

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

292

DQ14.1

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

6211-04-054

Saguenay, le 8 août 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 troisième demande d'informations adressée par la
Commission au Roberval-Saguenay.

Madame,

Vous trouverez ci-après les informations demandées dans votre lettre du 27 juillet
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^{ère} 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) **Selon votre expérience, quelle est en moyenne la durée de vie utile d'un dormant de chemin de fer traité à la créosote ?**
 - a) Entre 20 et 30 ans.

- 2) **Sur quels critères vous basez-vous pour déterminer qu'un dormant de chemin de fer traité à la créosote est en fin de vie utile ?**
 - a) Nos critères de remplacement sont les suivants :
 - i) Rupture – Traverse cassée sur toute son épaisseur;
 - ii) Fente en long – Fente d'un bout à l'autre de la traverse et sur toute son épaisseur;
 - iii) Fente en bout – Fente du bout de la traverse aux trous des crampons, ou fente sur toute la hauteur de la traverse assez large pour laisser passer le ballast, amenant un mauvais maintien du nivellement et de l'écartement de la voie;
 - iv) Entaille – Encoche faite par un rail ou une selle de rail ou résultant d'un entaillage sur une profondeur de 2 po ou plus dans le cas des traverses no 1, ou de 1 po ou plus dans le cas des traverses no 2;
 - v) Écrasement – Affaissement, avec ou sans défibrage, de la surface d'appui du rail de 1po ou plus au point où elle ne peut assurer le maintien du nivellement, du dressage et de l'écartement de la voie;
 - vi) Altération des trous de crampon – État se manifestant par de multiples fissurations du bout, par des crampons soulevés, un déplacement du rail ou de la selle de rail de plus de 1 po, ou un sur-écartement (incluant le sur-écartement sous charge);
 - vii) Pourriture – Décomposition du bois occasionnant le relâchement des crampons ou un défaut d'écartement ou de nivellement de la voie;
 - viii) Avarie – Traverse endommagée par un déraillement, des pièces trainantes ou un incendie, au point où elle ne peut assurer le maintien du nivellement, du dressage et de l'écartement de la voie;
 - ix) Usure – Usure de la traverse ou arrondissement de sa face inférieure cause par son mouvement sur le ballast, entraînant un mauvais maintien du nivellement et du dressage de la voie, ainsi qu'un relâchement des crampons.

- 3) **Est-ce qu'un dormant de chemin de fer traité à la créosote, en fin de vie utile, peut être recyclé ou réutilisé à d'autres fins ?**
 - a) À l'heure actuelle, nous ne connaissons pas de procédés viables de recyclage ou de valorisation des dormants usés qui rencontrent les lignes directrices du

MDDEP relatives à la gestion du bois traité. Par conséquent, nous procédons à la destruction des dormants usés par des entreprises spécialisées et reconnues.

- 4) **Selon votre expérience, l'absence de triangle de virage à l'extrémité nord de la desserte aura quelles répercussions sur la sécurité et sur le bruit sur l'ensemble du tracé?**
- a) N'ayant pas d'informations détaillées sur les infrastructures futures de Port Saguenay, nous ne pouvons pas émettre d'opinion spécifique reliée à ce triangle de virage. Nous devons nous limiter à une opinion générale concernant tout triangle de virage.
 - b) L'utilisation d'un triangle de virage n'est pas nécessaire ni obligatoire. Mais c'est une infrastructure qui peut faciliter la vie des opérateurs de locomotives en évitant à ceux-ci d'avoir à opérer une locomotive à reculons.
 - c) Mais en opérant une locomotive à reculons, en autant que les règles d'opération des chemins de fer et les lois sur la sécurité ferroviaire soient respectées, le niveau de sécurité est similaire.
 - d) Pour ce qui est du bruit, l'impact se limite aux environs immédiats du potentiel triangle. L'augmentation ou la diminution sonore n'est pas vraiment reliée à la présence ou non d'un triangle de virage mais plutôt aux particularités opérationnelles en présence.