



www.cn.ca

Public Affairs

935 de La Gauchetière Street West
Montreal, Quebec H3B 2M9
Canada

T 514-399-6450
F 514-399-5344

louisantoine.paquin@cn.ca

Affaires publiques

935, rue de La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 2M9
Canada

T 514-399-4048
Tc 514-399-5344

louisantoine.paquin@cn.ca

Montréal, le 26 juillet 2013

Marie-Josée Harvey
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
marie-josée.harvey@bape.gouv.qc.ca

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 du CN aux questions complémentaires du 16 juillet 2013 (DQ9, n^{os} 2 à 6)

Aux questions 3 à 5, le CN a fourni des réponses hypothétiques, n'ayant toujours pas vu de tracé final détaillé de la voie ferrée ni comment celle-ci sera raccordée aux voies du port de Québec. Ces réponses devront être revues après une analyse approfondie du tracé final qui sera soumis par la Commission de la Capitale Nationale de Québec. Le CN sera dès lors en mesure de fournir des réponses définitives.

QUESTION 2

Avez-vous déjà eu des discussions avec la compagnie de Chemin de fer Québec Gatineau inc. (CFQG), l'Administration portuaire de Québec (APQ), la Ville de Québec, la Commission de la capitale nationale du Québec, etc. pour partager le tunnel ferroviaire de CFQG passant sous le promontoire de Québec (parc industriel St-Malo au littoral du fleuve St-Laurent) ?

- Si oui, pourriez-vous nous transmettre une copie des comptes rendus des rencontres et/ou des discussions à ce sujet incluant les dates et les personnes contactées ?

Réponse :

Dans ses discussions avec la Commission de la Capitale Nationale de Québec, il a été convenu que la CCNQ entreprendrait la communication avec CFQG afin de déterminer si cette dernière serait disposée à transporter le trafic du CN entre Allenby et l'Anse au Foulon durant la période de construction. Le CN attend les résultats de cette communication.

QUESTION 3

La largeur de l'emprise

Dans son mémoire le CN indique que la largeur standard de l'emprise ferroviaire sur le réseau du CN est de 100 pieds (30,5 m) et que la largeur minimum de l'emprise sur l'ensemble du réseau est de 66 pieds (20,1 m).

- A. Est-ce que la largeur du dégagement requis, libre de tout obstacle es identique à l'emprise ferroviaire ?

Réponse :

Non, le dégagement requis (gabarit d'espace libre) est l'espace nécessaire pour que les trains (matériel roulant) puissent circuler sur la voie ferrée sans obstruction physique tandis que l'emprise ferroviaire est l'espace de terrain requis pour construire l'assiette de la ou les voies ferrées, les fossés, les installations de signalisation, bâtiments, etc. en plus d'assurer une marge de recul avec les propriétés avoisinantes. L'emprise permet aussi aux employés ferroviaires de circuler de manière sécuritaire lorsqu'ils exécutent certains travaux tels que l'entretien de la voie et des signaux.

- B. Expliquer la distinction entre les normes de largeur minimum et de largeur standard. Qu'est qui détermine celle qui doit s'appliquer ?

Réponse :

Dans son mémoire, le CN a indiqué que la largeur standard de l'emprise ferroviaire est de 100 pieds, cette largeur d'emprise existe actuellement sur plusieurs parties du réseau ferroviaire et procure l'espace suffisant pour aménager la fondation de la voie ou des voies ainsi que les fossés et permet, à certains endroits, d'avoir assez d'espace pour aménager d'autres voies ferrées dans le corridor. De plus, elle assure une marge de recul sécuritaire entre la voie ferrée et les propriétés avoisinantes. La largeur minimum de 66 pieds existe aussi à différents endroits sur le réseau ferroviaire mais restreint la hauteur de la fondation et réduit les possibilités d'ajouter d'autres voies ferrées. Elle réduit aussi la marge de recul entre la voie ferrée et les propriétés avoisinantes. Cette largeur permet également d'avoir un minimum d'espace pour pouvoir effectuer l'entretien de la voie en toute sécurité. À l'occasion du réaménagement de voies, d'une vente de terrain ou lors d'autres types de transactions immobilières, le CN conserve la largeur d'emprise existante ou un minimum de 100 pieds dépendamment du type d'utilisation de l'emprise. Pour le projet de la Promenade Samuel-de-Champlain, la fondation projetée de la voie ferrée est peu élevée et les aménagements requis pour assurer un drainage adéquat permettent possiblement de restreindre la largeur d'emprise à 66 pieds tout en conservant l'espace nécessaire pour l'entretien de la voie ainsi qu'une marge de recul adéquate et sécuritaire par rapport à la route projetée.

