

6211-14-011

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. JOSEPH ZAYED, président**
 M. PIERRE RENAUD, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉALISATION D'UNE VOIE FERROVIAIRE
CONTOURNANT LE CENTRE-VILLE DE LAC-MÉGANTIC
PAR VILLE DE LAC-MÉGANTIC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

SÉANCE TENUE LE 11 JUIN 2019 À 19 H
SALLE BESTAR DU CENTRE SPORTIF MÉGANTIC
5400, RUE PAPINEAU À LAC-MÉGANTIC

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 11 JUIN 2019

MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET	13
PAUSE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. ÉMERY BÉLANGER	21
M. RICHARD POIRIER	31
M. JEAN-CLAUDE BOUTIN.....	32
M. SYLVAIN CÔTÉ.....	39
MME JOSÉE MORIN.....	50
M. MARC BOUCHER.....	65
M. DANIEL DALLAIRE.....	71
M. ROBERT BELLEFLEUR.....	81
M. ROGER CARRIER.....	89
M. RAOUL PROTEAU.....	90
ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DU LAC MÉGANTIC ET SON BASSIN VERSANT,	
M. ROBERT MERCIER.....	101
M. GÉRALD FORTIER.....	116
M. MICHEL DALLAIRE.....	125
M. RÉJEAN ROY.....	131
M. DANIEL POIRIER.....	147
M. JACQUES GAGNON.....	159
M. RAYMOND LAFONTAINE.....	171
M. ÉRIC VALLERAND.....	177
M. SYLVAIN CÔTÉ.....	184
MOT DE LA FIN	192

SÉANCE AJOURNÉE AU 12 JUIN 2019 À 13 H 30

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, bonsoir, mesdames, messieurs.

 Alors, bonsoir, mesdames, messieurs. Je vous souhaite la bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic par la Ville de Lac-Mégantic.

10 Bienvenue également aux personnes qui suivent les travaux par Internet au moyen de la webdiffusion vidéo.

15 Donc, mon nom est Joseph Zayed. Ceux qui ont assisté à la commission il y a deux ans, j'étais également présent et je présidais la commission. Je préside, donc, cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné par... au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE -- je vais simplement me limiter à dire « BAPE » les prochaines fois -- par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur Benoit Charette. Et je me limiterai à dire « le ministre de l'Environnement », également.

20 Je suis accompagné par mon collègue commissaire, monsieur Pierre Renaud.

25 Permettez-moi, tout d'abord, d'apporter quelques petites précisions. Je vous demanderais, tout d'abord, de bien vouloir mettre votre cellulaire en mode sourdine, ainsi que d'autres appareils électroniques qui peuvent faire du bruit.

30 Je vous prie également de noter que la prise de photos et de vidéos n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée des participants, à l'exception bien sûr des médias. Si vous avez des questions à ce sujet, vous pouvez vous adresser à la conseillère en communication qui est en arrière de la salle, à la table d'accueil.

35 Par ailleurs, comme vous l'avez probablement constaté, sinon vous le constaterez, un photographe est présent parmi nous ce soir, car le BAPE souhaite se doter d'une banque de photos qui sera éventuellement utilisée par son site Web ainsi que pour certains documents qu'il rend publics. Afin de vous prévenir, nous avons également pris soin d'installer une affiche à l'entrée de la salle. Le photographe a eu pour consigne, entre autres, de demeurer discret, bien sûr, afin de ne pas déranger le bon déroulement de l'audience. Sachez que les photos cibleront des sujets en particulier, et un formulaire devra être rempli et signé au préalable par ceux et celles qui accepteront de se prêter à l'exercice.

40

Et je tiens à vous remercier d'ores et déjà de votre compréhension.

Voici maintenant le mandat du BAPE, qu'il a reçu le 7 mai dernier. En fait, c'est une lettre qui s'adresse au président du BAPE, monsieur Philippe Bourke.

« *En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au BAPE de tenir une audience publique concernant le projet de réalisation d'une voie ferroviaire qui contourne le centre-ville de Lac-Mégantic par la Ville de Lac-Mégantic et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.* »

Et c'est signé: « *monsieur Benoit Charette, ministre* ».

Je rappelle qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir des faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet. On en a eu beaucoup d'enjeux qui ont été soulevés par les médias au cours des derniers temps. Ce sont des enjeux qui s'accrochent au dossier et qui pourraient être d'une grande utilité pour ce soir.

Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur, justement, les enjeux qui seront soulevés par le projet et, dans un deuxième temps, recueillir l'opinion des personnes intéressées et, bien sûr, analyser le projet.

De plus, la commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects écologiques, sociaux et économiques.

Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer les principes de la Loi -- en fait, il y en a 16 -- afin de les intégrer dans la mesure du possible dans la recherche d'un développement durable dans la démarche même d'analyse.

Par ailleurs, l'article 6.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement accorde aux commissaires mandatés pour mener la présente enquête les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête.

En outre, mon collègue et moi-même sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les Valeurs éthiques du BAPE.

Ainsi, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur

participation pleine et entière.

5 C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, ou encore des remarques désobligeantes, des propos diffamatoires ou des attitudes méprisantes.

10 Le BAPE a élaboré à cet égard des règles de participation qui visent à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles sur le site Web du BAPE. Elles sont également contenues dans un document disponible à l'accueil, en arrière de la salle. Ces règles de participation portent également sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve donc le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles.

15 Respecter ces règles, bien sûr, permet un dialogue serein et constructif, et c'est l'objectif de cette première partie d'audience.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

20 C'est à partir de ces deux analyses que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, qui rendra une décision sur le projet.

25 Cette commission d'enquête effectue l'examen public du projet de manière, donc, à satisfaire les exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec.

30 Le mandat de la commission d'enquête a débuté hier, le 10 juin, et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera, donc, remis au ministre de l'Environnement au plus tard le 9 octobre prochain. La publication du rapport se fera au plus tard 15 jours après le dépôt du rapport au ministre.

35 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon les règles de procédure.

Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources que la commission a jugé bon d'inviter.

Ensuite, j'inviterai le porte-parole de l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic, à décrire les grandes lignes de son projet.

40 Une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation de la Ville. C'est à ce moment qu'un

registre sera disponible à l'arrière de la salle pour toutes celles ou tous ceux qui désireront poser des questions sur le projet.

5 Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription pour venir poser leurs questions.

L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie, c'est celle qui débute ce soir.

10 L'objectif est de compléter l'information sur le projet.

Elle donne la possibilité à la commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses de l'initiateur du projet ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources.

15 Remarquez, on va se mettre de la partie, mon collègue et moi, on va ajouter à vos questions. Et si jamais vous posez des questions pour lesquelles vous n'obtenez pas de réponse que vous jugerez satisfaisante, nous nous ferons un devoir d'être des facilitateurs.

20 Les personnes-ressources sont des ministères ou des organismes que la commission a identifiés comme étant susceptibles de recevoir des questions du public ou de la commission.

La première partie de l'audience permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir les connaissances sur les différents sujets.

25 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées normalement dans un délai de 48 heures afin que les renseignements demandés soient rendus publics le plus rapidement possible. Ils deviendront alors accessibles par Internet, ainsi que dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

30 La commission va consentir également à recevoir, durant la séance, cette séance tout comme les prochaines, par courrier électronique, des questions à l'adresse de son mandat. La commission décidera toutefois du moment opportun pour les poser. Dépendamment de la nature et de la portée des questions, la commission pourrait également estimer avantageux d'adresser certaines questions par écrit à des personnes-ressources ou à l'initiateur du projet. Dans ce cas, également, les réponses seront
35 rendues publiques sur le site Web du BAPE dès leur réception.

Même si je me répète légèrement, la première partie de l'audience ne sert donc pas à recevoir des opinions des participants ou leurs réactions, mais plutôt de poser des questions, toutes les questions qu'ils désirent.

