

Envoi par courriel et par courrier

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

Québec, le 22 juillet 2013

Monsieur Philippe Plante
Chargé de projet
Direction de l'aménagement et de l'architecture
Commission de la Capitale Nationale
Édifice Hector-Fabre
525, boul. René-Lévesque Est, R.-C
Québec (Québec) G1R 5S9

**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**

Questions complémentaires du 22 juillet 2013 (DQ12, n^{os} 27 à 35)

Monsieur,

À la suite des audiences publiques sur le projet mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, désire obtenir les renseignements complémentaires qui suivent d'ici le **26 juillet, 16 heures** :

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.
- B. Expliquer le concept de « parcours cérémoniel de la capitale ».
- C. Expliquer ce que vous entendez par « l'effet de proximité au fleuve » (pour qui ? et de quels points de vue ?)
- D. Préciser quels « perspectives/paysages » ont été pris en compte.

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

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.
- B. Quelle était la largeur de l'emprise prévue dans cet accord de principe en 2012 ?
- C. Quand prévoyez-vous pouvoir signer une entente formelle avec le CN ?

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.

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.

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 ?

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 ?

D. Quel a été le coût de ce viaduc ?

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 ?

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.

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

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 ?
- 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 ?

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Marie-Josée Harvey
Coordonnatrice du secrétariat de la commission