- C. Depuis combien de temps ces normes sont-elles en vigueur ? S'appliquent-elles uniquement pour les réfections et les nouveaux aménagements de voies ou concernent-elles aussi les parties plus anciennes du réseau ?

Réponse :

Le réseau ferroviaire du CN a été construit selon ces largeurs d'emprise.

Nous avons noté que, dans la zone du projet, au fond de l'anse Saint-Michel, là où la voie ferrée est contiguë au boulevard Champlain, l'espace disponible pour le train entre le fleuve et le boulevard semble nettement moindre que la largeur minimum indiquée. À cet endroit, l'espace entre le sommet du talus d'enrochement riverain et la rambarde de la piste cyclable qui borde le boulevard est de près de 7 m de largeur sur une centaine de mètres de longueur (photo ci-jointe).



- D. La largeur de l'emprise peut-elle, dans certains cas, être moindre que le minimum indiqué de 20,1 m ? Expliquer dans quelles circonstances cela peut se produire.

Réponse :

Il est possible, en raison de circonstances exceptionnelles, que certaines largeurs d'emprise soient restreintes. Ces emprises restreintes sont généralement étalées sur de courtes distances et sont imposées par les conditions physiques des lieux. De plus, certains aménagements peuvent être situés à l'intérieur de l'emprise ferroviaire selon certaines normes de sécurité et font l'objet d'ententes réglementaires (ponts, utilités publiques, passages à niveau).

Il est important de noter que les largeurs réduites que l'on peut observer sont généralement protégées par des murs de béton (piste cyclable, étage), ce qui n'est pas le cas pour le boulevard Champlain.

Aujourd'hui et strictement pour des raisons de sécurité d'exploitation, le CN exige que le terrain sur lequel il opère permette que le centre de la voie ferrée soit à une distance d'au moins 35 pieds du boulevard Champlain.

Il est essentiel pour la sécurité des employés de CN, du public et des automobilistes que cette distance minimum soit respectée. En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la

responsabilité pour la sécurité ferroviaire, tant pour la sécurité des voyageurs et des marchandises transportées que pour celle de toute autre personne et de tout autre bien incombe en premier lieu à la compagnie de chemin de fer. En conséquence, il incombe donc à CN de déterminer ce qui est adéquat pour la sécurité ferroviaire en terme de largeurs minimales.

- E. Quelles sont les largeurs d'emprise qui prévalent présentement sur cette antenne du CN entre la côte de Sillery et la route de l'Église ?

Réponse :

La largeur de l'emprise est d'environ 100 pieds (corridor opérationnel)

Et entre la côte de Sillery et la rue de l'Anse au Foulon.

Réponse :

La largeur de l'emprise est d'environ 100 pieds (corridor opérationnel) dont une partie est sur une servitude qui demeure d'environ 100 pieds. Une petite partie de cette servitude est restreinte.

QUESTION 3

Le passage à niveau projeté

Dans son mémoire, le CN souligne que la faiblesse de l'angle de croisement (moins de 30°) au passage à niveau proposé est problématique (p. 2).

Si cet angle était augmenté, selon vos critères, à partir de quelle valeur l'angle de croisement cesserait-il d'être problématique ?

Réponse :

Dans son mémoire, le CN a souligné que la faiblesse de l'angle de croisement est problématique parce qu'il est de moins de 45°. Une étude sera nécessaire pour déterminer l'angle minimal requis et les aménagements nécessaires pour minimiser l'impact de l'angle de croisement sur la sécurité des utilisateurs du passage à niveau.

QUESTION 4

La vitesse des trains dans la zone du projet

Dans son mémoire, le CN utilise, à titre indicatif, une vitesse de 5 mi/h pour calculer le temps d'occupation du passage à niveau (p. 2).