40

Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre l'opinion, bien sûr, mais plutôt que nous l'entendrons à la deuxième partie de l'audience publique, qui débutera le 16 juillet, donc environ un mois après aujourd'hui.

5 C'est dans cette deuxième partie que les citoyens prendront position sur le projet. Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire Avis d'intention disponible à la table d'accueil ou encore dans le site Web du BAPE.

10 Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Caroline Cloutier, qui est présente en salle ce soir, en arrière, pour... votre intention de présenter un mémoire ou encore, vous n'êtes pas obligé de présenter un mémoire écrit, vous pouvez présenter tout simplement une opinion verbale. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Faites-le savoir, s'il vous plaît, à notre coordonnatrice au plus tard le 3 juillet. Autrement, à défaut d'avoir reçu cet avis d'intention, il est possible maintenant que la commission
15 décide de ne pas tenir de deuxième partie de l'audience. Maintenant, c'est une option. Si personne ne se manifeste pour présenter un mémoire ou présenter une opinion, la commission peut décider de ne pas tenir la deuxième partie de l'audience, donc, au mois de juillet. J'y reviendrai, d'ailleurs, avec un peu plus de précisions là-dessus un peu plus tard.

20 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit au plus tard le 11 juillet.

25 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous pourrons bien sûr échanger avec vous afin de bien comprendre votre position.

30 Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter ou -- il y a des personnes qui sont particulièrement mal à l'aise de parler en public, ces personnes-là ont la possibilité de déposer un mémoire sans le présenter verbalement, ou opter uniquement pour une présentation verbale, si vous n'avez pas le temps d'écrire votre mémoire, vous pouvez tout simplement venir verbalement signifier votre point de vue.

35 Par ailleurs, la commission vous offre également la possibilité de transmettre votre opinion sur le projet par courriel à l'adresse du mandat. Cette adresse, je pense qu'elle paraît sur l'écran. Je pense qu'elle devait paraître sur l'écran, mais enfin. Bon. L'adresse existe, en arrière, vous pouvez vous la procurer, c'est très facile. Dans votre courriel, vous devrez inscrire votre nom complet, sans aucune autre information personnelle. La commission peut recevoir votre opinion par courriel tout de suite après la fin de la première partie également donc à l'adresse du BAPE.

40

Il y a donc, pour faire une synthèse, quatre manières de s'exprimer : un mémoire sans présentation verbale, un mémoire avec présentation verbale, une présentation verbale sans mémoire ou encore des commentaires ou un avis par courriel à l'adresse du mandat.

5 Je voudrais cependant attirer votre attention sur des nouvelles dispositions découlant des modifications apportées aux Règles de procédure du BAPE au début de l'année 2018. Une de ces modifications permet à la commission, exactement comme je vous le disais tout à l'heure, de ne pas tenir de deuxième partie si personne ne manifeste son intention d'être entendu par la commission.

10 Selon ces règles, et je cite:

« *Lorsqu'une personne manifeste à la commission son intention de présenter un mémoire écrit ou de faire connaître oralement son opinion et ses suggestions sur le projet, la commission doit tenir la deuxième partie de l'audience publique.* »

15 « *En l'absence d'une telle demande, la commission peut, à sa guise, tenir la deuxième partie de l'audience si elle le juge qu'il en va de l'intérêt de l'enquête.* »

20 À noter qu'après les séances de l'audience publique, la commission pourrait continuer à poser des questions par écrit tant à l'initiateur du projet qu'aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet et son analyse. La commission, tout comme elle va le faire actuellement, compte recevoir les réponses dans un délai de 48 heures.

25 Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics. Ils deviendront accessibles par Internet et dans les centres de consultation.

30 Par ailleurs, ce qui est dit en audience publique est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Donc, tout est enregistré, tout va être sténotypé et tout va être retranscrit. Aussi, la webdiffusion audio et vidéo des séances publiques dans le site Web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

35 Veuillez enfin noter que la page Facebook du BAPE est une plateforme pour informer les citoyens sur les activités de l'institution et non pour poser les questions et émettre des opinions à une commission d'enquête en cours. Donc, les propos tenus par toute personne sur la page Facebook du BAPE ne seront pas pris en compte dans le cadre des travaux de notre commission.

40 Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique.

J'ignore exactement combien de séances il va avoir, bien honnêtement, là. Nous commençons ce soir, nous poursuivrons demain après-midi, nous poursuivrons ensuite demain soir et nous déciderons.

5 Tout d'abord, voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, la commission d'enquête. À ma gauche, la table des analystes du BAPE, ils sont trois. Et ensuite, celle des personnes-ressources, ils sont nombreux pour cette commission. À ma droite, donc ici, la table des représentants de l'initiateur du projet. Et devant vous, la table où vous viendrez poser vos questions.

10 L'inscription pour les questions, je vous le rappelle, se fait en arrière, à la table d'accueil, en arrière de la salle, dès que je l'annoncerai.

15 Donc, ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Donc, il est inutile d'y aller dès maintenant. Deux... la salle est pas mal pleine, en fait, je vais laisser cette... je vais laisser une certaine souplesse, mais je vois quand même que la salle est pas mal pleine, donc je vais me limiter à ce que j'avais écrit: deux questions seront admises par intervention, sans sous-question. Et cette règle permettra au plus grand nombre possible de participants de poser leurs questions.

20 Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Et je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible, bien sûr, que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

Pour les questions posées par mon collègue, monsieur Renaud, les porte-paroles sont invités à lui répondre directement.

25 Lorsque vous viendrez poser vos questions, je vous demande d'éviter, et je pèse bien mes mots, les longs préambules à vos questions. En fait, idéalement, les préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Il ne sera également pas permis de commenter la réponse obtenue. Vous savez, au cours de ma carrière, il y a eu... il y a des personnes extrêmement habiles qui viennent poser une question qui n'est pas claire, donc ils posent une sous-question, une sous-sous-question. Et avec le nombre de personnes, et dépendamment des personnes qui s'inscrivent au registre, si vous n'êtes pas nombreux, si vous êtes juste venus vous informer, si vous ne vous inscrivez pas en grand nombre au registre, bien sûr, à ce moment-là, il me fera plaisir d'être beaucoup plus lousse dans la réception de vos questions pour les personnes qui se sont... qui se seraient inscrites.

35 Par ailleurs, mon collègue et moi, nous pouvons bien sûr intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et de l'initiateur du projet pour obtenir des informations complémentaires à celles qui ont été posées par les participants.

40

Si le temps le permet, bien sûr vous pourrez vous réinscrire au registre pour poser d'autres questions.

5 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être transmise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

10 La commission rendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique cette information en tout ou en partie ou de ne pas la rendre publique. Et la décision elle-même sera rendue publique. Si l'information ou le document dont la commission a reconnu le caractère confidentiel était toutefois considéré par la commission comme nécessaire à ses travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat.

15 Par ailleurs, les personnes concernées par la décision de la commission bénéficieront d'un délai, avant la diffusion publique, si telle était la décision de la commission, pour réagir à sa décision.

20 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document, mais qui a des doutes quant à sa nature confidentielle peut s'adresser, bien sûr, à la coordonnatrice qui se chargera alors de vérifier le tout auprès de la commission.

25 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document et la commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents qui sont déposés.

30 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission. Donc, à ma gauche, les analystes, mesdames Anny-Christine Lavoie, Catherine Plasse et Karine Jean. À la table d'accueil, à l'arrière de la salle, la conseillère en communication, madame Karine Lavoie, et les coordonnatrices, mesdames Caroline Cloutier et Geneviève Grenier.

35 À noter que la transcription, pardon, la sténotypie se fera par mesdames Véronique Sangin et Roxanne Veilleux, qui ne seront pas présentes ce soir en salle. Par ailleurs, du Services... du Centre de services partagés du Québec, monsieur Michel Guimond assumera la responsabilité de la logistique alors que monsieur Daniel Moisan assumera celle du son. Enfin, monsieur Raphael Sioui sera chargé de la webdiffusion.

