

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

DEMANDE PAR

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (CN)

EN VERTU DE L'ARTICLE 98 DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA
POUR L'AUTORISATION DE CONSTRUIRE UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER
ENTRE LES POINTS MILLIAIRES 2,67 ET 4,16 DE L'ANTENNE CHAMPLAIN DU CN
AFIN DE PERMETTRE L'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE SAMUEL-DE-CHAMPLAIN PHASE 3
PAR LA CCNQ

A. INTRODUCTION

1. La Commission de la capitale nationale du Québec (« **CCNQ** ») a le mandat de réaliser le projet d'aménagement et de mise en valeur de la promenade Samuel-De Champlain (« **Projet Promenade** »), ce qui requiert le déplacement de l'emprise ferroviaire existante de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« **CN** »), laquelle comprend une (1) voie ferrée avec les installations s'y rattachant située approximativement entre les points milliaires 2,67 et 3,88 de l'Antenne Champlain, vers le pied de la falaise (le « **Projet** »).
2. Tel qu'expliqué plus en détail ci-dessous, le CN soumet respectueusement que l'emplacement proposé pour le déplacement de sa voie est convenable compte tenu (1) de la nécessité pour la CCNQ de procéder avec l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain phase 3 (2) des besoins en matière de service et d'exploitation ferroviaires et (3) des intérêts des localités touchées par le Projet. Le déplacement de la voie du CN au pied de la falaise fait partie intégrante du Projet Promenade depuis le début.

B. DEMANDE

3. Par la présente, le CN demande à l'Office des transports du Canada (« **l'Office** »), en vertu de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada (« **LTC** »), d'autoriser le déplacement de la voie ferrée existante entre les points milliaires 2,67 à 3.88 de l'Antenne Champlain du CN, tel que décrit aux plans et profils joints à la présente demande¹, afin de permettre l'aménagement et de la mise en valeur de la promenade Samuel-De Champlain phase 3 par la CCNQ. La voie du CN, actuellement située entre le boulevard et la

¹ Annexe 1 « Vues en plan et profile plans d'ensemble antenne ferroviaire Champlain » Dessin No. 091-50992-01 et Annexe 2 « Promenade Samuel de Champlain phase 3 », plusieurs feuillets.

rive, sera déplacée du côté nord du boulevard réaménagé et au pied de la falaise, entre les nouveaux points milliaires 2,67 à 4,16 de l'Antenne Champlain, dans la ville de Québec.

4. L'article 98 de la LTC prévoit ce qui suit :

- 98.** (1) La construction d'une ligne de chemin de fer par une compagnie de chemin de fer est subordonnée à l'autorisation de l'Office.
- (2) Sur demande de la compagnie, l'Office peut accorder l'autorisation s'il juge que l'emplacement de la ligne est convenable, compte tenu des besoins en matière de service et d'exploitation ferroviaires et des intérêts des localités qui seront touchées par celle-ci.
- (3) La construction d'une ligne de chemin de fer à l'intérieur du droit de passage d'une ligne de chemin de fer existante ou, s'il s'agit d'une ligne de chemin de fer d'au plus trois kilomètres de long, à 100 mètres ou moins de l'axe d'une telle ligne n'est pas subordonnée à l'autorisation.

5. L'Office a déjà décidé que la portée de son mandat, en vertu de l'article 98 de la LTC, est de déterminer si l'emplacement de la ligne est convenable. En vertu de ce mandat, l'Office n'a pas à déterminer si l'existence de la ligne proposée ou sa construction est convenable.

6. Pour les raisons exposées ci-après, le CN soumet que l'emplacement sélectionné pour le déplacement de la voie est convenable compte tenu des exigences énoncées à l'article 98 de la LTC.

C. DESCRIPTION DU PROJET

I. LOCALISATION DU PROJET ET INFRASTRUCTURES EXISTANTES

7. Depuis sa création en 1995, la CCNQ a comme mandat d'améliorer l'image de la capitale du Québec surtout le littoral nord du fleuve Saint-Laurent. A cette fin, le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain phase 3 entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec consiste en la prolongation d'un parc linéaire sur le littoral du fleuve Saint-Laurent.²

8. La voie du CN à cet endroit fait partie d'un corridor ferroviaire reliant le Port de Québec avec le reste du réseau du CN (Halifax, Toronto et Chicago). L'Antenne Champlain est située dans un axe est-ouest et occupe présentement l'espace situé entre le boulevard Champlain et le fleuve Saint-Laurent.

² Rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) page 3, en ligne : <http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape299.pdf>



Figure 1

9. Les travaux de construction des infrastructures principales seront réalisés en mode conventionnel.
10. La CCNQ est responsable des travaux suivants ainsi que de toutes les mesures d'atténuation qui leur sont associées:
 - a. Infrastructure ferroviaire jusqu'au niveau du ballast, incluant la préparation du site, l'excavation, l'enlèvement de la végétation, l'installation des ponceaux et le drainage du site qui incluent les canalisations souterraines et les fossés;
 - b. Relocalisation et réinstallation des services publics;
 - c. Infrastructures souterraines.
11. Le CN ne sera responsable que de la mise en place d'une portion additionnelle de ballast, des nouvelles voies, de la signalisation et du raccordement de la nouvelle voie à celle existante. CN devra aussi procéder au démantèlement de la voie actuelle et procédera conformément à la réglementation fédérale en vigueur.

II. INFRASTRUCTURES PROPOSÉES

12. Le Projet se situe au sud du centre-ville de Québec et sur la rive nord du fleuve St-Laurent. Dans le cadre de ce Projet, la CCNQ demande que l'antenne Champlain du CN soit déplacée au pied de la falaise. Le Projet est situé dans un ancien secteur industriel abandonné dans la ville de Québec.
13. L'emprise ferroviaire futur appartiendra au CN. Le terrain du futur corridor ferroviaire est actuellement la propriété du ministère des Transports du Québec (« **MTQ** »), et sera transféré au CN au cours du Projet.
14. Le Projet comprend la construction de la nouvelle voie, ainsi que le démantèlement de la voie dans le corridor ferroviaire actuel. L'Antenne Champlain, présentement située entre les points milliaires 2,67 à 3,88 de l'Antenne Champlain, sera déplacée vers le pied de la falaise. Le boulevard Champlain sera ainsi

déplacé au sud du nouveau corridor ferroviaire afin de permettre l'aménagement de la promenade Samuel-de Champlain phase 3.

15. CN joint à cette demande les plans³, montrant la ligne projetée, la nouvelle emprise, le nouveau portique ferroviaire, les limites des propriétés, les croisements par desserte, les emprises routières et la localisation des voies ainsi que leur profil.

D. JUSTIFICATION DE L'EMPLACEMENT DE LA VOIE

16. En considérant le statu quo, sept (7) variantes d'aménagement ont été envisagées pour l'aménagement des berges touchées par le Projet de phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain.⁴
 - 1) Statu quo.
 - 2) La variante 2 prévoit l'aménagement d'une plage sableuse d'un kilomètre de long et d'une superficie de 90 000 m² à marée basse entre le brise-lames ouest du YCQ et l'avancée Shell, directement sur l'estran. Le ministère de Pêches et Océans Canada (MPO) s'est opposé à une telle variante au motif que le projet « entraînerait la disparition du seul marais qui existe encore sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent ».
 - 3) La variante 3 correspond au projet tel que présenté dans l'avis de projet déposé en juillet 2010. Cette option prévoit une « plage virtuelle » en berge, complètement à l'abri des marées et sans aucun contact avec l'estran, majoritairement en milieu terrestre. Cette option prévoit le déplacement du chemin de fer au pied de la falaise ainsi que le déplacement partiel du Boulevard. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) a indiqué à la CCNQ que le « MPO n'est pas disposé à autoriser une modification de l'habitat du poisson pour le Projet tel que proposé. »
 - 4) L'option 4 représente le projet qui a été présenté aux autorités gouvernementales concernées le 13 octobre 2010. Dans cette option, la largeur de la plage est réduite, permettant une meilleure intégration visuelle et écologique au marais environnant.
 - 5) L'option 5 comprend plusieurs ajustements afin de tenir compte des préoccupations des autorités fédérales, mais certains des ajustements proposés par MPO se sont avérés techniquement, économiquement et conceptuellement non justifiés. Cette 5^e variante a été présentée lors des audiences du BAPE en 2013.
 - 6) La variante 6 a été élaborée suite au rapport du BAPE et consistait en une réduction supplémentaire de l'empiètement au fleuve du projet. Cette variante n'a pas été retenue par les autorités concernées (MPO et MELCC).
 - 7) La variante 7 est celle qui a été autorisée par le décret 373-2019 du Gouvernement du Québec. L'empiètement sur le marais a été réduit à son strict minimum et un projet de compensation des pertes subies par l'habitat du poisson a été entériné par les autorités concernées.

