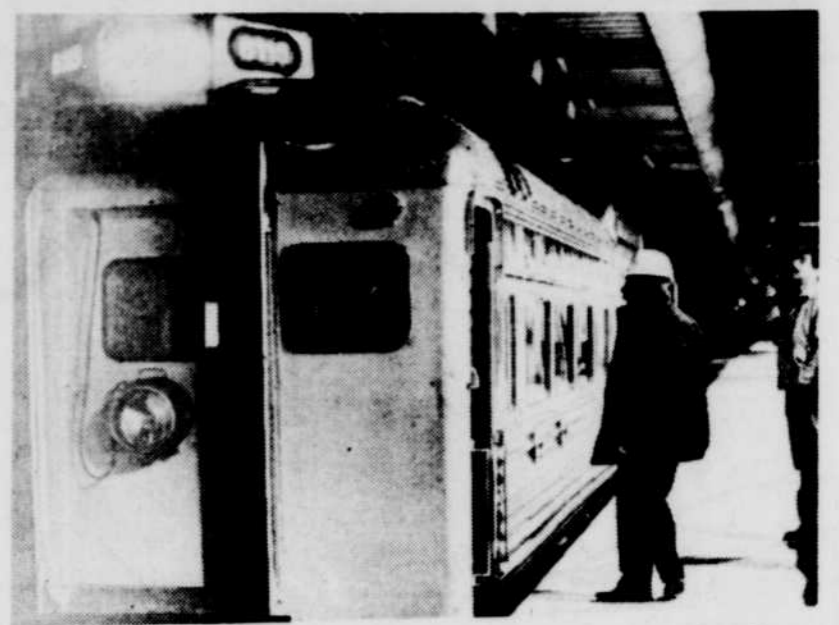
Visitez la nouvelle gare du Palais

◆ La population de Québec pourra se familiariser avec la nouvelle gare du Palais, au cours de la fin de semaine qui vient. Des visites et manifestations ont été préparées à cet effet.

Le premier train LRC entrera en gare à 11 heures demain, et une cérémonie officielle marquera l'événement. Le maire Jean Pelletier accueillera alors le président et premier dirigeant de VIA, M. Pierre Franche et les invités spéciaux.

Quant au public, il aura accès à la gare du Palais à compter de 13h30, jusqu'à 19 heures, vendredi, de même que toute la journée de samedi et de dimanche.

Les visiteurs pourront alors prendre part à diverses activités et jeux. Une exposition de photographies anciennes, collection de Maurice Chamberland de Québec, a été montée pour la circonstance.



Le Soleil, Reynold Lavoie

Des expériences ont été faites afin d'éprouver le système de ventilation de l'abri des trains.

L'accent a été mis sur la plus grande sécurité du public

◆ Au niveau ferroviaire, l'implantation de VIA Rail jusqu'au centre-ville de Québec a été conçue avec un souci évident de sécurité.

On a passé une voie neuve pour les trains de voyageurs. De la jonction Allenby (près de la route Du Vallon), cette voie de 8,7 km longe celle du CN, et leur emprise a été complètement clôturée. Les ponts ont été refaits. Les seuls endroits à compléter sont les traversées de la rivière Saint-Charles et du boulevard Laurentien.

Pour introduire son service dans le secteur urbain de Québec, VIA Rail a choisi de procéder de manière sécuritaire pour la population, et sans risque d'interférence par les trains de marchandises.

A moyen terme, VIA envisage de faire circuler tous ses trains par la rive nord.

Les aiguillages de la nouvelle voie ferrée sont tous opérés de Montréal, par le système de commande centralisée de la circulation, jusqu'à l'entrée du train dans le vaste abri de la gare.

"Unique au monde"