J'invite le porte-parole de l'initiateur du projet à nous présenter, maintenant, les membres de son équipe.

40 À vous la parole, monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

Merci, Monsieur le président.

5 Donc, je me présente, je suis Conrad Lebrun, ingénieur à la Ville de Lac-Mégantic, et je serai le porte-parole pendant ces audiences.

10 Je vous présente mon équipe, ou l'équipe de la Ville de Lac-Mégantic. De la firme Stantec, le chargé de projet, monsieur Jean Hardy, ingénieur, et monsieur Pierre-Philippe Faber, chargé de projet adjoint. En arrière de moi, les responsables de la firme AECOM, monsieur Barry Palynchuk, ingénieur, chargé de projet pour la firme AECOM, madame Laurence Goesel, géographe-aménagiste, et monsieur Normand Gauthier, biologiste-aménagiste.

LE PRÉSIDENT :

15 Ça va? Merci, monsieur Lebrun.

20 Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources. Je demanderais à chaque porte-parole de se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

25 Du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, madame Rail?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

30 Bonsoir. Marie-Emmanuelle Rail, de la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce soir, je suis accompagnée de madame Valérie Saint-Amand, qui est coordonnatrice au projet routier à la Direction des évaluations environnementales, et, dans la salle, de mon collègue Jean-François Cloutier, qui est analyste à la Direction régionale de l'Estrie. Pour ce soir, c'est notre équipe, mais dès demain après-midi, nous aurons également monsieur Julien Hotton, qui est l'expert pour le climat, l'étude du climat sonore, et aussi monsieur Michel Duquette qui est l'expert pour l'analyse des risques technologiques.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci, madame.

40 Du ministère de la Santé et des Services sociaux?

Dre ISABELLE SAMSON :

Bonjour. Isabelle Samson, qui représente le ministère, qui travaille à la Direction de santé publique de l'Estrie.

5

LE PRÉSIDENT :

Merci, docteur Samson.

10

Du ministère de la Sécurité publique?

M. STEVE BOIVIN :

Bonjour. Steve Boivin, de la Direction des opérations, la sécurité civile. Je suis accompagné aujourd'hui de Maude Tremblay-Létourneau, conseillère régionale en sécurité civile, qui a assisté à toutes les liaisons avec la Municipalité pour la supporter dans le cadre du projet.

15

LE PRÉSIDENT :

Merci.

20

Du Central Maine & Quebec Railway?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Oui, bonjour. Stéphanie Hamelin, pour la Central Maine & Quebec Railway. Je suis accompagnée du président de la CMQR, monsieur Ryan Ratledge, qui est dans la salle, et de mon collègue François Tougas.

25

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

30

De la Municipalité de Nantes?

35

M. JACQUES BRETON :

Jacques Breton, maire de la municipalité de Nantes. Je suis seul.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur le maire.

5 De la Municipalité de Frontenac?

M. GABY GENDRON :

10 Gaby Gendron, maire de la municipalité de Frontenac. Je suis accompagné de René Pépin, conseiller qui a travaillé une partie de sa vie pour les chemins de fer, ainsi que Denis Godin, du Service sécurité incendie, qui travaille à la municipalité de Frontenac et à la ville de Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

15 Merci, Monsieur le maire.

De Transports Canada?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Oui, bonjour. Luc-Alexandre Chayer, je suis le directeur du programme d'infrastructure et de transport à Transports Canada. Donc, je suis accompagné de Luciano Martin, qui est notre directeur de la division ferroviaire à Transports Canada, et également accompagné, là, d'une équipe dans la salle représentant les services légaux et puis différents analystes et conseillers.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

30 De la MRC du Granit?

M. PATRICE GAGNÉ :

35 Oui, bonjour. Patrice Gagné, responsable de l'aménagement et de l'environnement à la MRC du Granit.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

40

Et enfin, du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation?

M. CHRISTIAN PELLETIER :

5 Oui, bonjour. Christian Pelletier, du... directeur au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Je suis représentant du Bureau de reconstruction et de relance de Lac-Mégantic pour le ministère des Affaires municipales.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci.

Et finalement du ministère des Transports?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

15 Bonjour. Jean-Marc Bissonnette, je suis directeur au ministère des Transports pour la Direction du transport ferroviaire. Et je suis accompagné de monsieur Frédéric Angers, qui est au fond de la salle, ici.

LE PRÉSIDENT :

20 D'accord, merci beaucoup.

25 Alors, j'aimerais vous signaler que d'autres personnes-ressources pourraient également être sollicitées par la commission et une demande leur a été adressée. En fait, il s'agira, à ce moment-là, pour le moment d'un besoin de réponse par écrit seulement, qui serait suffisant, du ministère des Forêts de la Faune et des Parcs -- mais on m'a informé qu'il y a une personne-ressource qui serait dans la salle ce soir -- du Bureau de la sécurité des transports du Canada, du ministère de la Culture et des Communications, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

30 Le porte-parole, maintenant, de l'initiateur du projet, qui présentera le projet, aura environ 25 minutes. Après cette présentation, nous ferons une petite pause d'une quinzaine de minutes et le registre d'inscription sera ouvert pour ceux et celles qui voudraient poser des questions.

35 Monsieur Lebrun, à vous la parole.

M. CONRAD LEBRUN :

40 Merci. Nous allons inviter monsieur Jean Hardy à faire la présentation du projet à la salle.

**PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET
M. JEAN HARDY**

5

M. JEAN HARDY :

C'est beau? Merci, monsieur Zayed. Mesdames et messieurs, bonsoir.

10

On a préparé une présentation d'une vingtaine d'acétates. Le but étant de vous faire prendre connaissance de l'état d'avancement du projet, tel qu'il est présentement, ainsi que, je dirais, des principaux enjeux et contraintes reliés au projet.

15

Donc, la structure ou l'organisation de l'étude de faisabilité. Étude de faisabilité qui a commencé il y a presque quatre ans, jour pour jour. Donc, l'initiateur du projet est la Ville de Lac-Mégantic. C'est la Ville qui avait lancé, à l'époque, les appels d'offres pour retenir deux mandataires: nous, nous étions... Stantec, en fait, c'est le chargé de projet pour le suivi de l'étude de faisabilité; et tout ce qui est conception technique, réalisation de l'étude de faisabilité, la firme AECOM. Il y a eu des réunions également de coordination avec l'exploitant ferroviaire, CMQ. Il y avait un comité de suivi qui a été mis en place pour la réalisation de l'étude de faisabilité dont faisaient partie Transports Canada, le ministère des Affaires municipales, Développement économique Canada et ministère des Transports du Québec.

20

Les objectifs d'étude, ça n'a jamais changé, principalement, c'est d'améliorer la sécurité ferroviaire pour la population de la ville de Lac-Mégantic et des municipalités avoisinantes. Pour ce faire, il faut éloigner la voie ferrée des centres résidentiels, on va vous revenir tantôt avec des chiffres à cet appui; et diminuer les pentes longitudinales du tracé existant, donc avec une nouvelle voie de contournement; et d'optimiser les activités du parc industriel, donc de se connecter par voie ferroviaire, par antenne, sur le parc industriel existant.

25

30

Au niveau de l'échéancier du projet, je vais vous parler... bien, en fait, ce que vous voyez dans le haut, c'est l'étude... le cadre rouge, c'est l'étude de faisabilité d'AECOM. Donc, plusieurs étapes sont déjà complétées. Là, je ne veux pas nécessairement revenir là-dessus. Disons que pour deux mille... ce qui s'est passé à partir de l'année passée, je dirais, juin 2018, jusqu'à aujourd'hui, ça a surtout été l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact environnemental qui avait été déposée, donc questions-réponses. On a reçu la recevabilité de l'étude le 26 avril 2019. Le BAPE a été mandaté.

