Mars 2021



## PORTRAIT GÉNÉRAL

- Acquis en mai 2015 par le gouvernement du Québec
- Trafic ferroviaire
- Transport de marchandises entre Matapédia et Caplan :
- → 4 326 wagons en 2019



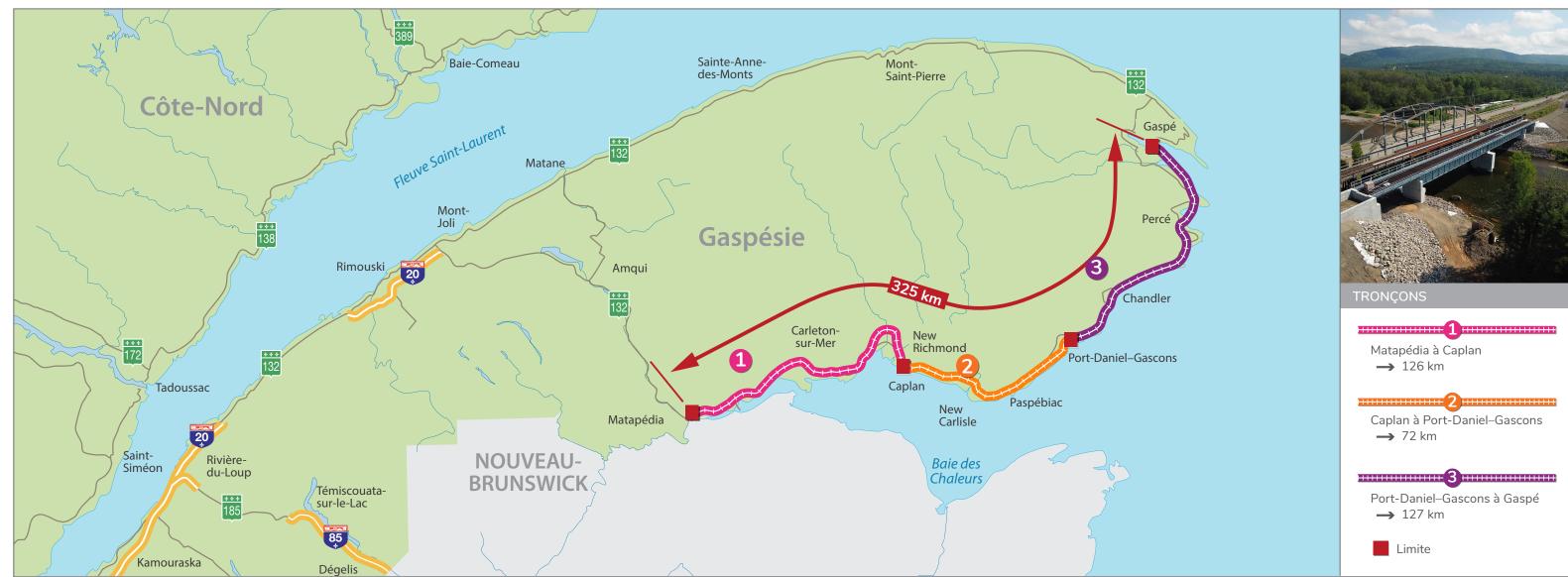
- Projet majeur de réhabilitation
- Assujetti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique
- Réserve de 235 M\$ prévue au Plan québécois des infrastructures
- Mise en place d'un bureau de suivi de la réalisation du projet avec la communauté

### **OBJECTIFS DES TRAVAUX**

Réhabiliter ou reconstruire les infrastructures du réseau et consolider des sites présentant des risques pour la voie ferrée en raison de l'instabilité de falaises rocheuses ou de l'érosion côtière, le tout afin de permettre la reprise d'un service de desserte de marchandises et de favoriser la reprise du transport de passagers jusqu'à Gaspé



- Exploitation du réseau
  - Aide maximale du gouvernement du Québec de 12,15 M\$ sur 5 ans à la Société du chemin de fer de la Gaspésie pour l'exploitation, l'entretien et le développement
- Enjeux d'érosion et de submersion côtières
  - Près de 29 km du chemin de fer exposés aux aléas côtiers
- Contribution financière de 45,8 M\$ du gouvernement fédéral (entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé)







# PROJET DE RÉHABILITATION

Mars 2021

## ÉTAT D'AVANCEMENT ET TRAVAUX À VENIR



- Description
  - Seule portion du réseau en exploitation
  - Transport de marchandises uniquement
  - Nombre total de structures : 28
  - Longueur exposée aux enjeux d'érosion et de submersion côtières : 6 km

#### MISSION ACCOMPLIE SUR CE TRONCON SIX MOIS AVANT LA DATE PRÉVUE!

Le 23 décembre 2020, deux nouveaux ponts ont été mis en service à Cascapédia-Saint-Jules, ce qui permet aux trains de marchandises de circuler à plein rendement entre Matapédia et Caplan.

