

Installations portuaires et Services ferroviaires / Transport  
262, 1<sup>ère</sup> rue  
La Baie, (Québec)  
G7B-3R1  
Canada  
T (418) 544-3311  
F (418) 544-9663

292

DQ10.1

Projet de desserte ferroviaire au terminal  
maritime de Grande-Anse à Saguenay

6211-04-054

Saguenay, le 29 juin 2012

Mme Rita Leblanc,  
Commission du BAPE concernant le *projet de desserte ferroviaire au terminal  
maritime de Grande-Anse* par l'Administration Portuaire du Saguenay et  
Promotion Saguenay inc.  
Édifice Lomer Gouin  
575 rue Saint-Amable, Bureau 2.10  
Québec, QC  
G1R 6A6

Objet : Réponse à la seconde demande d'informations adressées par la  
Commission au Roberval-Saguenay.

Madame,

Vous trouverez ci-après les informations demandées dans votre lettre du 28 juin  
2012.

En espérant répondre aux besoins de la Commission, n'hésitez pas à me  
recontacter si le besoin se manifeste.



*Jean Pedneault,*

Rio Tinto Alcan  
Directeur, Installations Portuaires et Services Ferroviaires,  
General Manager, Port and Railway Services  
262 1<sup>ère</sup> Rue, PO BOX 10  
La Baie, Québec, Canada  
G7B 3R1

Tel./Phone: 418-544-9634  
Fax: 418-544-9663  
Courriel: jean.pedneault@riotinto.com

Questions spécifiques et réponses

1. **Possédez-vous des normes ou un code de bonnes pratiques en ce qui concerne le transport ferroviaire de nuit ?**
  - a. Non. Nos opérations ferroviaires sont encadrées par un Manuel d'Exploitation Ferroviaire, autorisé par le Ministère du Transport du Québec. Les règles incluses dans ce manuel sont les mêmes autant de jour que de nuit.
2. **Étant donné que le réseau ferroviaire Roberval-Saguenay (RS) doit pouvoir compter sur la disponibilité du tronçon situé entre Arvida et la desserte 13 heures par jour pour répondre à ses propres obligations (54 % de la journée) (DQ5.1, QC-1), RTA limiterait-il la connexion de la desserte à son réseau aux heures de la nuit ?**
  - a. Non. Les heures d'interconnexions sont à déterminer en fonction de la logistique du Roberval-Saguenay et des besoins de Grande-Anse.
3. **Le réseau ferroviaire Roberval-Saguenay serait-il capable de supporter une augmentation de son achalandage équivalente à 2 convois par jour (scénario moyen proposé par le promoteur) et à 5 convois par jour (scénario supérieur proposé par le promoteur) et ce uniquement pendant les heures du jour (PR3.3, p. 9) ?**
  - a. À ce stade-ci, le service du Roberval-Saguenay qui est prévu, se résume à apporter et/ou chercher les convois à l'interchange de la desserte sur les voies de garage prévues au projet. Il appartient au promoteur de définir ses opérations de la desserte elle-même en fonction de la spécificité de sa logistique par la suite. À titre d'exemple, le service à l'interchange peut s'effectuer de nuit mais le trajet sur la desserte peut se faire de jour.
  - b. Malheureusement, il nous est impossible de fournir avec assurance la réponse à cette question sans avoir une analyse complète de la logistique complète incluant, entre autres, le tonnage total, la longueur des convois en question, leur origine, leur destination, la capacité de leur traitement au Port de Grande-Anse, les heures d'interconnexions avec le CN, les opérations actuelles du Roberval-Saguenay, etc...

- c. Le réseau du Roberval-Saguenay a la capacité de manutentionner de 2 à 5 convois additionnels par journée de 24 heures sur son tronçon.
- d. Quant à savoir si ça peut se faire uniquement de jour, la réalisation des études logistiques complètes sera nécessaire pour pouvoir y répondre. Cependant, très grossièrement, il est réaliste de supposer qu'il faudra au moins une livraison de nuit à l'interchange pour des tonnages importants, ou pour plus d'un convoi par jour, à chaque jour.

**4. Veuillez documenter :**

- a) **les accidents de train impliquant des voitures, des camions, des piétons, des animaux ou d'autres trains ayant eu lieu sur le réseau ferroviaire RS depuis sa création. Préciser, lorsque connue, la cause de l'incident;**
  - a. Nous ne tenons pas de registres concernant ce type d'accidents. À chaque occasion nous rapportons l'événement au MTQ et/ou au corps de police qui a juridiction, et nous collaborons aux enquêtes de ceux-ci, s'il y a lieu.
- b) **les déversements ayant eu lieu sur le réseau ferroviaire RS depuis sa création. Préciser, lorsque connue, la cause de l'incident.**
  - a. Le Roberval-Saguenay existe depuis 1911 et les exigences légales de rapporter les déversements n'ont pas toujours existé. Le registre des déversements que nous utilisons compile les données depuis 1998.
  - b. Ce registre nous montre qu'il y a eu 31 déversements, pour l'ensemble des installations du Roberval-Saguenay d'Alma à La Baie (160km et 4 cours de triage), de 1998 à 2012.
  - c. Annuellement, le nombre de déversements a varié de 0 à 4.
  - d. Concernant les causes, 5 de ces déversements ont fait suite à un déraillement ou une collision, 1 seul déversement a impliqué une perte d'étanchéité du contenu d'un wagon et les 25 autres ont été causés par des bris de composantes mécaniques (Valves, conduites, etc...) de nos équipements (locomotives, matériel d'entretien, wagons).
  - e. Sauf pour les déraillements et collisions, les quantités déversées ont été de l'ordre de 47 litres en moyenne.

- f. Les produits déversés (surtout du diésel et de l'huile) sur le sol sont toujours récupérés et disposés.
5. **Possédez-vous un système ou protocole de réception et de gestion des plaintes des citoyens ? Le cas échéant, veuillez nous le décrire.**
  - a. Les gens communiquent avec le Roberval-Saguenay surtout par téléphone. Lorsqu'il y a plainte, celle-ci est référée au superviseur du secteur qui, la plupart du temps, visite le plaignant. On détermine si un plan d'action est nécessaire. La plainte est référée au Coordonateur environnement pour fin de comptabilisation, d'analyse et de suivi.
6. **Avez-vous, depuis les années 1990, reçu des plaintes concernant le bruit ? Si oui, veuillez en préciser la nature.**
  - a. Nous recevons généralement de 2 à 3 plaintes par année concernant le bruit.
  - b. La très grande majorité de ces plaintes concerne l'utilisation du sifflet (qui est obligatoire) aux passages à niveau et, occasionnellement, à l'accouplement des wagons.
7. **Le réseau ferroviaire Roberval-Saguenay est-il constitué d'une voie unique ou double, sur toute sa longueur ou sur certains tronçons ? Y a-t-il, à l'heure actuelle, des projets visant à doubler les voies simples du RS à court, moyen ou long terme ?**
  - a. Le réseau du Roberval-Saguenay est constitué seulement de voies uniques, sauf pour les cours de triage et les voies de garage. Il n'y a pas de projet visant à doubler nos voies.