

Projet de réalisation d'une voie ferroviaire  
contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

6211-14-011

Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques du Bureau  
d'Audiences Publiques sur l'Environnement relativement au  
projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-  
ville de Lac-Mégantic

Central Maine & Quebec Railway Canada Inc.

Le 11 juillet 2019

## Introduction

Dans le cadre des audiences publiques du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) relativement au projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic, Central Maine & Quebec Railway Canada Inc. (CMQR) souhaite transmettre à la Commission certaines clarifications à propos de la voie ferroviaire de contournement envisagée, et plus particulièrement relativement à la construction de la voie en question.

## CMQR et son soutien du projet

Lors de la formation de la CMQR en 2014, le conseil municipal de Lac-Mégantic a fait savoir à la CMQR qu'il ferait des représentations en vue d'obtenir des instances appropriées l'aménagement d'une voie de contournement qui permettrait le passage des trains à l'extérieur du centre-ville. Depuis, la CMQR a démontré sa bonne volonté dans le cadre des efforts déployés par la Ville en ce sens en ne reprenant pas les activités de l'ancienne gare de triage au centre-ville de Lac-Mégantic, en ralentissant ses trains traversant le centre-ville sous la limite permise, en pourvoyant à certains besoins sociaux de la ville (par exemple, en arrêtant le passage de trains lors des commémorations de la tragédie du 6 juillet 2013 et pour accommoder une partie du Triathlon Extrême), et en promouvant les efforts de la Ville dans le cadre du travail d'ingénierie nécessaire aux études de préfaisabilité. La CMQR croit que ses relations avec le conseil municipal sont très positives, non seulement en raison de son appui, mais aussi parce que la CMQR a cherché à accommoder les souhaits de la Ville de Lac-Mégantic dans le cadre de son projet, en étant un bon citoyen corporatif et parfois même en transférant à la Ville des terrains pour ses propres besoins municipaux. Il faut bien souligner que le projet de voie de contournement présenté au BAPE n'est pas un projet soumis à l'initiative de la CMQR, mais bien plutôt par la Ville de Lac-Mégantic.

Depuis que la CMQR a débuté ses activités, elle a dû faire face à de nombreuses contraintes opérationnelles résultant de la perte de la gare 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). La CMQR souhaite opérer son chemin de fer, traversant la route entre St-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, de manière sécuritaire. Pour ce faire, la CMQR a certains besoins opérationnels, incluant, entre autre, de ne pas opérer ses trains sur la voie de contournement envisagée à une vitesse exagérée.

## Mise en Contexte et objectifs du mémoire

Le projet de voie ferroviaire présenté par la Ville de Lac-Mégantic envisage la construction d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic et la CMQR voit d'une manière positive le projet de voie de contournement présenté par celle-ci. Toutefois, il nous apparaît important de souligner, à la lumière des explications qui ont été fournies lors des audiences publiques des 11 et 12 juin 2019, une lacune importante, à savoir la construction d'une voie de contournement en voie de catégorie 3.

## Observations

Il a été mentionné lors des audiences publiques que la voie de contournement envisagée serait construite en catégorie 3, permettant des vitesses de l'ordre de 40 milles par heure. La CMQR est d'avis qu'une telle construction n'est pas optimale et ne répond pas à ses besoins opérationnels. Les arguments avancés pour justifier une telle construction sont de potentiels gains opérationnels et une amélioration de la sécurité, et nous souhaitons apporter certaines précisions relativement à ces aspects.

Dans un premier temps, il nous apparaît important de préciser que l'exploitation d'un réseau ferroviaire de catégorie 2 conformément à toutes les exigences réglementaires propres à une telle catégorie, tel que le fait la CMQR, est tout aussi sécuritaire que l'exploitation d'un réseau ferroviaire de catégorie 3 conformément aux exigences applicables à cette catégorie.

Dans un deuxième temps, la CMQR opère et gère présentement un réseau ferroviaire de catégorie 2, lequel correspond à ses besoins opérationnels. Il nous apparaît qu'il serait contre-productif de construire un segment unique d'une longueur limitée en catégorie 3, entre deux tronçons qui sont opérés et gérés en catégorie 2.

Tel que précisé lors des audiences publiques, les règles applicables à l'exploitation des voies ferroviaires feraient en sorte que seule une portion très limitée de la nouvelle voie envisagée pourrait être opérée à la vitesse permise de 40 milles par heure, si une telle vitesse maximale pouvait même être atteinte en raison des contraintes physiques et logistiques du milieu (courbes, dénivellation, approche d'arrêts potentiels en zone industrielle, etc.). Il nous apparaît donc erroné de soutenir que la construction d'une voie de catégorie 3 améliorerait la sécurité et l'efficacité de l'exploitation par CMQR de ses activités ferroviaires.

Par ailleurs, la CMQR n'a pas l'intention de gérer ses activités différemment en fonction de la catégorie de construction envisagée (ou livrée). À l'exception de certaines zones particulières où la vitesse peut être moindre en raison des exigences réglementaires ou opérationnelles, la CMQR opère son réseau à la vitesse permise de 25 milles par heure. La CMQR n'a pas l'intention de modifier ses opérations ni d'augmenter cette vitesse pour le tronçon particulier envisagé, même si celui-ci permet théoriquement une vitesse supérieure.

Également, la CMQR opère et entretient un réseau ferroviaire de catégorie 2 et a l'intention de continuer à opérer et entretenir son réseau conformément aux exigences liées à des voies ferroviaires de catégorie 2, et ce même si un tronçon est construit conformément aux exigences propres à une catégorie 3. Au surplus, si une voie de catégorie 3 est construite, il pourrait être nécessaire que des modifications y soient apportées, afin de rendre cette voie conforme à ses besoins opérationnels, en particulier relativement à l'aménagement et la construction des courbes qui pourraient devoir être modifiées afin d'éviter une dégradation prématurée de celles-ci lorsque des trains roulent à 25 milles par heure sur une voie construite pour permettre des vitesses plus élevées.

Nous vous remercions de l'attention portée aux clarifications exposées aux présentes relativement à la voie ferroviaire de contournement proposée par la Ville de Lac-Mégantic.