

GROUPE DES PROGRAMMES

Le 30 août 2019

349

DQ23.1

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

6211-14-011

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

**Objet : Réponse à la question DQ23 demandée par le Bureau d'audiences publiques en
environnement concernant le projet de voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic**

Bonjour Madame Cloutier

Voici les réponses associées à la question DQ23 posée par la commission le 29 août 2019 :

*À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 11 et 12 juin derniers sur le
projet mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, vous soumet les
questions suivantes.*

*Les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé dans un communiqué de presse daté
du 28 août 2019 le déplacement des activités ferroviaires de Nantes et de Frontenac vers le parc
industriel de Lac-Mégantic. On y précise que ce déplacement serait financé conjointement par
les gouvernements fédéral et provincial à même l'entente de principe intervenue en 2018.*

Question 1 : Quel est le coût estimé de ce déplacement?

Question 2 : Est-ce que le financement de ce déplacement est inclus dans l'enveloppe
budgétaire de 133 M\$?

Réponses aux questions 1 et 2 : Le coût des nouvelles infrastructures permettant le
déplacement des activités ferroviaires au parc industriel sera finalisé dans le cadre des plans et
devis du projet. Les sommes estimées par AECOM pour la voie d'évitement prévue à Frontenac
seront réaffectées au déplacement des opérations ferroviaires dans le parc industriel. Ainsi, les
coûts pourront être financés à même l'enveloppe budgétaire de 133M\$ prévue pour le projet.

Question 3 : Quel est l'impact de ce déplacement sur l'échéancier du projet ?

Réponse : Nous n'anticipons aucun impact sur l'échéancier du projet de la voie de
contournement. La construction des infrastructures ferroviaires permettant le déplacement des
activités ferroviaires dans le parc industriel sera intégrée aux plans et devis du projet.

Question 4 : Est-ce que la voie d'évitement de Frontenac serait maintenue? Veuillez expliquer.

Réponse : Non. La voie d'évitement qui était prévue dans le secteur de Frontenac sera retirée du projet. De plus, la voie d'évitement actuelle située à Frontenac (aussi appelée la voie Vachon) sera démantelée une fois la voie de contournement opérationnelle.

Question 5 : Est-ce que la voie d'évitement de Nantes serait maintenue?

Réponse : Oui. La voie d'évitement de Nantes restera en place, mais les activités d'entreposage et de triage de wagons qui s'y déroulent cesseront. Elle sera donc utilisée seulement comme voie d'évitement pour la rencontre de trains et non comme voie d'entreposage ou de triage.

Question 6 : Est-ce que ce déplacement impliquerait un changement majeur du tracé retenu par l'initiateur ? Veuillez expliquer.

Non, le déplacement n'impliquera pas de changement majeur du tracé. Des aménagements devront être réalisés dans le parc industriel pour permettre à CMQR d'effectuer l'entreposage et le triage des wagons. La planification des aménagements requis sera finalisée dans le cadre de la phase des plans et devis pour le projet.

Par ailleurs, pourriez-vous déposer l'étude de faisabilité qui a été réalisée.

Le rapport final de l'étude de faisabilité n'est pas encore terminé. Nous en fournirons une copie à la commission lorsque le rapport final sera déposé auprès de Transports Canada.

Sincères salutations,



Luc-Alexandre Chayer

Directeur, Programmes d'infrastructures de transport
Québec et Territoires du nord
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
luc-alexandre.chayer@tc.gc.ca