

Envoi par courriel et par courrier

Québec, le 30 juillet 2013

Madame Marie-Josée Harvey  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projets d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec**  
**Réponses aux questions complémentaires du 22 juillet 2013 (DQ12, n<sup>os</sup> 27 à 35)**

---

Madame,

Vous trouverez ici, **en rouge**, les réponses à vos questions.

**27. Réponse à la question 17A**

En réponse à la question 17A qui portait sur le choix d'une option de tracé du chemin de fer, vous nous avez transmis un tableau résumant la comparaison de deux tracés basée sur 21 critères.

- A. Pour compléter ce tableau, pourriez-vous nous fournir l'argumentation justifiant les choix de couleurs qui ont été faits pour chacun des 15 critères sur lesquels les deux options se distinguent.

**Nous ne disposons pas de cette argumentation. Le processus d'analyse des deux scénarios a été effectué dans le cadre de la préparation du dossier d'affaires initial et a fait l'objet de nombreuses discussions auxquelles participaient l'équipe de la Commission de la capitale nationale du Québec, les consultants et la firme embauchée pour supporter le dossier d'affaires initial.**

**Ce sont les objectifs poursuivis par la Commission dans le cadre de ce projet qui ont guidé l'analyse des scénarios. Le dossier d'affaires initial avec le scénario proposé et le concept qui en découle a fait l'objet d'une décision du gouvernement, ce qui a permis à la Commission d'aller de l'avant pour l'élaboration des plans et devis.**

- B. Expliquer le concept de « parcours cérémoniel de la capitale ».

**Le concept du parcours cérémoniel consiste en un parcours reliant l'aéroport international Jean-Lesage à la colline Parlementaire (via l'autoroute Duplessis, le boulevard Laurier et Grande Allée) qui s'inscrit dans la volonté de mettre en valeur les portes d'entrée et les voies d'accès à la capitale nationale du Québec. Le boulevard Champlain constitue la portion « panoramique » de ce parcours utilisé notamment pour l'accueil des visiteurs de marque.**

- C. Expliquer ce que vous entendez par « l'effet de proximité au fleuve » (pour qui ? et de quels points de vue ?)

**On parle d'améliorer l'effet de proximité au fleuve pour l'ensemble des usagers de la promenade (automobilistes, cyclistes, patineurs, piétons, etc.) et de tous les points de vue. La présence de la voie ferrée avec son emprise clôturée au sud du boulevard ne permet pas l'atteinte de cet objectif pour les usagers du boulevard.**

- D. Préciser quels « perspectives/paysages » ont été pris en compte.

**Les perspectives et paysages à mettre en valeur sont : le fleuve Saint-Laurent (notamment les perspectives est et ouest), la falaise et le promontoire de Sillery, l'église Saint-Michel, le quai Frontenac, la future plage et ses aménagements et les avancées de la marina du Yacht Club de Québec.**

## 28. Réponse à la question 17B

Vous affirmez que le coût des deux options de tracé ne différerait que de 0,445 M\$ parce que la différence de coûts provient « de nombreux éléments autres que seulement la relocalisation de la voie ferrée et le réaménagement du boulevard ».

- A. Démontrer comment vous en arrivez à cette différence de coûts entre les deux options.

