



une compagnie de Genesee & Wyoming

299

DQ13.1

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

Le 22 juillet 2013

PAR COURRIEL : marie-josée.harvey@bape.gouv.qc.ca

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 : Projet Promenade de Champlain à Québec

Madame Harvey,

Afin de donner suite à votre courriel de jeudi dernier (le 11 juillet 2013), je vous transmets certains éléments d'information en réponse à vos questions :

- 1- Chemins de fer Québec Gatineau inc. (« CFQG ») est propriétaire du tunnel en vertu des actes 1658735 et 1658730 publiés le 13 novembre 1997 qui cèdent la servitude acquise par Canadian Pacific Railway Company Ltd. (« CP ») dans l'acte 238834, permettant à CP de construire, d'opérer et d'entretenir à perpétuité un tunnel sous les terres sujettes.
- 2- Les dimensions du tunnel :
 - a. Longueur : 4,667' référence PLAN 964 ci-annexé comme 270_000-30@001-05.pdf;
 - b. Section typique référence formulaire MWS170B1(1-80) ci-annexé comme 2830_001.pdf:
 - i. Hauteur : 22' ;
 - ii. Largeur : 15'6"
- 3- L'emprise ferroviaire de l'embranchement de l'Anse au Foulon (prenant naissance au point milliaire 155.87 subdivision de Trois-Rivières et donnant accès à la cour de triage Henri IV de CFQG), composé de parcelles de terrains en propriété et de servitudes cédées par CP, permet à CFQG d'accéder directement au réseau ferroviaire du Port de Québec.
- 4- Il n'existe présentement pas d'entente entre CFQG et CN pour le mouvement de wagons destinés au Port de Québec par CFQG pour le compte de CN (les wagons que CFQG place au Port de Québec sont tous placés pour le compte de CP).

.../2



- 5- Le service de manœuvre ferroviaire de CFQG au Port de Québec est déterminé par les besoins :
 - a. CFQG place des wagons chargés pour transbordement aux entreprises Cargill et Quebec Steveadouring; une fois vidés, CFQG retire les wagons vides;
 - b. Règle générale, il s'agit de wagons de grain pour exportation qui circulent presque exclusivement durant la période où la voie maritime du St-Laurent est fermée (il n'y circule pas de matières dangereuses);
 - c. Comme il s'agit de moins de 500 wagons par année, sur une période n'excédant pas 4 mois, le service offert consiste (sauf exception) en deux manœuvres par semaine (généralement les mardis et jeudis). Sur une période hebdomadaire en hiver, 4 passages dans le tunnel avec moins de 5 wagons et 2 locomotives par passage;
 - d. L'usage du tunnel est fonction de l'approvisionnement des entreprises desservies. Si elles reçoivent plus de wagons sur une plus longue période de l'année, CFQG ajustera son service de manœuvres ferroviaires en conséquence.
- 6- CFQG ne prévoit pas de changement à la fréquence de son service de manœuvre ferroviaire au Port de Québec.
- 7- CFQG n'a pas reçu de demande d'autres parties (incluant d'autres compagnies de chemin de fer et la CCNQ) vers l'usage du tunnel.

Si donné l'option, CFQG souhaitera offrir le service de manœuvre de wagons pour le compte d'autres. Normalement, les compagnies de chemin de fer manœuvrent tous les wagons sur leur propre réseau de voies ferrées. Elles cèdent de droits de passages à d'autres seulement s'il est avantageux, pour des raisons opérationnelles, de procéder ainsi. Cette approche est supporté par une longue série de décisions rendues par l'Office des Transports du Canada (et de ses prédécesseurs). Ceci implique que le mode d'opération souhaité verrait le CN céder à CFQG les wagons à placer à l'interchange Allenby (trilage Henri IV CFQG) et compenserait CFQG pour les services rendus par une division du tarif chargé au consignataire du wagon. CFQG placerait les wagons pleins, tirerait les wagons vides jusqu'à l'interchange Allenby pour cette division préétablie.