³ Annexe 1 « Vues en plan et profile plans d'ensemble antenne ferroviaire Champlain » Dessin No. 091-50992-01 et Annexe 2 « Promenade Samuel de Champlain phase 3 », plusieurs feuillets.

⁴ Voir Étude d'impact (s. 1.3.2) et le Rapport d'analyse environnementale du MELCC (s. 3.2) en ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2019/373-2019-rae.pdf>

E. OPÉRATIONS PROPOSÉES

17. L'Antenne Champlain relie le Port de Québec avec le reste du réseau du CN (Halifax, Toronto et Chicago). Il y a actuellement une moyenne de 6 trains de marchandises par semaine (3 aller-retours) qui y circulent. Lors de l'exploitation du nouveau corridor, le CN anticipe le même nombre de trains.

F. FRANCHISSEMENTS PROPOSÉS

I. ÉTAGEMENTS

18. Le Viaduc existant du Boulevard Champlain au point milliaire 3,02 sera démolit et reconstruit entre les nouveaux points milliaires 3,80 et 3,91.
19. Le CN prévoit conclure une entente avec le MTQ pour cet étagement routier. Dans le cas où une entente ne serait pas conclue, le CN fera une demande à l'Office pour l'autorisation du passage.

II. DESSERTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES

20. Plusieurs dessertes seront construites au cours du Projet, y inclus des franchisements par desserte pour Hydro Québec, Bell, Vidéotron et Rogers.
21. Le CN prévoit modifier les ententes existantes ou conclure des nouvelles ententes pour ces franchisements par desserte, le cas échéant. Dans le cas où une entente ne serait pas conclue, le CN fera la demande nécessaire à l'Office pour l'autorisation du passage. Tous les franchisements par desserte répondront aux exigences de Transports Canada.

III. TRAVERSE DE COURS D'EAU

22. Aucun cours d'eau n'est situé dans les limites du Projet.

G. INTÉRÊTS DES LOCALITÉS

I. CONSULTATION PUBLIQUE

23. L'exercice de consultation auquel a procédé la CCNQ en vertu du processus d'évaluation environnementale provincial a été vaste et complet. Celui-ci a permis de connaître et de déterminer les intérêts des localités touchées par le Projet, incluant l'aspect ferroviaire de celui-ci. Il a aussi permis d'établir les mesures d'atténuation adaptées à l'environnement de ce Projet. Ce processus comprend l'évaluation des impacts du Projet sur l'environnement incluant le climat sonore et des consultations publiques.
24. Les paragraphes suivants décrivent le processus suivi devant le BAPE et constituent une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Plusieurs d'entre eux se sont dits en accord avec une mise en valeur de ce secteur de la ville de Québec. En général, les interventions ont porté sur

le choix des aménagements favorisant l'accès au fleuve, le marais intertidal, l'accès à la promenade et la mise en valeur du patrimoine⁵.

25. Il faut mentionner que le volet ferroviaire lié au corridor de transport du Projet a toujours été présenté lors des activités d'information de consultation et de concertation depuis 2010 et menées tant par la CCNQ, que le BAPE.
26. La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Québec est établie par la *Loi sur la qualité de l'environnement* (la « **LQE** ») (L.R.Q., c. Q-2) qui oblige toute personne ou groupe à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Bien que la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer par le CN n'est pas assujettie aux lois et règlements provinciaux, la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain est visée par cette procédure, qui comprend les phases décrites ci-après.
27. Un document préparé par la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)⁶ maintenant nommé le ministère l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC) explique les étapes du processus d'évaluation⁷. Cette procédure comprend les six phases décrites ci-après.