35

40

Et ce qui reste à réaliser au niveau du mandat d'AECOM, c'est l'étude d'avant-projet définitif. On a fait un avant-projet préliminaire. Maintenant, un avant-projet définitif, je vous dirais, c'est une coche un petit peu plus élevée en termes techniques. Donc, c'est d'aller un petit peu plus loin au niveau de l'élaboration du profil, plus précis au niveau de la géométrie également, les quantités, le raffinement des

coûts, les emprises exactes requises.

5 Donc, cette phase-là n'est pas débutée, mais devrait débiter incessamment. En fait, elle doit débiter dès qu'on aura toutes les informations. En fait, vous les voyez plus bas. Il y a eu une campagne, il y a des gens qui ont vu les foreuses sur le terrain. Il y a eu des campagnes d'exploration géotechnique. Donc, il y a eu des forages tout au long du tracé afin de trouver quels étaient les sols en place, la profondeur du roc et autres informations pertinentes pour la conception. Il y a eu des relevés topographiques, il y a eu des inventaires forestiers de faits également. Et il y a eu des rencontres de propriétaires.

10 Donc, tout ce qui est géotechnique, je vous dirais, les relevés topographiques sont essentiels à la réalisation de l'avant-projet définitif par AECOM. Suite à ça, et c'est la partie du bas, donc qui est suite au rapport du BAPE, décision gouvernementale à savoir pour la suite du projet. Tout ce qui est réalisation de la voie ferrée comme telle, donc on parle de plans et devis, on parle de travaux de construction, à ce moment-là, ce n'est plus l'initiateur Ville de Lac-Mégantic. Transports Canada est impliqué à ce niveau-là. Et on parle de deux saisons, 2021 et 2022.

20 La justification du projet, j'ai toujours cette acétate-là dans toutes les présentations qu'on a faites depuis quatre ans, mais à la veille de la sixième commémoration, je pense que c'est bon de se rappeler pourquoi on fait le projet. Donc, le déraillement survenu le 6 juillet aux petites heures du matin. 47 décès. Des trains qui transportaient plus de 7 millions de litres de pétrole, 6 millions de litres déversés dans le sol et dans le... et également au niveau... le lac Mégantic. Des dizaines de bâtiments détruits. 31 hectares de terrains contaminés qui ont été décontaminés. La santé psychologique des résidents. Il y a eu trois enquêtes à cet effet-là qui ont démontré qu'il y avait des... vraiment des séquelles reliées à cet incident, à cet incident tragique. Il y a également eu des études économiques qui ont démontré que l'économie de la région était à la baisse suite à l'accident. Tout ça pour dire qu'il y a une volonté de reconstruire un centre-ville vert et plus sécuritaire, donc sans train.

30 Les aménagements ferroviaires existants limitent le potentiel de développement du centre-ville et créent un sentiment d'insécurité pour les résidents. Il y a des nombreux croisements actuels, il y a des passages à niveau à différents endroits qui entravent ponctuellement la circulation. Il y a l'entretien des infrastructures et des services municipaux à proximité de la voie ferrée qui sont plus complexes et plus coûteux, la voie ferrée créant une barrière. Et il y a le risque potentiel qu'un autre accident survienne en milieu urbain avec la géométrie en plan et profil actuel.

35 Vous voyez à l'écran, en rouge, le tracé retenu. On parle d'un tracé d'un peu plus de 12,4 kilomètres, qui commencent au croisement, un peu... un petit peu à l'ouest du carrefour giratoire existant de la route 161 et de Laval, et qui suit par après, je dirais, on a cherché vraiment... on a déplacé le passage à niveau sur la 161 un peu plus vers le nord de sorte à être capable de coller un peu plus au sud de la route 161. Ensuite, croisement du 10^e rang, croisement de Pie-XI. On longe ensuite l'antenne

ferroviaire de Tafisa. -- Ah, peut-être qu'il y avait ça, bien oui.

5 Ensuite, on traverse la rivière Chaudière, avec un pont qui est, je dirais, à une vingtaine de mètres au-dessus de la rivière Chaudière. C'est le moyen qui nous permet de diminuer les pentes longitudinales du projet. Donc, en ayant un pont beaucoup plus haut au niveau de la rivière Chaudière, parce que la topographie étant en cuvette, à Lac-Mégantic, évidemment, au niveau de la rivière Chaudière, donc ça nous permet de diminuer les pentes. Suite à ça, on traverse Wolfe, on revient vers la route 204 que l'on croise grâce à un étage sous la route 204. Par la suite, on bifurque un peu vers l'ouest et, au niveau de la ville de Frontenac, on a une topographie un petit peu plus difficile, et donc on essaie de minimiser les quantités de remblai et de déblai à cet effet-là.

10 Et dans le projet actuel, ici, il y avait... sur la voie ferrée existante, il y avait une voie d'évitement, qu'on appelle Vachon, qu'on doit remplacer. Donc, notre projet présentement comprend un doublement de la voie ferrée pour le dernier tronçon de... avant de se raccorder à la voie existante.

15 Le tracé retenu croise 10 cours d'eau. Il y a 9 ponceaux. C'est des ouvrages qui permettent à l'eau de passer sous la voie ferrée. Il y a 9 ponceaux qu'on peut qualifier de majeurs, donc plus grands que 2 mètres. Il y a 20 ponceaux plus petits. Le drainage de la voie ferrée se fait par fossés longitudinaux, donc le corridor ferroviaire conserve l'eau jusqu'à tant qu'il y ait des exutoires qui permettent d'amener l'eau, principalement vers le lac Mégantic. Parce que, je vous dirais, tout le bassin versant de la voie de contournement se draine vers le lac Mégantic. Donc, tout drainage vers les terrains privés n'est pas permis.

20 L'emprise est de 30 mètres de façon nominale, sauf qu'il y a plusieurs endroits où on a des bons déblais, on a des épaisseurs de remblais importantes. Dans ce cas-là, évidemment, l'emprise est un petit peu plus large. Ça, on pourrait en reparler. Je vous mentionnais des déblais importants. Un déblai important généralement, bon, plus que 5 mètres de haut, on en a pour un peu plus de 3 kilomètres et -- excusez, des déblais importants -- et des remblais importants, même critère, plus haut que 5 mètres, on en a pour deux kilomètres et demi, environ.

25 Le coût du projet est évalué à 133 millions.

30 Une analyse comparative du tracé retenu avec le tracé actuel. Donc, la longueur du tracé retenu est de 12... précisément, 12,453 kilomètres, par rapport au tracé actuel qui est de 11.6 kilomètres. Il y a une pointe de pente près de Nantes à 1.43 % sur le tracé actuel. On s'est limité à des pentes de 1 % pour le tracé retenu. Dans certains cas, sur de courtes longueurs, on va chercher du 1.1-1.15.

35 Les résidences à proximité dans un rayon de... dans un corridor de 100 mètres par rapport au tracé, il y en a 265, principalement dans le secteur du centre-ville de Lac-Mégantic, par rapport à 8 avec le tracé retenu. Au niveau des passages à niveau publics, il y en a 12 dans le tracé actuel, il y en a 5

dans le tracé retenu. Les ponts d'étagement, il y en a deux présentement dans le tracé actuel et nous en aurons trois dans le tracé retenu.

5 Au niveau des courbes, bon, les courbes du tracé retenu, c'est une voie ferrée de classe 3. Donc, généralement, on cherche à avoir des courbes, je dirais, de rayon de 3-4 degrés. Il y a trois courbes, de mémoire, qui ont des rayons de 5 degrés, c'est le maximum qu'on a pour le tracé retenu. Au niveau du tracé actuel, il y a une courbe de 8 degrés qui est la courbe que vous pouvez toujours observer au centre-ville.

10 Le temps de parcours de la zone d'étude, considérant les limitations de vitesse à 10 miles à l'heure dans le secteur près du centre-ville, de part et d'autre du centre-ville, on parle d'une cinquantaine de minutes entre Nantes et Frontenac. Avec le tracé retenu, considérant que c'est une classe 3, et que les infrastructures permettent une meilleure vitesse, donc on calcule à peu près un temps de parcours équivalent à 13 minutes.