PROMENADE SAMUEL-DE CHAMPLAIN, PHASE III  
COMPARAISON DES SCÉNARIOS

28 janvier 2010

<b>Déplacement de la voie ferrée du côté SUD</b>	
	Coût estimé
<b>Estimation budgétaire du projet avec déplacement de la voie ferrée du côté NORD au 8 décembre 2009</b>	<b>59 857 266 \$</b>
Maintien du tunnel ferroviaire et de la piste multifonctionnelle adjacente (* Voir note 1)	(650 000 \$)
Voie ferrée relocalisée le long du boulevard côté sud	300 000 \$
Aucun passage à niveau pour les voitures	(500 000 \$)
Deux passages à niveau pour les piétons/cyclistes	150 000 \$
Ouvrage de protection de l'emprise du CN : clôtures et aménagements	350 000 \$
Réaménagement du boulevard à l'intérieur de son emprise actuelle	(2 345 000 \$)
Diminution de l'importation de remblai pour les aménagements	(200 000 \$)
Construction d'une structure spéciale de contournement du tunnel pour le sentier piéton et la piste multifonctionnelle (400 m) afin de réduire l'impact du maintien du viaduc qui contribue à briser la continuité entre les 2 phases du projet (solution 100 % remblai dans le fleuve)	2 300 000 \$
Compensation environnementale pour l'extension dans le fleuve de l'enrochement actuel entre la côte de Sillery et le quai Frontenac	150 000 \$
<b>Estimation du coût du projet avec déplacement de la voie ferrée du côté SUD</b>	<b>59 412 266 \$</b>
Différence entre les 2 options	(445 000 \$)

\* Note 1 : le maintien du viaduc ferroviaire actuel implique des coûts d'entretien récurrents de même que la reconstruction éventuelle de l'ouvrage à terme. Coût estimé : 8 000 000 \$.

- B. Préciser quels sont les « éléments autres » qui compenseraient pour les coûts évités de reconstruction du boulevard.

**Voir le tableau joint à la réponse 28 A..**

## **29. Accord de principe avec le CN**

Dans la réponse aux questions et commentaires de Pêches et Océans Canada datée d'août 2012, la CCNQ indiquait :

*« La Commission est en discussion avec le Canadien National depuis près d'un an et un accord de principe est intervenu entre les deux organisations tant sur la largeur de l'emprise que sur la position de la voie ferrée. Nous en sommes à fixer les termes de l'entente qui sera signée afin d'autoriser la poursuite du projet. Cette entente est une condition au déplacement de la voie ferrée et, de même, un préalable à la réalisation de tous les travaux. »*  
(p. 19)

Le CN semble présenter un point de vue différent sur ces discussions. Dans son mémoire déposé au BAPE en juin 2013, il affirme qu'il doit poursuivre ses discussions avec la CCNQ quant au tracé des voies (DM13). Le CN y exprime des préoccupations et même des désaccords sur certains aspects du projet de la CCNQ notamment sur la largeur de l'emprise, sur le passage à niveau du boulevard Champlain et sur la géométrie du tracé.

- A. Puisque vous précisez qu'une entente avec le CN est un préalable à la réalisation du projet, pourriez-vous nous indiquer où en sont rendues vos discussions avec le CN ? Qu'est-il advenu de l'entente de principe dont il était question en août 2012 ? A-t-elle été mise par écrit ? Pouvez-vous la déposer.

**Cet accord de principe verbal est toujours valide mais n'a pas encore été mis par écrit.**

- B. Quelle était la largeur de l'emprise prévue dans cet accord de principe en 2012 ?

**Les discussions techniques sont actuellement en cours avec le CN. À ce jour, rien ne laisse présager que des modifications soient apportées à l'emprise qui pourraient avoir des incidences sur l'empiètement vers le fleuve.**

C. Quand prévoyez-vous pouvoir signer une entente formelle avec le CN ?

**D'ici la fin de l'année 2013.**

### **30. Nécessité du déplacement de la voie du CN**

Dans l'étude d'impact on présente ce déplacement comme une nécessité :

*« Le rétablissement de l'accès au fleuve pour la population nécessite obligatoirement le déplacement de la voie ferrée, qui constitue actuellement une barrière physique importante, d'autant plus que l'emprise de celle-ci est clôturée. » (p. 103)*

Par ailleurs, nous notons que dans certains lieux récréotouristiques très fréquentés, les voies ferroviaires existantes ne représentent pas une barrière à la circulation des utilisateurs. Par exemple, sur toute sa longueur, le Vieux-Port de Montréal est séparé du reste de la ville par une voie du CN qui borde la rue de la Commune. Tous les accès terrestres aux terrains du Vieux-Port se font par des passages à niveau. L'affluence estimée au Vieux-Port est de l'ordre de 6,6 millions de visiteurs/an. À Québec, le Domaine de Maizerets, géré par la CCNQ, est aussi bordé par des voies du CN. L'entrée principale depuis le boulevard Montmorency se fait par un passage à niveau.