#### • Travaux en 2021

- Travaux de parachèvement des deux nouveaux ponts
- Démolition des anciennes structures

#### Travaux de maintien des actifs

- Remplacement d'environ 5 000 traverses
- Ajout de pierres (ballast) et nivellement de la voie ferrée
- Poursuite des études géotechniques et hydrauliques de sites vulnérables à l'érosion et à la submersion côtières

### • Travaux réalisés

- Travaux d'ingénierie essentiels à la construction des deux nouveaux ponts
- Travaux d'ingénierie servant à évaluer l'état des structures, des ponceaux, des murs de soutènement et des enrochements

#### Travaux de maintien des actifs

- Réfection du pont ferroviaire au-dessus de la rivière Kempt à Ristigouche-Partie-Sud-Est
- Changement de 70 000 traverses
- Amélioration des signaux lumineux aux passages à niveau
- Remplacement de près de 5 km de rails boulonnés par de longs rails soudés et remplacement d'autres composants de la voie ferrée, dont 150 000 anticheminants
- Ajout de ballast, nivellement et autres travaux de voie ferrée



### TRONÇON 2 CAPLAN À PORT-DANIEL-GASCONS

#### Description

- Portion actuellement inexploitée (aucun trafic ferroviaire)
- Nombre total de structures : 14
- Longueur exposée aux enjeux d'érosion et de submersion côtières : 6,7 km

#### • Travaux en 2021

- Poursuite de la construction du pont à Caplan
- Poursuite de la réhabilitation du pont de la baie de Port-Daniel-Gascons
- Début des travaux sur plusieurs infrastructures à réhabiliter ou à reconstruire
- Poursuite des études préparatoires pour les travaux de réhabilitation et de construction sur d'autres structures, telles que des analyses de caractérisation des sols ainsi que des études géotechniques et hydrauliques

#### Travaux de maintien des actifs

- Travaux d'ingénierie préparatoires à la réfection du tunnel de Port-Daniel-Gascons
- Réfection de la gare de triage de New Carlisle
- Déboisement partiel de l'emprise du projet
- Poursuite des études géotechniques et hydrauliques de sites vulnérables à l'érosion et à la submersion côtières
- Ajout de ballast et nivellement de la voie

#### • Travaux réalisés

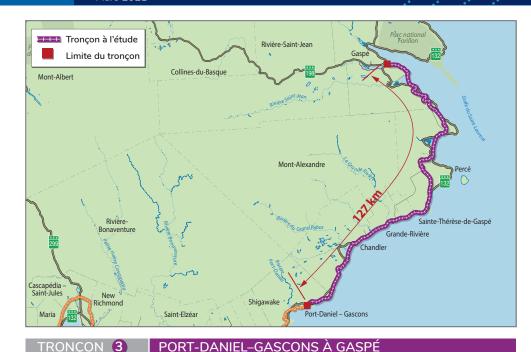
- Travaux d'ingénierie essentiels à la construction et à la réhabilitation de ponts
- Travaux d'ingénierie servant à évaluer l'état des structures, des ponceaux, des murs de soutènement, des enrochements et d'un tunnel

#### Travaux de maintien des actifs

- Remplacement de **75 000 traverses**
- Ajout de ballast et nivellement de la voie ferrée
- Amélioration des signaux lumineux aux passages à niveau
- Première phase de déboisement de l'emprise du projet

#### • Mise en service

 $\rightarrow$  2022



#### Description - Portion actuellement inexploitée (aucun trafic ferroviaire)

- Nombre total de structures : 24
- Longueur exposée aux enjeux d'érosion et de submersion côtières : 16,2 km

- Travaux d'ingénierie sur 21 infrastructures à réhabiliter ou à reconstruire, incluant une analyse de faisabilité de deux passerelles pour piétons et cyclistes

#### Travaux de maintien des actifs

- Remplacement de 10 000 traverses
- Ajout de ballast et nivellement de la voie ferrée
- Poursuite des études géotechniques et hydrauliques de sites vulnérables à l'érosion et à la submersion côtières

### Travaux réalisés

- Travaux d'ingénierie servant à évaluer l'état des structures, des ponceaux, des murs de soutènement et des enrochements
- Préparation des avant-projets préliminaires pour des sites présentant des risques en raison de l'instabilité de falaises rocheuses et de l'érosion côtière

#### Travaux de maintien des actifs

- Remplacement de 15 000 traverses et de selles de rail
- Ajout de ballast et nivellement de la voie ferrée
- Empierrement du site du banc de Pabos

#### • Mise en service

→ 2024 Pour favoriser la circulation d'un train touristique entre Gaspé et Percé



→ 2025 Pour favoriser le transport de marchandises et de personnes sur l'ensemble du réseau

- Amélioration des signaux lumineux aux passages à niveau