15 L'accessibilité au parc industriel, présentement, elle se fait par le centre-ville. Donc, c'est une antenne qui remonte vers Tafisa, Logibel et autres, vers le parc industriel, tandis qu'avec le tracé retenu, il y aurait aiguillage de la voie principale vers la voie... vers les antennes ferroviaires du parc industriel. Bon.

20 Suite au BAPE spécial d'il y a deux ans, en mai 2017, suite à l'annonce également, de l'annonce gouvernementale en mai 2018, il y a eu des variantes qui ont été regardées. Ce que vous voyez en vert, ce sont deux variantes qu'on a regardées du côté de Nantes. Et ce que vous voyez en mauve, à droite de l'écran, ce sont deux variantes qu'on a regardées du côté de Frontenac.

25 Pour Frontenac, le but était d'essayer de trouver un tracé qui passe sur la limite des trécarés. Donc, c'est la limite des lots, autant que possible, et d'éviter de couper des lots en diagonal ou de morceler des lots de façon plus importante, si on veut. Je vais vous en parler sur l'acétate suivante, les constats qui ont été faits sur les analyses de ces variantes.

30 Au niveau de Nantes, l'objectif était de passer du côté nord de la route 161, donc de l'autre côté. Là il y a deux variantes qui ont été regardées, une qui demandait trois ponts d'étagement et, celle en pointillé, c'était une variante qu'on a faite en deuxième qui impliquait un passage à niveau sur la route 161.

35 Au niveau de Frontenac, compte tenu... vous le voyez un peu avec les cartes qui vous ont été remises et on le voyait un peu à l'écran, la topographie à Frontenac est vraiment difficile en termes de boutons à traverser, si on veut. Donc, les tracés qu'on avait regardés au niveau des variantes à Frontenac impliquaient, parce que là on parlait vraiment de déblais de 50 mètres et plus, donc c'était des tunnels, carrément des tunnels. Dans le cas d'une variante, c'était un tunnel de plus de... en fait,

beaucoup plus qu'un kilomètre. CMQ avait été consultée. Bon. Ils n'opèrent aucun tunnel dans tout leur réseau. C'est des besoins, évidemment, en termes de conception, de réalisation, c'est beaucoup plus long. Et c'est surtout au niveau des coûts, là on parlait de coûts supérieurs à 300 millions pour la variante, celle qui revenait un peu en diagonal vers notre tracé.

5

Au niveau de Nantes, bien là on était de l'autre côté de la route 161. Donc, on se rapprochait du lac à Original, à l'Original, et d'un enclavement possible au niveau du 10^e rang. Il y avait un passage à niveau au niveau de la route 161 qui était un angle de biais, vraiment élevé, à la limite de la faisabilité, de l'acceptabilité. On était très près d'une courbe et c'est une zone de 90 kilomètres à l'heure. En termes de sécurité, ça n'a pas été retenu à ce niveau-là. Ça amenait également des délais de conception et de réalisation plus longs. Au niveau des coûts, c'était également plus coûteux que le projet retenu.

10

Les prochaines acétates, je vous parle un peu de l'étude d'impact sur l'environnement, donc des principaux enjeux environnementaux qui ont été relevés. Le milieu physique en gros, bien, c'est ce qui nous entoure, c'est tout ce qui est sol en place, la topographie, les lacs, les cours d'eau. Juste vous dire, évidemment, il y a le lac Mégantic comme tel qui est... dans lequel toute la voie ferrée se draine présentement. Le lac Mégantic se jette dans la rivière Chaudière qui rejoint le fleuve Saint-Laurent.

15

Des élévations importantes. Évidemment, je vous parlais de cuvettes, tantôt. Entre Nantes et le centre-ville de Lac-Mégantic, on parle de plus de 68 mètres de dénivelé, de différence. Au niveau de Frontenac, c'est un petit peu moins élevé, mais c'est quand même effectivement le même effet. Donc, le train descend vraiment de Nantes vers le centre-ville et remonte vers Frontenac. C'est incontournable au niveau de la conception technique. Il y a des zones à risque au niveau des inondations le long de la rivière Chaudière. Au niveau du roc, on parle principalement de roches sédimentaires et quand même de bonnes précipitations annuelles. Donc, c'est un ouvrage qui va demander quand même un très bon drainage.

20

25

Au niveau des prochaines acétates, ce sont des cartes, en fait, qui font partie de l'étude d'impact qu'on a scindée en quatre. Donc, je vais juste vous mentionner un petit peu les grandes... les grands points qui ressortent. Donc, du côté ouest de la route 161, un léger empiètement sur terres agricoles. Par la suite, on croise une ligne de TransÉnergie, d'Hydro-Québec. Par la suite, on doit couper évidemment le chemin, le sentier de motoneiges et de quads. On le recoupe d'ailleurs plus loin au parc... dans le parc industriel. Il y a un passage à niveau au niveau du 10^e rang. Par la suite, bon, il y a un cours d'eau qu'on traverse, perturbations... modifications possibles de l'habitat du poisson. Par la suite, c'est Pie-XI. Présentement, au niveau de Pie-XI, on a eu une rencontre avec les citoyens il y a quelques semaines. Il y a différentes variantes qui sont regardées au niveau de la faisabilité d'un passage à niveau. C'est toujours en discussion à ce niveau-là. Donc, ça va se décider pour l'avant-projet définitif.

30

35

40

Je vous mentionnais tantôt qu'au niveau du sentier motoneiges et quads également, près de Villeneuve, on doit amener une relocalisation de ce sentier-là. Ici, on parle de perte de 43... un petit peu plus de 43 hectares de milieux humides. Évidemment, ce n'est pas à l'endroit spécifiquement montré par la flèche, c'est quand même sur l'ensemble du projet.

5

Par la suite, on croise au niveau de Wolfe, passage à niveau également. Impacts sonores possibles au niveau des résidences, perturbations visuelles. On passe sous la route 204, étagement routier proposé, il y a des terres agricoles à ce niveau-là. Toujours le déplacement du sentier de motoneiges.

10

Au niveau de Frontenac, on parle de 69,4, superficie de... forestière productive. Il y a des habitats de poissons qui vont être également à regarder. Il y a des... il y a des cours d'eau dont on doit maintenir... en fait, au niveau des ponceaux, il y a soit habitat de poisson, pas de poisson, ou il y a soit libre passage, pas libre passage, mais ça, ça va être décidé au niveau des plans et devis à venir. Il y a des cours d'eau, principalement un petit peu... un petit peu à l'est du 3^e rang, principalement, qu'il va falloir regarder attentivement parce qu'on le longe tout le long du tracé.

15

Ce qu'on a mis, à droite, ce sont des constats généraux. Donc, des acquisitions sur au moins 82 terrains ou parties de terrains, ce qui touche 41 propriétaires différents. Une réduction du potentiel de production forestière et acéricole, et... c'est ça, perte de territoires agricoles protégés un petit peu inférieure à 62 hectares.

20

Donc, au niveau du milieu physique, il y a toujours des risques de contamination et d'érosion des sols, des risques également d'apport de sédiments dans les cours d'eau, contamination temporaire des eaux de surface et souterraines par la machinerie. Il y a des mesures d'atténuation qui vont être mises en oeuvre par l'entrepreneur durant les travaux. Évidemment, les devis, les devis vont dire aux entrepreneurs toutes les mesures qui doivent être mises en place en termes de contrôle de l'érosion ou de charriage de sédiments dans les cours d'eau, que ce soit bassins ou autre.

25

Pour milieu biologique, j'en parlais, perte de superficie de végétation terrestre, 69,4 hectares, dont 43 de milieux humides. Là aussi il y a des mesures d'atténuation qui vont être proposées pour limiter les perturbations en bordure de l'emprise des travaux. Les pertes de milieux humides sont compensées, généralement par des projets de compensation ou financièrement.