Quant à l'antenne ferroviaire Champlain du CN, elle cohabite déjà avec un certain nombre de passages à niveau dont le maintien n'a pas été remis en question. C'est le cas notamment à l'entrée du Yacht-Club de Québec et au croisement de la côte de Sillery, de la côte du Verger et de la route de l'Église.

A. Jusqu'à quel point la voie du CN représente-t-elle une barrière contraignante ? Son déplacement est-il obligatoire sur toute la longueur proposée ? Qu'est-ce qui empêcherait de concevoir un aménagement de la promenade qui, à l'instar du Vieux-Port de Montréal, comporterait des traversées par passages à niveau ? Discuter.

**La voie ferrée constitue une barrière physique qui ne peut en effet être franchie qu'à des passages protégés. Ce sont là les exigences du CN.**

**Le déplacement de la voie ferrée tel que proposé dans le projet est nécessaire à l'atteinte des objectifs du projet. Son déplacement partiel**

**aurait pour effet d'amputer le projet de certains éléments essentiels comme, par exemple, la mise en valeur du quai Frontenac.**

### **31. Cohabitation de la piste cyclable avec les voies ferroviaires**

Au fond de l'anse Saint-Michel, sur près de 100 m de longueur, la piste cyclable a été aménagée en surplomb au-dessus de l'emprise ferroviaire.

- A. Cet aménagement avait-il requis une autorisation ou entente avec le CN ? Y avait-il une distance minimale de dégagement ou une largeur d'emprise minimale d'établie à cette occasion ? Expliquer comment cet aménagement avait été rendu possible et quels avaient été les paramètres et contraintes physiques et administratives à respecter.

**Oui, l'aménagement de la piste cyclable avait nécessité une entente. La préparation des plans et devis ont été faits selon les normes et directives du Canadien National.**

Un peu plus loin, la même piste cyclable croise la voie des chemins de fer Québec-Gatineau. À cet endroit un viaduc a été aménagé au-dessus de la voie spécialement pour la piste cyclable.

- B. Quels ont été les marges de dégagement à respecter en largeur et en hauteur pour le passage du train sous ce viaduc ?

**La largeur minimale sous le viaduc, tel que construit, est de 8 mètres et la hauteur de dégagement minimale est de 7 mètres.**

- C. Pourquoi avoir opté pour la construction d'un viaduc à cet endroit plutôt que pour un passage à niveau comme il s'en trouve sur plusieurs pistes cyclables ? La fréquence de passage du train était-elle en cause ?

**La construction d'un viaduc à cet endroit était une condition de Chemin de fer Québec-Gatineau pour la réalisation du projet.**

- D. Quel a été le coût de ce viaduc ?

**1 277 255 \$.**

### 32. Navette fluviale

Lors de la réalisation de la phase 1, s'appuyant sur une étude de faisabilité, la CCNQ avait investi une partie du budget dans des infrastructures devant permettre une future navette fluviale au quai des Cageux. Un montant de 2 M\$ était prévu à cette fin dans l'enveloppe budgétaire du projet (BAPE, rapport 220, p. 6). Ce projet de navette fluviale ne s'est pas encore concrétisé. À quelques reprises, la CCNQ a invoqué l'absence d'un promoteur pour exploiter ce service (PR5.1, annexe 4, p. 3; DQ8.1, p. 2).

