

Répondre à : Stéphanie Hamelin  
Ligne directe : 514.987.5085  
Adresse courriel : stephanie.hamelin@mcmillan.ca  
Notre N° de dossier : 259173  
Date : Le 10 juillet 2019

## **PAR COURRIEL**

Madame Caroline Cloutier  
**Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement**  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

### **Objet : Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic par la Ville de Lac-Mégantic**

Madame Cloutier,

Pour faire suite à votre lettre datée du 4 juillet 2019, voici les réponses aux questions soulevées :

#### **Question :**

**Dans le contexte où une nouvelle gare de triage serait construite dans le parc industriel de Lac-Mégantic, vous mentionnez que les « infrastructures actuelles d'évitement à Nantes continueraient d'être utilisées comme tel, dans le cadre de nos opérations courantes d'évitement » (DQ5.1, p.2).**

- **Qu'est-ce qui justifierait l'utilisation de la voie d'évitement de Nantes ?**

**Réponse :** La voie d'évitement est nécessaire pour permettre à un train qui se dirige vers l'ouest ou vers l'est de croiser ou de dépasser un autre train qui se dirige vers l'ouest ou vers l'est. Un train utiliserait la voie d'évitement et dégagerait le passage principal à Nantes et l'autre utiliserait la voie principale et rencontrerait ou dépasserait l'autre train.

Depuis que CMQR a acheté les actifs et débuté ses activités, elle a dû faire face à de nombreuses contraintes opérationnelles résultant de la perte de la cour de triage originalement située dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Afin de faire face à ces contraintes, la CMQR a dû réorienter ses activités d'entreposage et de triage vers Nantes

et Frontenac (alors que celles-ci étaient historiquement également utilisées comme voie d'évitement).

Dans l'hypothèse où les activités d'entreposage et de triage seraient redirigées vers un nouvel endroit situé dans la zone industrielle de Lac-Mégantic, et que la voie d'évitement de Frontenac ne serait plus utilisée pour cette fin, alors il demeure primordial que la voie d'évitement de Nantes puisse continuer d'être utilisée pour cette fin, étant le seul endroit où CMQR puisse procéder à de telles opérations d'évitement entre Nantes et la frontière américaine. Le nouvel endroit dans la zone industrielle ne sera pas équivalent à l'ancienne gare de triage, et ne sera pas même à proprement parler une « gare de triage », mais plutôt un endroit où se passera certaines activités associées à une gare. Ainsi, nous employons le terme « gare » ici dans le sens de ce qui se passera dans la zone industrielle et non pas dans son sens ferroviaire.

Par ailleurs, depuis notre lettre du 4 juillet 2019, nous avons également été en mesure d'affiner notre compréhension de l'impact sur nos opérations du déplacement des activités de triage et d'entreposage vers une potentielle nouvelle gare de triage à Lac-Mégantic, ainsi que l'arrêt des activités ferroviaires sur la voie d'évitement de Frontenac. À cet égard, nous souhaitons préciser que les besoins opérationnels de la CMQR (sous réserve des études nécessaires afin de pouvoir correctement les considérer), requièrent la prise en compte des paramètres suivants dans le cadre de l'aménagement de la potentielle nouvelle gare de triage :

1. Une longueur minimale de 14 000 pieds de voies de triage et d'entreposage serait nécessaire, divisée comme suit :
  - Deux voies d'une longueur respective de 8 000 pieds et 6 000 pieds; ou
  - Trois voies, incluant une voie d'une longueur minimale de 6 000 pieds, ainsi que deux autres voies ayant une longueur totale de 8 000 pieds (que ce soit d'une longueur égale de 4 000 pieds chacune ou de 5 000 pieds et 3 000 pieds, respectivement);
2. Une longueur minimale additionnelle de 6 000 pieds de voie d'évitement; et
3. La continuité des activités d'évitement à Nantes (mais la cessation des activités d'entreposage).

La configuration de la potentielle nouvelle gare de triage de la zone industrielle de Lac-Mégantic dictera si l'aménagement d'un triangle de virage (lequel était originalement présent dans l'ancienne gare de triage du centre-ville) devra être prévu.

- **Quelle serait la fréquence d'utilisation de la voie d'évitement de Nantes ?**

**Réponse :** La fréquence d'utilisation de la voie d'évitement à Nantes est variable. Sur la base des volumes actuels, nous prévoyons une utilisation d'une à deux fois par jour.

- **Quelle serait la durée approximative de chaque utilisation ainsi que la longueur des convois immobilisés sur la voie d'évitement de Nantes ?**

**Réponses :** La longueur des convois est variable et est tributaire de la demande de nos clients. Par le fait même, la durée approximative d'utilisation est également variable.

- **Avez-vous communiqué cette information à Transport Canada, au MTQ et à la Ville de Lac-Mégantic ?**

**Réponse :** Nous avons mentionné aux parties concernées la nécessité de continuer l'utilisation de la voie d'évitement de Nantes à de nombreuses reprises.

En espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Madame Cloutier, nos salutations distinguées.

McMillan LLP/S.E.N.C.R.L., s.r.l.



Stéphanie Hamelin