30

Ensuite, risque de propagation. Le terme EEE, c'est: espèces exotiques envahissantes, ce qu'on ne veut pas avoir dans notre cour nécessairement. Ça peut être: alpestrin, roseau commun, et autres de ce genre. Donc, il peut y en avoir au long du projet. Généralement, dans les plans et devis, il y a des mesures qui sont signifiées aux entrepreneurs pour empêcher que ça se propage. Donc, ces secteurs-là sont bien délimités. Ils sont enfouis lorsqu'ils sont arrachés.

35

40

5 Au niveau des oiseaux, faunes terrestres, espèces et autres, il y a des mesures d'atténuation. Il y a des limites au niveau du déboisement, des périodes restrictives et... bien, c'est ça, donc, pour limiter les pertes de végétation. Tout ce qui n'aura pas besoin d'être déboisé, au niveau de l'emprise, ça aussi on peut voir, essayer de conserver des bandes boisées par endroit.

10 Au niveau du milieu humain, des côtés positifs, c'est l'embellissement du paysage et condition de vie au niveau de la population et par le réaménagement des voies existantes, de la voie existante en parcs et espaces verts au centre-ville.

15 Impacts économiques pour la région pendant la phase de construction et suivant la mise en service. Un environnement sonore plus sain pour une majorité de résidents. Pour les résidents impactés, il y a des mesures antibruits dont le but de la rencontre demain après-midi sera le sujet de discussion, mais il y a des buttes effectivement proposées à plusieurs endroits.

20 Réduction des risques et de la gravité des conséquences d'un nouvel accident ferroviaire. Donc, accroissement du sentiment de sécurité pour une grande partie de la population. Il y aura également un service de soutien psychosocial mis à la disposition des résidents.

25 Et globalement, une réduction du nombre de passages à niveau publics en milieu urbain. Je vous parlais de cinq passages à niveau. Donc, augmentation de la fluidité de la circulation aux passages et moins de sifflement du train.

30 Au niveau de ce que ça donne au niveau des résidences, donc là on a classé en fonction du rayon par rapport à la voie ferrée. Donc, de 0 à 15 mètres, il n'y en a pas présentement, il n'y en a pas dans la voie de contournement. De 15 à 30 mètres, on les a classés par ville, il y en a 18 dans le tracé actuel, il en reste une dans la voie de contournement. Entre 30 et 100 mètres, on parle de plus de 240... 250 dans le tracé actuel, il en reste 7 dans la voie de contournement. Entre 100 et 500 mètres, on en a plus de 1 300 présentement et on tombe à peu près à 200 avec la voie de contournement.

35 Donc, il y a des acquisitions partielles ou totales requises. J'en parlais tantôt. 86 hectares de terrain. Il y a un processus de négociation gré à gré pour conclure des ententes qui a été mis en branle avec SPAC.

40 Diminution de la valeur de certaines terres dédiées à la production forestière et agricole qui engendre des pertes de rendement pour les producteurs, indemnités prévues.

Impact à valider sur la production des puits, les puits privés, les puits d'eau potable à proximité du tracé. Il y a une étude de puits à faire. Généralement, cette étude-là se fait au niveau des plans et devis, donc on n'est pas rendu là. Et dans les devis, il y a toutes sortes de mesures qui sont spécifiées aux entrepreneurs pour s'assurer qu'il n'y a pas de contamination ou de dommages créés à

l'approvisionnement en eau.

5 Sentiers récréatifs, motoneiges, quads, Route Verte entrecoupés. Il y a des réaménagements à planifier également, ça va être prévu aux plans et devis, ou à l'APD. Et impact sur les réseaux routiers durant la phase de construction, évidemment camionnage et autres, il y a des mesures de gestion de la circulation qui sont toujours prévues à ce niveau-là aux plans et devis.

10 Il y a eu une analyse de risques d'accident technologique, je ne veux pas aller trop loin là-dedans. Juste pour vous dire qu'il y a eu... en fait, c'est un petit peu le processus qui a été suivi, donc l'identification des dangers, soit les matières dangereuses, acide chlorhydrique, chlorate de potassium et autres, qui sont transportés. Il y a des scénarios d'accident qui ont été élaborés. Ça, c'est avec la nouvelle voie ferrée. De majeurs... de mineurs à majeurs. Les conséquences, les rayons d'impact possibles, les fréquences, les probabilités. Donc, on évalue le risque, on le compare à ce qui est acceptable. Suite à ça, il y a des mesures de prévention et d'atténuation qui peuvent être mises en place.

15 En termes de conclusion générale, le risque individuel est acceptable avec la nouvelle voie ferrée, selon les normes en vigueur, pour la réalisation d'une voie ferrée en tenant compte des mesures d'atténuation prévues ou déjà en place. Le risque technologique a été évalué avec plusieurs hypothèses conservatrices, donc le risque réel individuel devrait être inférieur à celui obtenu. Puis là je ne veux pas aller dans les détails, on pourra en parler plus... plus longuement ou on pourra répondre aux questions au niveau de ce que ça représente en termes de probabilité.

20 Surveillance et suivi au niveau environnemental, il y a un programme de surveillance environnementale qui va être mis en place, suite à l'émission du décret. Le décret vient avec plusieurs conditions que le promoteur aura à respecter. Donc, évidemment, ces mesures environnementales là sont intégrées aux plans et devis et, de toute façon, le promoteur devra retourner demander des approbations de certificats d'autorisation 22, 35, et autres, et MPO, pour le poisson, passage poisson. Donc, tout ça est intégré aux plans et devis et sera autorisé en conséquence.

30 Application du plan d'urgence durant les travaux. Au niveau du suivi environnemental, j'en parlais tantôt, suivi de la santé des résidents et suivi de l'environnement sonore, que ce soit au niveau camionnage, dynamitage ou autre.

35 Donc, en conclusion, transport ferroviaire, un des objectifs était d'améliorer la sécurité des mouvements des trains et des mesures en cas d'accident ferroviaire. Au niveau de l'environnement, répondre au sentiment d'insécurité qui anime une partie de la population. En termes de circulation, augmenter la fluidité du trafic routier en zone urbaine surtout par la minimisation du nombre de passages à niveau. Risques associés au transport de matières dangereuses, diminuer les risques en diminuant la probabilité d'accident et la gravité des conséquences. Infrastructures et services

municipaux, donc améliorer les coûts et les délais d'opération pour les municipalités en enlevant la barrière que crée la voie ferrée. Et au niveau des milieux urbains, donc améliorer la qualité de vie dans les quartiers en diminuant les contraintes sonores et de vibration. Et ça serait ma dernière acétate.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Hardy.

10 Monsieur Lebrun, à chaque fois que vous allez présenter quelque chose pour lequel... que nous n'avons pas dans le dossier, je vous demanderais de déposer une version papier et une version électronique à la coordonnatrice. Il en est de même pour les personnes-ressources.

15 Donc, nous allons prendre une pause de 15 minutes et le registre est ouvert pour toutes les personnes qui voudraient s'inscrire.

SUSPENSION DE LA SÉANCE
REPRISE DE LA SÉANCE

20 **LE PRÉSIDENT :**

25 Alors, j'appellerais, dès maintenant, monsieur Émery Bélanger. S'il vous plaît. Alors, bonsoir monsieur Bélanger.

M. ÉMERY BÉLANGER

30 **M. ÉMERY BÉLANGER :**

35 Bonsoir, Monsieur le président. La première question va s'adresser... on nous a dit tout à l'heure que les pentes, les lignes de courbe du terrain, à des niveaux, l'eau s'en irait presque toute dans le lac Mégantic. Moi, j'ai regardé les courbes, là, puis ça va bien plus dans la rivière Chaudière que dans le lac Mégantic, là. J'aimerais savoir, voir si c'est moi qui est dans le champ ou si j'ai mal compris.