- Quelle est la vitesse maximale de déplacement des trains du CN sur cette antenne, à l'est de la côte de Sillery ?

Réponse :

10 mi/h. Par contre, les trains pourraient devoir arrêter avant de franchir le passage à niveau, c'est pourquoi une vitesse moyenne de 5 mi/h a été considérée pour les calculs du temps d'occupation. Ce n'est qu'après avoir reçu les plans détaillés de la configuration

du passage à niveau et des voies de raccordement du Port de Québec que nous pourrions établir les procédures d'opération au passage à niveau.

Cette vitesse est-elle réglementée ?

Réponse :

Oui

Expliquer.

Réponse :

La limite de vitesse maximale des trains est déterminée en fonction de la catégorie de voie ferrée selon la partie II du Règlement sur la sécurité de la voie de Transports Canada.

QUESTION 5

La présence de clôtures

Selon le promoteur : « *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 de l'étude d'impact).

Nous avons observé que, la voie ferrée est clôturée sur toute sa longueur entre le viaduc de la pointe à Puiseaux et l'entrée du Yacht Club de Québec. Par contre, à l'ouest de la côte de Sillery, vers la côte à Gignac, la voie du CN n'est pas clôturée alors qu'elle est contiguë à des parcs et des terrains résidentiels sur plusieurs centaines de mètres.

- A. Pourriez-vous expliquer quels sont les critères utilisés par le CN pour déterminer quels sont les tronçons de voie qui doivent être clôturés.

Réponse :

Le niveau de risque d'intrusion sur la propriété du CN et le type d'opérations ferroviaires sont les critères les plus déterminants.

- B. Est-il obligatoire que la voie soit clôturée sur toute sa longueur dans la zone du projet ?

Réponse :

Oui

Expliquer.

Réponse :

Le risque d'intrusion élevé relié à l'achalandage du site et le type d'opérations ferroviaires (arrêt et mouvements des trains ainsi que les manœuvres effectuées à proximité) requiert que tout le site soit clôturé.

QUESTION 6

La voie du CN au Vieux-Port de Montréal

Une voie du CN longe la rue de la Commune et borde le secteur du Vieux-Port de Montréal sur toute sa longueur entre les écluses du canal Lachine et le quai de l'Horloge. Les Montréalais et les touristes franchissent cette voie pour avoir accès aux terrains du Vieux-Port.

- A. Cette voie est-elle encore en usage ? Si oui, quelle en est la fréquentation ? Combien de convois et combien de wagons y circulent par semaine ?

Réponse :

Contrairement à ce qui est dit au préambule de la question 6, le CN n'a pas de « voie ferrée qui longe la rue de la Commune à Montréal et borde le secteur du Vieux-Port de Montréal ». La partie ouest de la voie dont il est question appartient au Port de Montréal et la partie est à la Société du Vieux Port de Montréal. Par entente avec ces deux sociétés, le CN a un droit de circulation sur cette portion de voie longeant la rue de la Commune entre les écluses du canal Lachine et le quai de l'Horloge.

Le CN livre un train de conteneurs chaque jour de la semaine au Port de Montréal en utilisant ce tronçon de voie. Par ailleurs, le Port de Montréal exploite ses propres trains sur les tronçons en question.

Y a-t-il eu des mesures particulières pour les mises en œuvre pour favoriser une cohabitation harmonieuse des activités ferroviaires sur cette voie avec les activités du Vieux-Port et pour minimiser les conflits et risques potentiels ? Expliquer.

Réponse :

Comme cette voie n'appartient pas au CN, le CN ne peut commenter autre que d'observer qu'à aucun endroit la distance entre le centre de la voie et l'extrémité de la rue de la Commune est de moins de 50 pieds.

- B. Au moment de la mise en valeur et de l'aménagement du Vieux-Port dans les années 80, un réaménagement du réseau ferroviaire avait-il été requis ? Des voies avaient-elles dû être déplacées ? Expliquer.

Réponse :

L'administration portuaire de Montréal et la Société du Vieux-Port seraient en mesure de répondre à cette question.



Louis-Antoine Paquin
Directeur régional
Affaires publiques et gouvernementales
CN