Dans cette section neuve de la

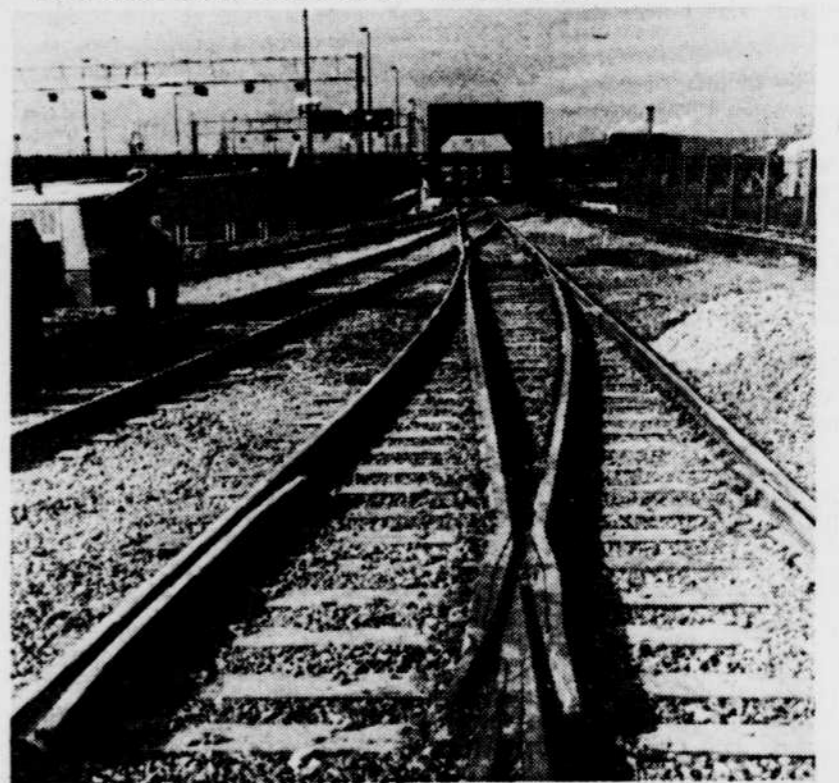
gare, au-dessus de laquelle s'éleveront les tours à bureaux, VIA Rail a fait installer un système de ventilation "unique au monde", afin de prévenir tout problème d'émanation possible une fois les édifices construits.

Conçu à partir d'un modèle réduit, un énorme et puissant aspirateur absorbera la fumée dégagée par le LRC, à mesure que le train entre en gare. Les volets formant un genre de ligne pointillée, s'ouvrent sur commande d'une sonde ultrason.

Ce prototype de ventilation, prévu pour l'utilisation éventuelle de quatre voies, a nécessité un investissement d'un million de dollars.

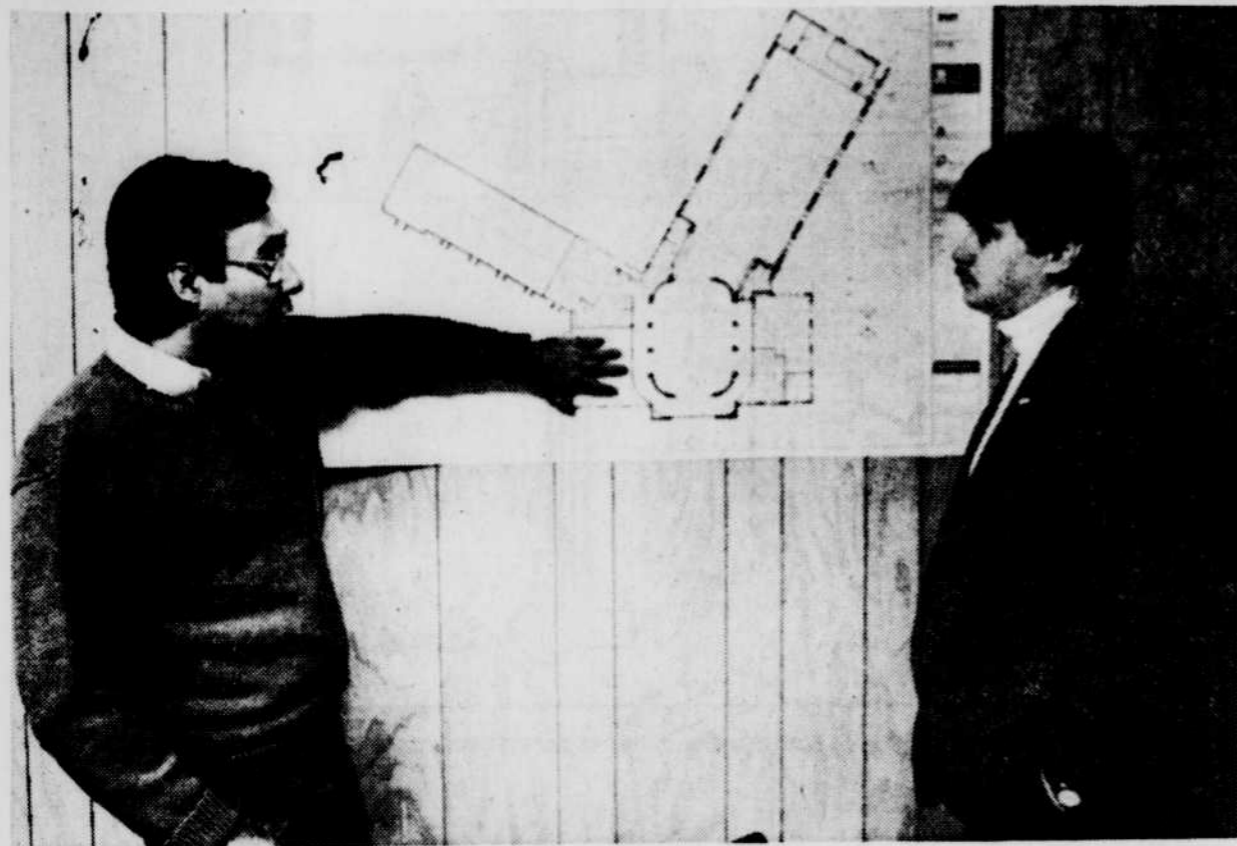
Construit pour accueillir six voies, l'abri des trains pourra éventuellement recevoir le "Super Linc", avec ses wagons à deux étages, un train conçu pour l'Ouest canadien.