LE PRÉSIDENT :

40 Je vais commencer par poser votre question, l'adresser à monsieur Lebrun.

M. ÉMERY BÉLANGER :

Bonsoir.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui, effectivement, je pense que c'est un petit erratum de dire que toute l'eau est drainée dans le lac Mégantic. En majeure partie, l'eau, elle va être drainée dans la rivière Chaudière. Il y avait une carte de déposée dans les réponses-questions qui présentait la délimitation des bassins de drainage du lac

10 Mégantic, rivière Chaudière et du lac Orignal.

LE PRÉSIDENT :

Madame Rail, est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter de la part du ministère?

15

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

De mon souvenir, c'est ce que j'ai vu dans l'étude d'impact moi aussi. Il y avait trois bassins versants qui étaient traversés et le... celui qui occupait la plus grande superficie, là, au milieu, je crois, aussi se déverse dans la rivière Chaudière, mais ça serait à revérifier, je ne suis pas certaine.

20

LE PRÉSIDENT :

Donc, là, on vous donne raison, monsieur Bélanger.

25

M. ÉMERY BÉLANGER :

Bon, c'est beau. Ça fait que...

30

LE PRÉSIDENT :

Votre deuxième question?

35

M. ÉMERY BÉLANGER :

... j'ai bien compris, de même! J'ai lu ma carte comme il faut.

L'autre question, c'est pour la voie d'évitement Vachon. Moi, je trouve ça inconcevable, puis on a des plans depuis trois, quatre ans, qu'ils ne nous ont jamais dit qu'à un moment donné qu'il y avait une

40 rencontre au bout de monsieur Carrier, monsieur couture, qui s'en allait vers monsieur Gendron, qu'on a

5 su ça par Transports Canada, puis on a présenté ça au BAPE, puis il n'y a pas personne qui savait que... même pas les maires. Je ne sais pas si la Ville le savait, là. Puis ni les ingénieurs, ils ne nous ont jamais présenté ça, là. Je trouve ça déplorable qu'on se réunisse pour avoir des informations puis qu'on attend, on a ça à la dernière minute, puis que là après ça on veut voter pour un projet puis on n'a pas les vraies données, là.

LE PRÉSIDENT :

10 Vous, vous résidez dans la ville de Lac-Mégantic? La municipalité de Nantes? Munici...

M. ÉMERY BÉLANGER :

Moi, j'ai des propriétés dans les trois places.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc...

M. ÉMERY BÉLANGER :

20 Puis je demeure à Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

25 Non, mais la question est importante. Ce n'est pas parce que je suis curieux, là, mais c'est important pour savoir qu'est-ce qui a été fait par chacune des Municipalités ou par chacune des Villes -- ou par la Ville -- pour informer sa population. Je voulais savoir qui a adressé la question, mais là vous avez des propriétés dans les deux municipalités et la ville...

30 **M. ÉMERY BÉLANGER :**

Et la ville.

LE PRÉSIDENT :

35 ... donc, et vous n'avez pas, ni d'un bord ni de l'autre, été informé de quoi que ce soit. C'est ça que vous nous dites, là?

40

M. ÉMERY BÉLANGER :

5 Oui. Mais même le... moi, là, quand on a eu la rencontre avec Transports Canada, la Municipalité de Frontenac n'était pas au courant, c'est nous autres qui a dit au maire qu'il y avait une voie d'évitement sur le chemin Woburn.

LE PRÉSIDENT :

10 D'accord. Je vais commencer par monsieur Lebrun. Qu'est-ce que la Munici... qu'est-ce que la Ville de Lac-Mégantic a fait pour informer la population ou pour la consulter sur le projet?

M. CONRAD LEBRUN :

15 La voie d'évitement Vachon où est-ce qu'elle est présentement dans l'étude est là depuis qu'on fait l'étude en détail de la variante 2. C'est lorsque l'étude a été présentée à la Municipalité de Frontenac que là on l'a vu plus en détail, le tracé, et que la voie d'évitement Vachon a été dédoublée. Et de là a découlé la demande de la Municipalité de Frontenac de ne pas l'installer là pour ne pas enclaver l'accès au terrain des gens impactés.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que vous êtes arrivé à une entente avec les deux Municipalités?

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

Bien, présentement, il y a encore des discussions. Puis c'est Transports Canada qui, dans le fin fond, toutes les Municipalités ont envoyé une demande au ministre Garneau lui demandant de regarder de relocaliser la voie d'évitement Vachon dans le parc industriel. Donc, les trois Municipalités, avec la MRC, ont transmis... ont produit un petit rapport via la Société de développement économique du Granit et puis on l'a transmis au ministre.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Je vais presque immédiatement demander l'avis de Transports Canada, mais auparavant est-ce que... quelles sont les démarches que vous avez faites pour consulter ou informer votre population?

M. CONRAD LEBRUN :

40 Ça... bien, dans le fin fond...

M. ÉMERY BÉLANGER :

Aucune.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

10 ... c'est que la voie d'évitement Vachon est là, donc il fallait la reproduire. C'est lorsque, comme je vous dis, une fois que le tracé a été retenu et puis que la... la voie d'évitement Vachon est comme tout simplement reconduit. Parce que si on regarde la carte, le point de raccordement est situé, je te dirais, au deux tiers de la longueur de la voie d'évitement Vachon. Donc, naturellement, ils l'ont reconduit en parallèle. Et c'est lors des présentations que là on a commencé à avoir du *feedback* à ce que la Municipalité de Frontenac ne désirait pas la reconduire en parallèle à la voie d'évite... la voie de contournement.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

20 **M. ÉMERY BÉLANGER :**

Parce que même sur la *map* qu'ils nous ont présentée ce soir, on ne la voit pas, la voie d'évitement, là.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, je comprends. Écoutez, ça fait deux fois que je pose la même question puis il a répondu, mais je comprends sa réponse. Vous l'avez comprise autant que moi?

30 **M. ÉMERY BÉLANGER :**

Oui, oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Vous l'avez entendue.

Donc, je demanderais à Transports Canada qu'est-ce qu'il en est avec la présentation qui vient d'être faite et les discussions qui s'ensuivent?

40

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

5 Merci, Monsieur le président. Écoutez, nous, de notre côté, on a rencontré tous les... toutes les
Municipalités, tous les propriétaires dans le cadre de l'acquisition des terrains, dans le cadre des étapes
du projet qui s'en venaient, les raisons d'être de Transports Canada, des différents ministères fédéraux,
sur la question de la voie d'évitement Vachon.

10 Donc, effectivement, lors de la rencontre du mois d'août, en 2008 -- 2018, pardon -- à Frontenac,
l'enjeu a été soulevé, comme monsieur Lebrun l'a expliqué. Donc, a été soulevé à l'effet que ça causait
des problèmes pour les propriétaires qui exploitaient des terres. Donc, on en a pris acte, on a pris acte
de cet enjeu-là. Ce qu'on a fait, on a retourné les demandes auprès du ministre et puis il y a eu des
discussions qui s'en sont suivies. Donc, j'aimerais... j'aimerais prendre l'opportunité, si vous le permettez,
Monsieur le président, de vous informer sur un communiqué qui a été sorti à cet effet-là aujourd'hui. Je
ne sais pas si vous...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

20 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

25 Donc, pour informer la commission et ainsi que tous ceux qui sont ici présents, aujourd'hui même,
le ministre Garneau a émis un communiqué comme quoi qu'on engageait une firme, une firme
d'ingénierie, la firme RIVVAL. Donc, il y a un contrat qui a été octroyé pour poursuivre l'analyse qui a été
faite. Donc, monsieur Lebrun a mentionné, là, le rapport qui a été déposé par les maires, par la préfète,
auprès de Transports Canada en janvier 2019.

30 Donc, nous, l'intention, l'objectif est de poursuivre cette analyse-là pour être en mesure, là,
d'aller... d'obtenir des options, mais également des coûts sur ces options-là. Mais une chose encore
plus importante, c'est d'aller consulter les différents intervenants. Donc, on veut être en mesure d'aller
chercher les informations auprès des municipalités, des industriels, et puis des différents intervenants,
là, dont CMQR, donc, pour être en mesure de présenter des options pour ce qui est du rapatriement des
activités ferroviaires auprès de... dans le parc industriel.