Pour ce qui est du partage du tunnel pour un usage ferroutier, il appert de préciser, en ordre d'importance, des considérations méritant étude plus approfondie avant de fournir une réponse définitive :

- 1- La première préoccupation de CFQG est la sécurité de ses employés, des parties prenantes au service ferroviaire, et du public en général. Or le tunnel à été conçu pour usage ferroviaire pour transport de marchandise, il n'est pas équipé de système de ventilation, de sorties d'urgence, de passerelle pour piéton, de rampes de support, etc... L'usage contemplé devra faire l'objet de discussion et sera assujéti à une évaluation de la sécurité, dans laquelle les risques seront identifiés et où les parties conviendront de mesures de mitigations suffisantes pour permettre l'usage contemplé, le tout avant qu'une réponse définitive soit fournie.

.../3



- 2- CFQG est un chemin de fer, dont le plan d'affaire vise des revenus pour le mouvement de wagons. Tout usage contemplé ne saura mettre en péril la pérennité de l'exploitation ferroviaire de CFQG (soit en contraignant le mouvement des trains ou en réduisant l'usage présent ou futur que fait ou fera CFQG du tunnel).
- 3- Sans prendre d'orientation préalable, CFQG est disposé à recevoir et étudier une application d'un tiers visant l'usage conjoint du tunnel.

N'hésitez pas, madame la coordonatrice, à me contacter directement si vous désirez tout supplément d'information. Vous trouverez mes coordonnées ici-bas.

En vous remerciant, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Mario Brault, ing.

Président

Chemins de fer Québec-Gatineau inc.

9001 boul. l'Acadie bureau 600 Montréal (Québec) H4M 3H5 (514) 948-6995

Mouvements vers Cargill de 2008 au 16 juillet 2013

Année	Wheat	CK/ML, rape	Barley	Urea ot LI	Soybn CK,M	Diam Phosp	Corn Shel	Ptsm Chlor	Monoammon	Total
2008	18	53	3	20	15	0	0	0	0	109
2009	17	105	0	13	247	65	0	0	0	447
2010	0	70	0	20	296	0	7	4	0	397
2011	18	0	0	8	329	15	10	70	0	450
2012	0	0	0	34	74	10	0	0	0	118
2013	0	0	0	9	14	8	0	0	5	36

Form MWS 170 BI (1-80)
Imprimé

EASTERN

WOLFE'S COVE SPUR

Region / Région

2.01

155.8 TROIS RIVIERES SUBD. WOLFE'S COVE WHARF

Mileage / Mille

From / Du P.M. To / Au P.M.