Egalement, tous les équipements de base ont été installés dans l'hypothèse d'ajouter au terminus ferroviaire un département d'entretien des trains LRC.



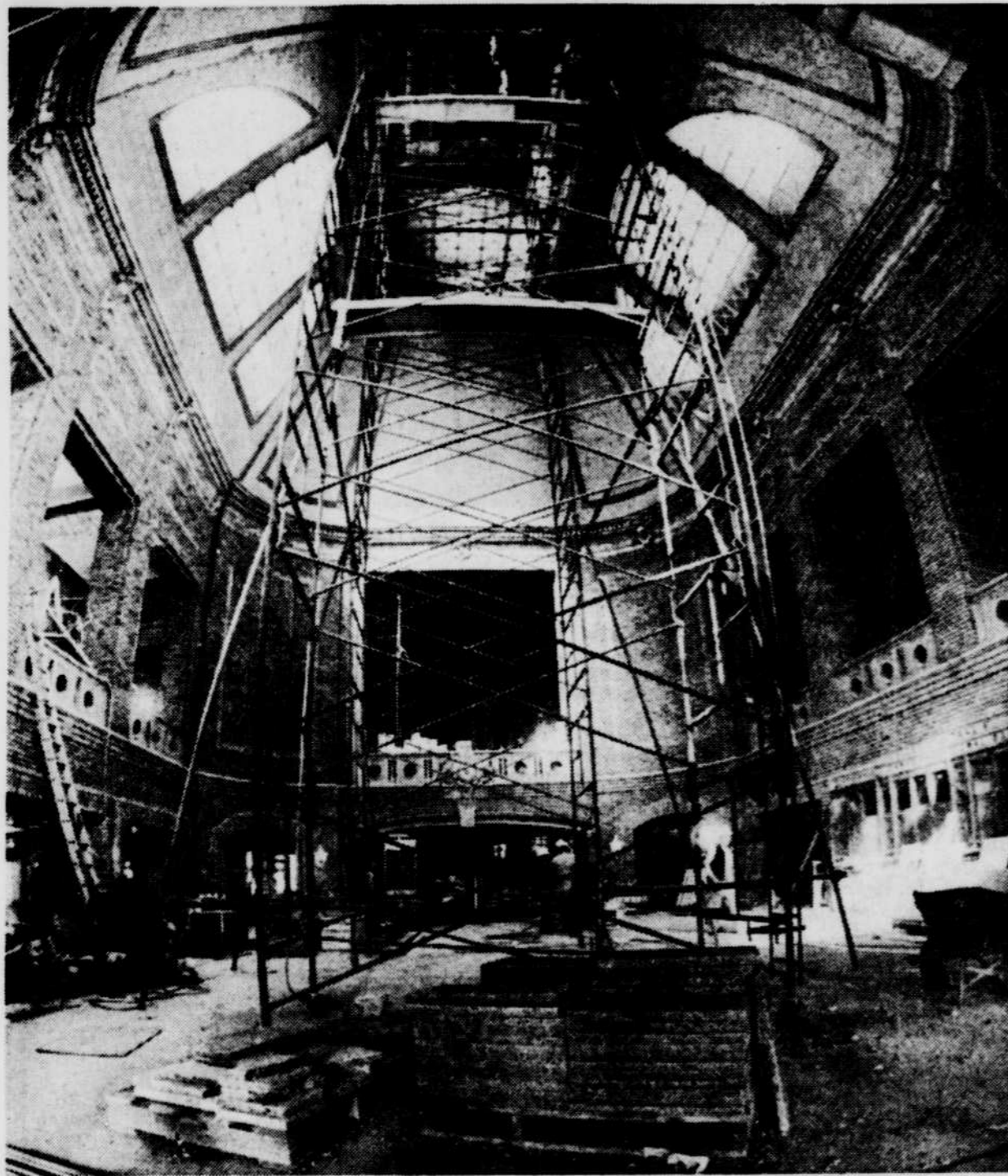
Le Soleil, Gilles Fréchette

Le terminus du chemin de fer, près de la gare, longe le boulevard Jean-Lesage (à gauche). Ces aiguillages sont contrôlés électroniquement à partir de Montréal.



Le Soleil, Gilles Fréchette

L'ingénieur Claude Hamel et l'administrateur Normand Méryneau, tous deux de VIA Rail, ont assuré la bonne marche du chantier de la gare du Palais.



