

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

6211-14-011

Rectifications suite à la révision des mémoires déposés 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 29 juillet 2019

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 rectifications quant à des énoncés formulés par certains participants dans le cadre des mémoires déposés auprès du BAPE relativement aux obligations ou aux activités de la CMQR.

- DM1 (p. 5) : La CMQR maintient en vigueur une police d'assurance de 100 millions de dollars, conformément à la réglementation applicable.
- DM1 (p. 6) : On ne peut affirmer que « les longs convois (plus 1,5 km) vont se multiplier »; la longueur des convois est amenée à fluctuer dans le temps, en fonction des demandes de la clientèle.
- DM8 (p. 2) : La vitesse des trains est régie par la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les exigences de Transports Canada. Nous continuerons d'opérer les trains conformément à la réglementation applicable, soit à une vitesse maximale de 25 milles par heure sur les tronçons construits en catégorie 2, sous réserve des exigences applicables ou des circonstances requérant une vitesse moindre (tel qu'en approche des activités d'entreposage ou autre en zone industrielle).
- DM11 : Tel que préalablement mentionné, la CMQR entend opérer une voie de catégorie 2, laquelle prescrit une vitesse maximale de 25 milles par heure. Par ailleurs, en raison de la présence de plusieurs expéditeurs à Lac-Mégantic qui requièrent que la CMQR arrête ses trains dans la zone industrielle, on estime que le temps de parcours pour la zone d'étude sera plutôt supérieur à trente minutes.
- DM36 (p.3); DM40 (p.2); DM42 (p.1) : Tel que mentionné lors des audiences, nous avons l'intention d'opérer les trains à une vitesse maximale de 25 milles par heure, conformément à la réglementation applicable pour un tronçon de catégorie 2. Pour de plus amples clarifications relativement à la vitesse envisagée sur la voie de contournement, nous vous prions de vous référer aux observations mentionnées à notre mémoire.
- DM36 (p. 9) : Il est erroné d'affirmer que les représentants de la CMQR ont indiqué lors des audiences du BAPE de juin 2019 que « le transport des produits dangereux est appelé à augmenter de façon exponentielle dans les prochaines années ». Nous avons indiqué lors des audiences que le nombre de wagons que nous transportons pour nos clients augmente petit à petit, au fil des ans, et que le transport de marchandises dangereuses augmente de manière proportionnelle à l'ensemble de nos activités.
- DM26 (p. 1) : Nous souhaitons préciser que l'augmentation de nos activités de transport est graduelle; le nombre de convois transportés augmente un petit peu, au fil des ans.

Enfin, nous souhaitons préciser qu'en ce qui concerne les mentions relatives à l'épandage d'herbicide le long du chemin de fer, l'utilisation des sifflets, l'utilisations des voies d'évitement et le transport de marchandises dangereuses, qui sont mentionnées dans le cadre de nombreux mémoires, la CMQR respecte la réglementation applicable relativement à chacun de ces éléments. Par ailleurs, la CMQR ne transporte pas de chlore.