TUNNEL ENTRANCE

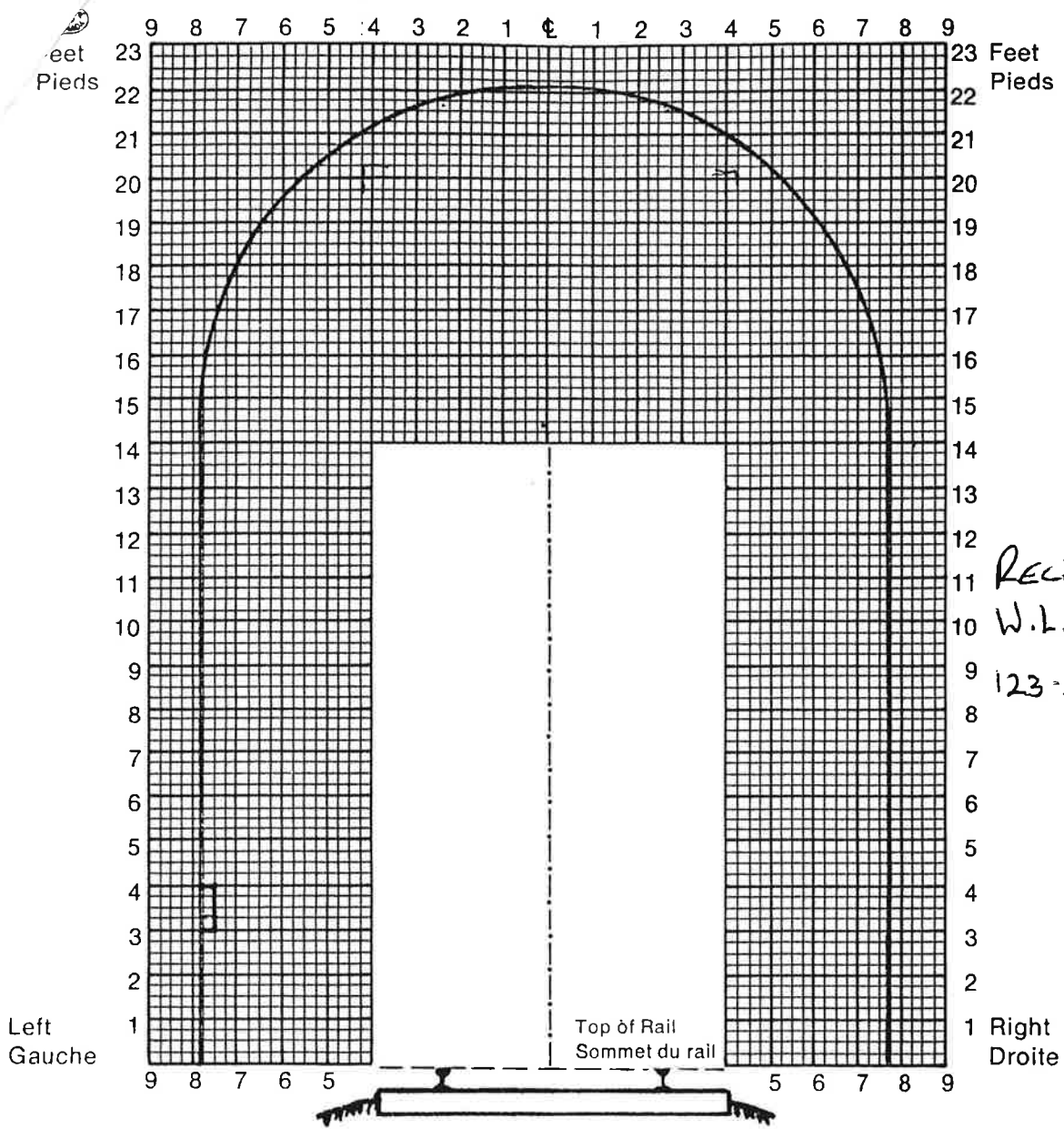
Obstruction / Obstacle

TANGENT

° of curve (l) / ° de la courbe (g)

Elevation of curve / Dévers

° of curve (r) / ° de la courbe (d)



Clearance Diagram / Diagramme de gabarit

Note :
Clearances are net. Vertically they are measured at right angles to the plane of the rails : horizontally they are measured at right angles from a centre line at right angles to the plane of the rails. No other allowance has been made for curvature and no allowance has been made for oscillation.

Note :
Il s'agit d'un gabarit net, c'est-à-dire mesuré, verticalement, au droit du plan de roulement, et, horizontalement, au droit d'un axe désigné perpendiculairement au plan de roulement, sans tenir compte de la courbe ou des oscillations.

[Signature]
Division Engineer / Ingénieur divisionnaire

February 14 1986
Date

Left / Gauche		¢	Right / Droite		
Height above Top of Rail Hauteur au-dessus du rail	Distance from centre Distance à partir de l'axe de la voie	Height above Top of Rail Hauteur au-dessus du rail	Distance from centre Distance à partir de l'axe de la voie	Height above Top of Rail Hauteur au-dessus du rail	Distance from centre Distance à partir de l'axe de la voie
0'-0"	7'-10"			0'-0"	7'-8"
3'-0"	7'-10"			14'-2"	7'-8"
3'-0"	7'-6"			15'-0"	7'-7"
4'-0"	7'-6"			16'-0"	7'-6"
4'-0"	7'-10"			17'-0"	7'-3"
14'-2"	7'-10"			18'-0"	6'-9"
15'-0"	7'-9"			19'-0"	6'-2"
16'-0"	7'-8"			20'-0"	5'-3"
18'-0"	7'-0"			21'-0"	4'-0"
19'-0"	6'-6"			22'-0"	1'-6"
20'-0"	5'-7"			22'-2"	0'-0"
21'-0"	4'-3"				
22'-0"	1'-9"				
22'-2"	0'-0"				

CP-CN CABLE ATTACHED TO LEFT WALL OF TUNNEL

Remarks / Remarques :

The terms "right" and "left" in all cases are taken as determined when facing in the direction in which the mileage increases.

"Gauche" et "Droite" : quand on fait face à la direction dans laquelle les P.M. augmentent.

