



Promenade Samuel-De Champlain Audiences du BAPE – informations additionnelles

Le CN juge que des points importants qui n'ont pas été discutés lors des audiences des 22 et 23 mai derniers doivent être soumis au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) à propos du projet de la Commission de la capitale nationale quant à l'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte Sillery et la côte Gilmour à Québec.

En ce qui a trait à la reconfiguration de la voie ferrée, le CN s'est vu présenter plusieurs plans préliminaires et a fourni ses commentaires aux différents intervenants. Toutefois, nous devons poursuivre les discussions avec le promoteur quant au tracé final des nouvelles voies, notamment en ce qui a trait aux quatre éléments suivants :

- la largeur de l'emprise ferroviaire;
- le remplacement d'un passage étagé par un passage à niveau qui rencontre toutes les normes de sécurité;
- l'accès au port de Québec.
- la géométrie de la voie ferrée et les installations collatérales.

i) Largeur de l'emprise ferroviaire :

Actuellement, la largeur de l'emprise ferroviaire est de 100 pieds (ce qui est la largeur standard sur le réseau du CN). La largeur minimum de l'emprise ferroviaire sur l'ensemble du réseau CN est de 66 pieds. C'est cette norme minimum que le CN a communiqué au promoteur, dans le but d'assurer la sécurité des riverains et des employés du CN lors des opérations des trains et de l'entretien de la voie. Dans sa forme actuelle, le projet ne permet pas le maintien de cette largeur sécuritaire minimale. Cette largeur est notamment nécessaire pour :

- avoir accès à l'emprise ferroviaire;
- effectuer le déneigement;
- effectuer l'entretien de la voie;
- conserver une marge de manœuvre en cas d'incident.

Le promoteur devra aussi prévoir une façon d'assurer la protection contre les éboulements de pierres qui pourraient survenir sur la falaise.

ii) Remplacement d'un passage étagé par un passage à niveau :

Tel que mentionné par le CN lors des audiences des 22 et 23 mai derniers, le remplacement d'un étagement routier par un passage à niveau au boulevard Champlain est pour le moins inhabituel puisque, de par sa nature même, un passage à niveau présente nécessairement un risque accru au niveau de la sécurité ferroviaire et routière. Pour cette raison, l'industrie ferroviaire favorise l'élimination de passage à niveau et non l'inverse. Dans cet esprit, il est louable que le promoteur ait prévu la construction d'un passage étagé pour piétons et cyclistes qui contribuera à leur sécurité quand ils devront traverser la voie ferrée.

En ce qui concerne le passage à niveau projeté par le promoteur, il est important de noter qu'en vertu des plans préliminaires que le CN a pu consulter, l'angle du passage à niveau serait de moins de 30 degrés. Ceci est problématique, car les véhicules automobiles circuleraient presque en parallèle avec la voie ferrée à ce croisement. L'intensité des phares des locomotives pourrait distraire ou même aveugler les conducteurs sur le point d'emprunter le passage à niveau.

Il y a aussi lieu de noter que le remplacement du passage étagé actuel par un passage à niveau créera une entrave à la circulation automobile et à la fluidité de la circulation sur le boulevard Samuel de Champlain, entrave qui n'existe pas à l'heure actuelle, lorsque les trains du CN emprunteront le passage à niveau. À titre indicatif, voici un estimé de ce que seront les temps approximatifs d'occupation d'un passage à niveau (arrêt + délai pour les feux de circulation + fonctionnement minimum des feux clignotants + vitesse de 5 milles/heure) :

- Train de 23 wagons : 4 minutes 30 secondes
- Train de 60 wagons : 10 minutes
- Train de 100 wagons : 15 minutes

Ces temps ne comprennent pas les délais additionnels occasionnés par la manœuvre des aiguillages du port, si cela est requis. En effet, en l'absence de plan d'aménagement des voies ferrées dans la zone portuaire et de détails sur leur raccordement avec la voie du CN, il est impossible de prédire si il sera nécessaire d'occuper le passage à niveau par les trains lors de manœuvres, ni quels seraient les temps d'occupation requis.

Il faudra également déterminer dans quelle mesure le temps d'occupation du passage à niveau pourrait avoir un impact sur les services d'urgence.

Enfin, à l'heure actuelle, avec le tracé de la voie ferrée et la présence d'un étagement rail-route, le passage des trains n'a pas d'impact significatif sur la qualité de vie des résidents et sur les automobilistes. Par contre, la présence d'un passage à niveau obligera les locomotives à siffler à l'approche du passage, le règlement d'exploitation ferroviaire exigeant un sifflement à tout passage à niveau public. Cette mesure pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de vie des résidents.

iii) Accès au Port de Québec :

Tel que mentionné à la commission par le CN lors de la première partie des audiences publiques, les quantités de trafic reçu ou expédié varient selon la demande des clients ferroviaires de l'Anse au Foulon. Actuellement, un train du CN dessert le port de Québec à raison de trois fois par semaine (les lundi, mercredi et vendredi entre 11h30 et 13h30). Ce train transporte 23 wagons (moyenne annuelle à ce jour pour 2013), soit le même nombre qu'en 2012. En 2011, le nombre de wagons, était en moyenne de 18 par jour. Il est important de souligner qu'il s'agit là des statistiques les plus récentes sur le trafic ferroviaire à l'Anse au Foulon. Elles ne constituent pas une prévision pour ce qui est de l'achalandage futur qui dépendra largement des projets de développement de cette partie du port de Québec.

À titre d'exemple, une annonce récente rapportait que de la nouvelle marchandise en provenance de certains endroits ailleurs au Canada sera acheminée au port de Québec par le CN. Ceci aura pour effet d'augmenter le volume de trafic ferroviaire.

Le CN est une compagnie de services dont le mandat premier est de servir ses clients dont ceux situés sur le port de Québec- Pour cette raison, il doit s'assurer que, suite à la réalisation du projet, il bénéficiera de la même flexibilité opérationnelle dont il dispose présentement et que l'antenne ferroviaire desservant le port de Québec pourra être exploitée de manière sécuritaire pour la collectivité et pour ses employés.

iv) La géométrie de la voie :

Le tracé actuel de la voie ferrée est généralement droit ou en courbe peu prononcée et ne comporte aucune pente (0% d'inclinaison). Par contre, la voie proposée qui longera la falaise comportera plusieurs courbes et des pentes. Un tel tracé peut être source additionnelle de bruit à cause du frottement des roues sur les rails en courbe et requiert aussi un entretien plus fréquent. Précisons qu'une étude d'impact de bruit et de vibrations devra être effectuée en vertu de la législation fédérale à laquelle le projet est assujéti en raison de

la nécessité de reconfigurer les voies ferrées. Dans le cas présent, l'impact des vibrations sur la falaise devra aussi être mesuré.

Le CN comprend l'importance que le projet revêt pour la communauté et continuera de collaborer avec les divers intervenants, dont le promoteur et la Ville de Québec, en vue de sa réalisation. Toutefois, nous nous devons d'informer le BAPE que certains éléments du projet ayant un impact direct sur le CN et ses activités et pouvant avoir des répercussions sur les riverains, ne sont pas encore finalisés.