A. PHASE 1 – DIRECTIVE

28. Cette phase comporte deux étapes : le dépôt de l'avis de projet par le promoteur et la transmission de la directive du ministre. L'avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet et permet au Ministère de préparer la directive pour la réalisation de l'étude d'impact. La directive indique la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer.
29. Dans le cadre du Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain phase 3, la CCNQ a déposé un avis de projet auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en juillet 2010 et le ministre a émis sa Directive no 3211-02-273 en août 2010.⁸ Cette directive a guidé l'étude d'impact du projet et les phases qui l'ont suivies.

B. PHASE 2 – ÉTUDE D'IMPACT

30. Cette phase comprend également deux étapes, soit la réalisation de l'étude d'impact par le promoteur et l'analyse de la recevabilité de cette étude par le MDDEFP. Il s'agit en fait pour le Ministère de déterminer si l'étude d'impact répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle.

⁵ Rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) page 15, en ligne : <http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape299.pdf>.

⁶ Le MDDELCC était auparavant désigné sous le nom de ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

⁷ MDDELCC, *Évaluation environnementale au Québec*, Québec, (2003), en ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/documents/meridional-fr.pdf>.

⁸ GENIVAR, *Étude d'impact sur l'environnement, Aménagement de la promenade Samuel-De Champlain*, Québec (mars 2012), p.15, en ligne : http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/promenade_champlain_phase3/documents/PR3.1.pdf

31. En juin 2012, la CCNQ a réalisé une étude d'impact environnemental afin de soumettre le Projet aux audiences publiques du BAPE. Le Projet déposé illustre le déplacement de la voie ferrée ainsi que les aménagements et infrastructures prévues pour permettre la mise en place d'un pôle d'activités. Subséquemment, le MDDELCC a rendu public l'étude d'impact le 31 mars 2013.

C. PHASE 3 – PARTICIPATION DU PUBLIC

32. Cette phase est sous la responsabilité du BAPE et comporte trois étapes : l'information et la consultation publique, l'audience publique et le dépôt du rapport par le BAPE.
33. Au terme du mandat d'audience publique, la commission produit un rapport comprenant la synthèse des avis exprimés et une analyse de ses constatations. Ce rapport est remis au ministre et constitue la recommandation du BAPE sur le Projet.
34. Le BAPE a reçu le mandat d'enquête et d'audience concernant le Projet de la Phase 3 et ceci a enclenché le processus de consultations publiques.
35. Le 9 avril 2013, la CCNQ a tenu une séance d'information publique présentant le Projet ainsi que son impact environnemental.
36. Le mandat du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a commencé le 21 mai et s'est terminé le 20 septembre 2013. L'audience publique a compris :
- Trois séances d'audience publique tenues les 22 et 23 mai 2013;
 - Deux séances d'audition des opinions tenues les 18 et 19 juin 2013; et
 - Un total de 25 mémoires (liste jointe au présent document) déposés dont 14 présentés en séances publiques.
37. Un citoyen a questionné si la relocalisation de la voie ferrée était la seule option possible et si l'antenne Champlain doit être reconstruite, étant donné la présence d'un tunnel ferroviaire appartenant à la compagnie Chemins de fer Québec-Gatineau⁹. Considérant l'importance pour l'Administration portuaire de Québec d'avoir différents accès au port et le besoin que le CN maintienne son propre réseau pour l'accès au port, l'option que les convois du CN empruntent le tunnel de la CFQG à long terme n'était pas possible.
38. La présence d'un passage à niveau dans le secteur présente un défi important au niveau de la sécurité des usagers du boulevard et de la Promenade. De plus, la mise en place de mesures de sécurité supplémentaires génère une nouvelle problématique considérable. En ce sens, le BAPE a soumis plusieurs recommandations afin d'évaluer des alternatives à cette situation problématique :
- Le maintien de la voie ferrée, bien que déplacée, au sud du boulevard Champlain. Toutefois, cette option augmente le risque d'intrusions dans l'emprise du CN et limite l'accès aux aménagements riverains;

⁹ Rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) page 15-16, en ligne : <http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape299.pdf>.