Le Soleil, Gilles Fréchette

Il y a une semaine encore, l'enceinte principale de la gare du Palais ressemblait à un vaste chantier.

pluram INC. 81 rue St-Pierre, Québec, QC G1K 7A6
QUÉBEC, MONTRÉAL, LONGUEUIL ET CARLETON

urbanisme
architecture de paysage

**ST-GELAIS
TREMBLAY
BELANGER** ARCHITECTES

819, ave MOREAU, STE FOY (G1V 3B5) 653 8341

ROCHE

Ingénieurs et
bâtisseurs

Gérant du projet
de la nouvelle
Gare du Palais

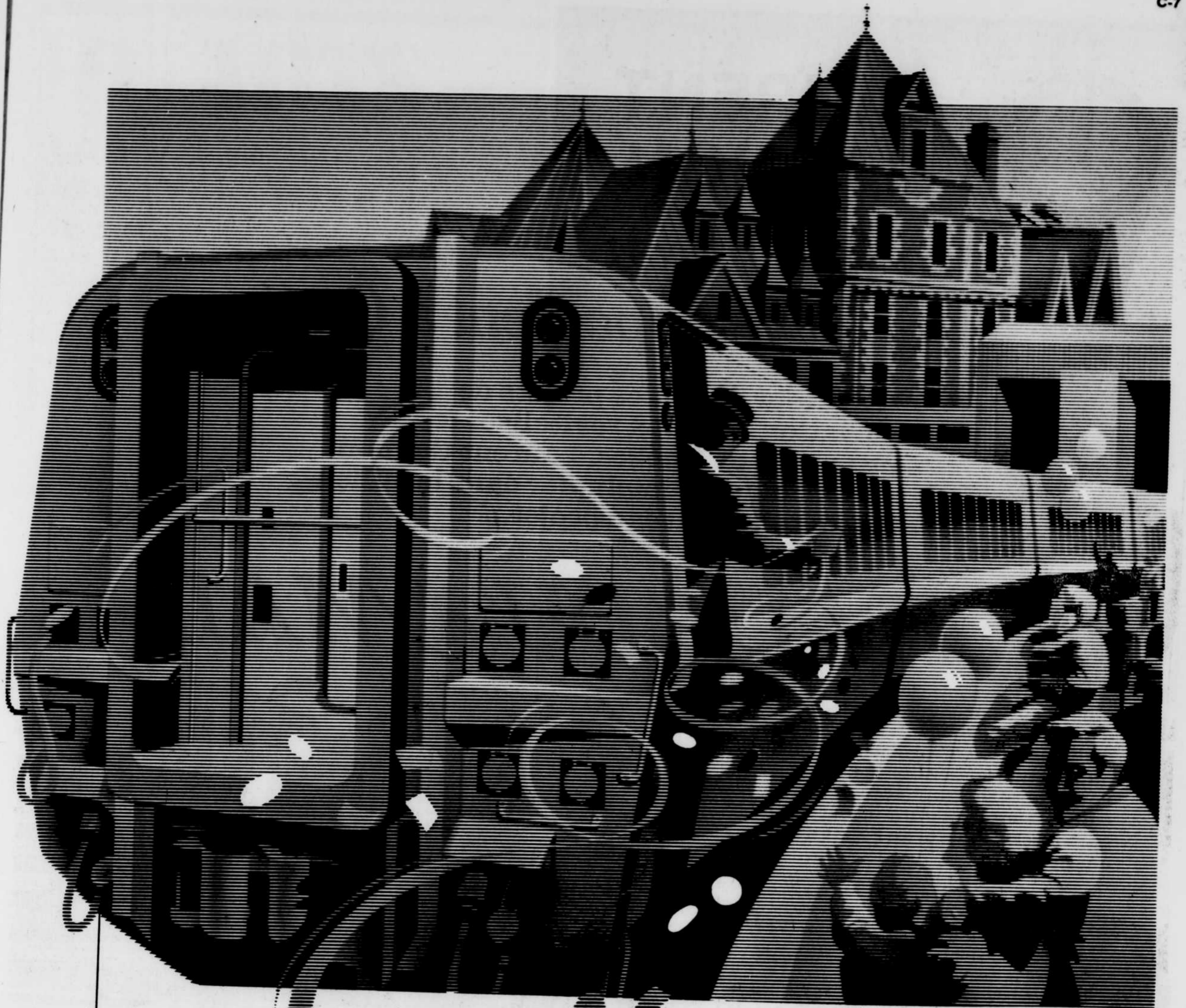
Groupe-conseil Roche Limitée
2535, boul. Laurier, Sainte-Foy, Québec
G1V 4M3, Téléphone (418) 871-9600