- A. Depuis la réalisation de la phase 1, pourriez-vous préciser quels ont été les démarches menées par la CCNQ ou par tout autre intervenant pour concrétiser le projet de navette fluviale et pour trouver un exploitant ?

**La Commission a rencontré au moins un promoteur intéressé à opérer la navette fluviale. Les investissements que le promoteur devait faire étaient trop importants pour assurer la rentabilité de la navette et celui-ci n'a pu trouver de quai sur la rive-sud pouvant accueillir une navette sans y apporter des investissements majeurs.**

### 33. Coût du bassin et du miroir d'eau

À la question de la commission concernant le coût global de la piscine et du miroir d'eau, M. Plante a répondu que, sur les 27 M\$ estimés pour le coût du secteur plage, environ 7 M\$ étaient destinés au bassin et au miroir d'eau (DT1, p. 66). Pour sa part, M. Lestage a plutôt évoqué un coût de 6 à 7 M\$ qui inclurait le miroir d'eau, la piscine et le système de filtration (DT1, p. 77 et 78). La commission du BAPE souhaite obtenir des précisions à ce sujet :

- A. Veuillez fournir le coût global actualisé et indexé en dollars de 2013. Ce coût devra inclure l'ensemble des éléments associés au bassin et au miroir d'eau (structure de béton, système de filtration, chauffage, jets d'eau et brumisateurs, éclairage intégré au miroir d'eau et éclairage d'ambiance, dallage, clôtures, terrassement, engazonnement et plantation s'il y a lieu, etc.) ainsi que les aménagement et bâtiment attenants, soit la plage de sable et le pavillon des baigneurs, et les contingences et honoraires.

**Le coût global des travaux du secteur de la plage du Foulon (réf. DA5, actualisé au premier trimestre de 2013) est de 27 072 810 \$ pour**

**l'ensemble des éléments listés ci-haut incluant les contingences. Les honoraires sont calculés pour l'ensemble du projet et non pas par secteur spécifique, nous ne sommes donc pas en mesure de vous fournir cette information.**

#### **34. Impact de la reconfiguration du boulevard Champlain, phase 1**

Le réaménagement du boulevard Champlain et la modification de son tracé ainsi que la réduction de la vitesse maximale autorisée a été une intervention majeure dans l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, phase 1.

A. Avez-vous évalué l'impact de la reconfiguration du boulevard Champlain et de la réduction de la vitesse maximale autorisée sur le nombre de véhicules qui l'empruntent ?

**Non, le MTQ est gestionnaire du boulevard Champlain et assure le suivi des différents aspects qui vous intéressent.**

B. Avez-vous évalué l'impact sur la vitesse réelle pratiquée, avant et après le réaménagement du boulevard Champlain ?

**Non, le MTQ est gestionnaire du boulevard Champlain et assure le suivi des différents aspects qui vous intéressent.**

#### **35. Précision au DM13**

Dans son mémoire (DM13), le CN demande, qu'advenant la relocalisation de la voie ferrée au pied de la falaise, le promoteur prévoie une solution de protection des éboulements de pierres qui pourraient survenir. Selon la carte 2.7, dans ce secteur la falaise appartient présentement au MTQ.

A. Un transfert de propriété est-il prévu ? Quels arrangements seraient pris ?

**Un transfert de propriété n'est pas envisagé. Des discussions ont court avec le MTQ et le CN sur le mode de gestion de l'entretien de la falaise. Les conclusions de ces discussions seront intégrées aux protocoles d'entente à signer avec les partenaires concernés.**

B. Qui assurerait l'entretien général du pied de la falaise ? Est-ce inclus dans les coûts d'entretien et d'opération de la Promenade ?

**Des discussions ont court avec le MTQ et le CN sur le mode de gestion de l'entretien du pied de la falaise. Ce n'est pas inclus dans les coûts d'entretien de la promenade Samuel-De Champlain.**

Ceci complète les réponses à cette série de questions.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Philippe Plante, urbaniste  
Chargé de projet