- l'aménagement de plusieurs passages pour les piétons et les cyclistes entre le boulevard et les aménagements riverains;
 - le partage du viaduc existant (dans l'axe de la côte de Sillery) entre la voie ferrée, les piétons et les cyclistes; ce qui est impossibles à mettre en œuvre et compromettent la sécurité des usagers de la promenade Samuel-De Champlain.
39. Aucune préoccupation de nature environnementale ou sociale n'a été soulevée par rapport au déplacement de la voie ferrée lors des audiences publiques et lors de l'analyse des mémoires reçues.
40. Le rapport des audiences est déposé à la Commission en septembre 2013 et le rapport du BAPE a été rendu public le 19 novembre 2013.
41. Suite à plusieurs discussions, en mai 2016, la CCNQ a déposé un document d'information et d'engagement au MDDELCC comprenant différentes études complémentaires et présentant la nouvelle proposition pour la voie ferrée retirant le passage à niveau au profit d'un passage étagé (viaduc ferroviaire). Cette nouvelle proposition est celle retenue par la Commission et maintenant intégrée au projet.
- a. **Consultation des Premières Nations**
42. La CCNQ a considéré l'impact du Projet sur les Premières Nations et a consulté les mêmes communautés autochtones qu'a identifié Pêches et Océans Canada (MPO) pour faire ses propres demandes.
43. Lettres Envoyées le 1 mars, 2018¹⁰ à :
- a. Conseil de la Première Nation des Innus d'Essipit.
 - b. Conseil des Innus de Pessamit
 - c. Pekuakamiulnuatsh Takuhikan
 - d. Conseil de la Nation huronne-wendat
 - e. Première Nation Malécite de Viger
44. Le 7 mars, 2018, monsieur Jérémie Chamberland, agent de recherche territoire, faune et activités traditionnelles de la Première Nation des Innus d'Essipit a répondu¹¹, indiquant que la Première Nation des Innus Essipit n'a « pas de préoccupation particulière...à l'égard du Projet en ce qui concerne le déplacement de la ligne de chemin de fer. » Cependant, monsieur Chamberland a indiqué un intérêt à être tenu informé de toute découverte archéologique dans le domaine. La CCNQ a confirmé son intention de respecter cette demande.
45. Le 1 mai 2018, monsieur Mario Gros-Louis, analyste en aménagement du territoire de la Nation huronne-wendat a répondu¹² en remerciant la CCNQ, mais a indiqué l'importance d'impliquer la Nation le plus en amont possible lors de futurs projets. La Nation souhaite être impliquée en ce qui concerne les éléments

¹⁰ Annexe 3 : Lettres envoyés par la CCNQ aux Premières Nations datée le 1 mars, 2018.

¹¹ Annexe 4 : Lettre de M. Jérémie Chamberland datée le 7 mars, 2018.

¹² Annexe 5 : Lettre de M. Mario Gros-Louis datée le 1 mai, 2018.

d'interprétation historique et l'archéologie et le potentiel archéologique du secteur. La Nation a ainsi réitéré l'importance d'un accès permanent au fleuve.

46. Le 22 janvier 2019, la CCNQ a confirmé¹³ que la Nation huronne-wendat sera impliquée sur tout ce qui a trait à l'archéologie et le potentiel archéologique. La CCNQ a aussi confirmé que l'accès permanent au fleuve sera maintenu.
47. La CCNQ a aussi reçu les réponses suivantes, lesquelles indiquaient que la communauté n'avait aucune préoccupation reliée au projet.¹⁴
 - a. Florent Bégin, Directeur – droits et protection du territoire Pekuakamiuinuatsht Takuhikan (5 mars 2018);
 - b. Amélie Larouche, Chef conseillère – Ressources naturelles et territoire Première Nation Malécite de Viger (2 mai 2018); et
 - c. René Simon, Chef Conseil des Innus de Pessamit (23 avril 2018).

D. PHASE 4 – ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

48. Au cours de cette phase, les spécialistes du MELCC, en collaboration avec les autres ministères et organismes concernés, analysent le Projet afin de conseiller le ministre sur son acceptabilité environnementale et sur la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, sur ses conditions d'autorisation : « Au terme de cette analyse, un rapport d'analyse environnementale est réalisé par la Direction des évaluations environnementales. Ce rapport et celui du BAPE constituent les deux documents majeurs auxquels se réfère le ministre de l'Environnement pour effectuer sa propre évaluation du Projet et formuler sa recommandation au gouvernement¹⁵ ».
49. Deux rapports d'analyse ont été produits par le MELCC, le premier en juillet 2018¹⁶ et le second en février 2019¹⁷. Le premier visant l'autorisation de travaux préparatoires au Projet et le second visant l'ensemble du projet dont le déplacement de la voie ferrée. Il est à noter que la division en deux parties du projet visait à permettre à la CCNQ de débiter certains travaux préparatoires au projet (stationnement, espace événementiel, déboisement).