VITRERIE CHAMPLAIN INC.

445, rue Nolin
Ville de Vanier, Québec
683-2904 G1M 1E8

les
Annonces
classées
du Soleil.

647-3311



Le train arrive au centre-ville

C'est la fête durant 3 jours !

C'est le 8 novembre que les premiers passagers de la liaison de VIA Rail reliant le centre de Québec au centre de Montréal fouleront le quai de la magnifique gare du Palais, entièrement rénovée, au coeur même de Québec.

Cette journée historique marque la réunion, par train, des centres des deux villes les plus importantes du Québec.

C'est avec fierté que VIA Rail vous invite à visiter votre gare du Palais et à participer aux nombreuses activités prévues les 8, 9 et 10 novembre.

Le 8 novembre

De 13 h 30 à 19 h:

- visite d'un train LRC en gare;
- kiosque «Super-Jeu»;
- animation continue: micro-magie, unicyclisme, clowns, échassiers, orchestre «Dixie»...

De 17 h à 19 h, sur scène (gare du Palais):

l'Orchestre symphonique de Québec.

Le 9 novembre

De 11 h à 17 h:

- visite d'un train LRC en gare;
- kiosque «Super-Jeu»;
- animation continue.

De 14 h à 17 h (gare du Palais):
Ronald McDonald.

Le 10 novembre

De 11 h à 17 h:

- visite d'un train LRC en gare;
- kiosque «Super-Jeu»;
- animation continue.

De 13 h à 17 h, sur scène (gare du Palais):

Les Fantaisies de la Grandeur (spectacle sur échasses).

De 13 h 30 à 16 h 30, sur scène (gare du Palais): ski acrobatique sur trampolines avec, entre autres, Alain et Yves Laroche, champions mondiaux.

EN TOUTE MAGIE!



Le réseau canadien de trains voyageurs



LAURENT GAGNON

à l'avant-garde du développement à Québec

Instigateur de vastes projets de rénovation, visant à revitaliser le centre-ville de Québec, Laurent Gagnon Inc. continue à s'impliquer dans le milieu avec un tout nouveau projet...

LE HALL DU MAIL

...imposant ensemble commercial et d'affaires, regroupant: marché d'alimentation, pharmacie, salon de quilles, mail et boutiques sous l'autoroute Dufferin, raccordant un édifice à bureaux ultra-moderne à la gare intermodale et au Palais de Justice.



LAURENT GAGNON

Les réalisations de Laurent Gagnon à Québec:

- 1240, BOUL. CHAREST OUEST - CARREFOUR CHAREST/ST-SACREMENT - RAMQ, 155, du Sacré-Coeur - ÉDIFICE GARNEAU
- LES GALERIES DU SYNDICAT - MANOIR CENTRE-VILLE - COMPLEXE PAQUET/KRESGE (96 logements, commerces et bureaux) - PLACE CHAREST (Cinéma Odéon, Parc-autos) - CONDOMINIUM LE MONCTON.

