

Envoi par courriel et par courrier

Québec, le 16 juillet 2013

Monsieur Louis-Antoine Paquin
Directeur régional, Affaires publiques
et gouvernementales, Est du Canada
Canadien national
935 de la Gauchetière Ouest, 16e étage
Montréal (Québec) H3B 2M9

**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 16 juillet 2013 (DQ9, n^{os} 2 à 6)

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 et dont les réponses sont attendues d'ici le **19 juillet 2013** ;

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 ?

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

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.

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

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 ?

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 ? Cette vitesse est-elle réglementée ? Expliquer.

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

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 ?
- B. 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.
- C. 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.

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