E. PHASE 5 – DÉCISION

50. La cinquième phase comporte trois étapes : l'analyse ministérielle, la décision du gouvernement et l'autorisation ministérielle. De l'analyse ministérielle résulte un mémoire préparé par le ministre qui sert de recommandation au gouvernement. Ce mémoire est accompagné d'un Projet de décret contenant les recommandations du ministre de l'Environnement sur l'acceptabilité du Projet.

¹³ Annexe 6 : Lettre de la CCNQ datée le 22 janvier, 2019.

¹⁴ Annexe 7 : Lettres des Pekuakamiuinuatsht Takuhikan, Première Nation Malécite de Viger et les Innus de Pessamit indiquant qu'ils n'ont aucune préoccupation.

¹⁵ MDDELCC, Évaluation environnementale au Québec, Québec, (2003), p. 9, en ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/documents/meridional-fr.pdf>

¹⁶ <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-01-273-3.pdf>

¹⁷ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2019/373-2019-rae.pdf>

51. La décision finale appartient au gouvernement qui peut délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du Projet avec ou sans modifications et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation.
52. Puisque le Décret établit plusieurs conditions concernant les matières qui y sont visées et qui doivent être mises en place sous son autorité, le CN ne demande pas d'autorisation à l'Office sur ces matières, mais y référerait lorsque ces matières portent sur l'intérêt des localités.
53. Le décret 1121-2018 concernant la délivrance d'une autorisation à la CCNQ pour la réalisation des travaux préparatoires au Projet a été publié le 15 août 2018. Un second décret (373-2019) a été publié le 3 avril 2019 afin d'autoriser la réalisation du Projet dans son ensemble. Le décret n'émet pas de condition spécifique au déplacement et à la construction de la voie ferrée

F. PHASE 6 – CONTRÔLE

54. De la construction à l'exploitation, l'ensemble du Projet est assujéti à trois types d'activités d'observation soit la surveillance, le suivi et le contrôle. La surveillance environnementale est réalisée par l'initiateur du Projet lors de la réalisation des travaux, c'est-à-dire la CCNQ, et a pour but de s'assurer du respect des mesures proposées par l'étude d'impact, des conditions du décret gouvernemental, des autorisations émises et des exigences légales et réglementaires.
55. Le suivi environnemental est également sous la responsabilité de l'initiateur du projet, c'est-à-dire de la CCNQ. Le suivi a pour but de vérifier la justesse de l'évaluation des impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation. Ce suivi environnemental se déroule sur une période variant de 1 à 7 ans après la fin des travaux. Elle portera en grande partie sur le suivi des habitats du poisson, le suivi de la qualité des sols et de la nature des rejets au fleuve.
56. Le contrôle est sous la responsabilité des directions régionales du ministère de l'Environnement. Il consiste à vérifier la mise en place et l'efficacité du programme de surveillance de la CCNQ ainsi que le respect des autorisations du gouvernement et du ministère. Ce contrôle est fait tant lors de la réalisation des travaux que dans les années qui suivent la fin de ceux-ci.

II. CONCLUSION – CONSULTATIONS PUBLIQUES ET AUTOCHTONES

57. Le CN soumet respectueusement que le vaste processus consultatif de la CCNQ, lequel incluait les travaux liés à la relocalisation du corridor ferroviaire, a permis au public en général ainsi qu'aux parties intéressées de faire connaître leurs préoccupations. Ce vaste processus n'a suscité que très peu de commentaires sur la présence de la ligne de chemin de fer et, tel que décrit au paragraphe 39 ci-dessus, le tracé de la voie ferrée a été modifié afin de tenir compte des recommandations du BAPE.

III. ENTENTE ET LETTRES D'APPUI

a. MTQ

58. Le 11 septembre 2018, le MTQ et la CCNQ ont signé une entente de collaboration afin de permettre le réaménagement du boulevard Champlain dans le cadre de la promenade Samuel-De Champlain phase 3. De par cette entente, le MTQ assure le financement du volet routier du projet et confie sa maîtrise d'œuvre à la CCNQ.

b. Ville de Québec

59. Le 6 juillet, 2017, la ville de Québec a fourni à la CCNQ une lettre d'appui¹⁸ relativement à la présente demande et au déplacement de la voie ferroviaire afin de permettre la réalisation du Projet. Le CN tient à noter le fait que la ville a souligné les « nombreuses consultations publiques » qui ont eu lieu au cours des années, incluant le déplacement de l'embranchement du CN.

c. Port

60. Le 30 mai, 2017, l'Administration Portuaire de Québec a fourni à la CCNQ une lettre d'appui¹⁹ relativement à la présente demande et confirmant le fait que le Projet correspond à la vision d'aménagement urbain et répond aux besoins de maintenir les liens ferroviaires dans le secteur.

IV. AVIS PUBLIC

114. Le CN prévoit publier un avis dans les journaux informant le public de la présente demande. L'avis publié invitera les personnes intéressées à transmettre leurs commentaires au CN. Une copie des commentaires reçus et les réponses fournies seront envoyées à l'Office le cas échéant. Une copie de ces avis sera fournie sur demande.

V. AVIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

115. Nonobstant le fait que la CCNQ est le promoteur du Projet, le CN émettra les avis de travaux Projetés conformément à l'article 8 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et au *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires*. Les avis seront donnés directement aux personnes visées avec une copie à Transports Canada. Les avis prévoient une période de 60 jours pendant laquelle des objections conformément au paragraphe 8 (2) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* peuvent être déposées.

VI. BRUIT ET VIBRATION

116. Tel que mentionné ci-dessus, les mesures d'atténuation de l'impact sonore et la stratégie de communication avec les résidents pendant la période de construction et exploitation sont de la responsabilité de la CCNQ. À cet effet, la CCNQ a procédé à une évaluation de l'impact sonore et vibratoire.²⁰

¹⁸ Annexe 8: Lettre de la Ville de Québec datée le 6 juillet, 2017.

¹⁹ Annexe 9: Lettre de l'Administration Portuaire de Québec datée le 30 mai, 2017.

²⁰ Annexe 10 : Évaluation de l'impact sonore et vibratoire préparée par WSP datée le 29 juin, 2018.

117. Cette étude a évalué les impacts acoustiques de la relocalisation de la voie ferrée du CN près de la rue côte de Sillery et a conclu que le niveau de bruit produit par le passage de train devrait rester le même ou, dans certains secteurs, diminuer. De plus, l'étude a conclu qu'étant donné que les résidences les plus près seront situées à plus de 60 mètres de la future voie ferrée, aucunes habitations résidentielles ne seront soumises à des niveaux vibratoires supérieurs au critère. Ainsi, aucune mesure d'atténuation n'est à prévoir.

H. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

118. La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012* est entrée en vigueur le 6 juillet 2012. Aucune évaluation environnementale n'est requise pour ce Projet, car il ne s'agit pas d'un Projet aux termes du Règlement désignant les activités concrètes, adopté conformément aux paragraphes 84 (a) et (e) de la *Loi canadienne d'évaluation environnementale, 2012*.

I. CONCLUSIONS

119. Le CN soumet donc à l'Office que l'emplacement proposé pour le déplacement de sa voie est convenable compte tenu:
- de la nécessité pour la CCNQ de procéder avec l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain;
 - des besoins en matière de service et d'exploitation ferroviaires; et
 - des intérêts des localités qui seront touchées par le Projet.

En vertu de l'article 98 de la LTC le CN demande donc à l'Office d'autoriser la construction la ligne de chemin de fer apparaissant aux plans et profils²¹ joints à la présente demande.

Ottawa, ce 12 juin 2019



Rachel Heft
Avocate, Affaires réglementaires
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
1 rue Rideau, Suite 110
Ottawa (Ontario) K1N 8S7
Téléphone : 613.791.9732
Courriel : rachel.heft@cn.ca

²¹ Annexe 1 « Vues en plan et profile plans d'ensemble antenne ferroviaire Champlain » Dessin No. 091-50992-01 et Annexe 2 « Promenade Samuel de Champlain phase 3 », plusieurs feuillets.