35 Donc, c'est l'action, c'est le communiqué qui a été fait aujourd'hui suite à la prise... suite, en fait,
à... lorsqu'on a pris, là, état de la situation, là, on a compris la situation que la voie d'évitement Vachon
créait à Frontenac.

LE PRÉSIDENT :

Je voulais juste poser une question, ensuite je céderai la parole à mon collègue.

5 Madame Rail, qu'est-ce qui arrive dans un dossier comme celui-ci où le présent dossier exclut un élément qui pourrait... qui aurait pu être associé à ce dossier-là, notamment la cour de triage? Est-ce que le ministre doit... peut suspendre l'analyse du dossier jusqu'à la réalisation d'une nouvelle étude qui touche spécifiquement la gare de triage ou le ministre peut donner sa... le Conseil des ministres peut émettre une décision sans nécessairement garder ou conserver un autre dossier qui est éminemment
10 relié?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

15 Bien, étant donné que le premier projet est déjà avancé et a été défini sur une définition X, là, c'est des nouveaux éléments qui nous arrivent, c'est une définition d'un autre projet. Et en supplément, cette fois-ci, ce second projet-là, selon l'information qui a été portée à mon attention, c'est des... une voie ferroviaire ou une gare de triage -- ce n'était pas très clair si c'était l'un ou l'autre -- mais qui serait située entièrement à l'intérieur d'un parc industriel. Alors, cette voie de triage là ne rencontre pas les
20 critères pour l'assujettissement à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Donc, on ne serait certainement pas dans un cas où on pourrait... on suspendrait le projet d'étude de la voie principale en attente qu'il y ait une décision de prise sur cette voie de triage là pour l'inclure, parce que c'est un projet qui a été nommément exclu de la procédure d'évaluation environnementale.
25

Alors, dans ce cas-ci, éventuellement, s'il progresse, il pourrait être traité à titre de projet connexe, mais tant qu'il n'a pas progressé et qu'il n'y a pas une intention ferme de réaliser ça, pour le moment, ça fait juste tout simplement pas partie du projet. Et même, je dirais même qu'à l'heure actuelle, la voie d'évitement de Frontenac fait encore partie du projet parce qu'on ne nous a pas signalé de le retirer.
30

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.
35

Alors, monsieur Renaud?

LE COMMISSAIRE :

40 Simplement pour bien comprendre, peut-être, là, l'initia... les gens de la Ville de Lac-Mégantic, là,

on parle... quand on parle d'une gare de triage dans le parc industriel, on remplace deux installations, si je comprends bien? C'est le triage qui se fait sur la voie Vachon à Frontenac et le triage qui se fait également à Nantes. Parce qu'il y a une cour de triage à Nantes aussi, là. On remplace les deux par une installation dans le parc industriel, c'est ça l'objectif?

5

M. CONRAD LEBRUN :

Oui, effectivement, c'est la volonté de le faire. Je pense, c'est une opportunité qui s'en vient avec la voie actuelle, la voie de contournement actuelle. Donc, si possible, dans la lettre qu'on avait présentée au ministre Garneau, c'était les points qu'on avait soulevés que ça pouvait relocaliser les activités de Vachon et de Nantes dans le parc industriel.

10

LE COMMISSAIRE :

Qu'est-ce que ça change au projet actuel? Si l'autorisation était donnée demain matin, là, de... si on acceptait qu'on fait une gare de triage dans le parc industriel, qu'est-ce que ça change dans le projet qui est actuellement à l'étude?

15

M. CONRAD LEBRUN :

Ça a-tu des implications géométriques?

20

C'est quelque chose à analyser. Ça peut venir peut-être changer légèrement la géométrie de la voie. Pour donner un exemple, puis là ce n'est pas du tout... je fais juste élargir, peut-être tasser la voie de contournement pour permettre de rentrer plus de voies de triage entre la voie industrielle et la voie de contournement prévue. C'est ça qu'il faut regarder. Donc, ça peut aller changer les profils, les courbes en amont et en aval.

25

LE COMMISSAIRE :

Donc, ce n'est pas comme deux projets indépendants, là? C'est-à-dire qu'on peut faire la voie de contournement même si on n'a pas l'autorisation de la gare de triage et de faire la gare de triage après. Il faut, pour commencer les travaux sur la voie de contournement, on doit savoir qu'est-ce qui advient de la gare de triage. C'est ça que je comprends?

30

M. CONRAD LEBRUN :

Je pense que, c'est ça, il faut approfondir l'étude de faisabilité de la cour de triage pour voir comment on peut l'arrimer correctement avec la voie de contournement et les voies industrielles.

35

40

M. JEAN HARDY :

5 En fait, juste rappeler dans le projet actuel, la voie de contournement qui arrive de... qui arrive de Nantes, à un moment donné, longe l'antenne ferroviaire de Tafisa et là il y a un aiguillage. C'est tout ce qui est prévu, présentement, dans le projet en termes de raccordement avec le... avec Tafisa ou les industries actuelles. C'est sûr que de rajouter d'autres voies en parallèle, il faut voir en termes profil au niveau de la cour de triage, tout ça, là. C'est des analyses techniques à faire qui ne faisaient pas partie du mandat actuel.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, d'attendre l'autorisation de la gare de triage, là, ça a un impact sur l'échéancier du projet. C'est ce que je dois comprendre?

15 **M. JEAN HARDY :**

20 Présentement, comme je vous disais, je disais, dans la présentation, on est... on devrait commencer bientôt l'avant-projet définitif, dans les prochaines semaines. Et ça, on parle quand même de quatre... quatre à cinq mois de réalisation, c'est un niveau technique un peu plus élevé. Est-ce que ça pourrait être intégré à cette étude-là? Il faudrait voir si... mais je pense que ce n'est pas dans la volonté de... d'intégrer l'étude à...

M. CONRAD LEBRUN :

25 Bien, comme Transports Canada vient d'annoncer, je crois que l'idée, c'était de le... commencer à le regarder dans le début du processus des plans et devis. Alors, les plans et devis préliminaires, en ce moment. C'est sûr que là en donnant le sous-mandat à la firme RIVAL, qu'ils viennent d'annoncer, on aurait plus de détails pour intégrer ça au... bien, pour que Transports Canada puisse intégrer ça aux plans et devis dans la phase 3.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Je pense qu'on va revenir là-dessus parce qu'il y a plusieurs personnes qui se sont inscrites, mais la question est fondamentale parce que si la présence de la gare de triage dans le parc industriel a des ramifications sur le projet actuel, donc même en dépit de ce que madame Rail vient de dire, c'est... si ça impacte le projet actuel, bien, forcément on ne peut pas les examiner de façon séparée. À moins que ça soit deux entités complètement séparées, mais ça ne semble pas être vos réponses jusqu'à maintenant, mais on reviendra là-dessus, puis ça va vous donner le temps d'y réfléchir. Parce que j'imagine ce communiqué dont nous a fait part Transports Canada, ça vient de ce matin, mais c'est sûr que ça résulte aussi de discussions, de plusieurs journées de discussions ou de semaines de discussions.

40

Mais avant de passer au prochain... à la prochaine personne -- ça répond à votre question?

M. ÉMERY BÉLANGER :

5 En partie, oui.

LE PRÉSIDENT :

10 En partie? On a été...

M. ÉMERY BÉLANGER :

C'est parce que...

15 **LE PRÉSIDENT :**

On a été pas mal plus loin que votre question, on a...

M. ÉMERY BÉLANGER :

20 Oui, oui, mais c'est parce que là on est rendu aux audiences du BAPE et là on ne sait pas encore le tracé définitif parce que ça serait irresponsable, en frais de société, de laisser les deux gares de triage à la même place qui a provoqué l'accident. Ça serait irresponsable.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Non. Bien, bon, O.K. Bon. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure: pas de manifestation. La seule manifestation que je vous autorise à faire, c'est pour nous applaudir, mon collègue et moi, si jamais on fait une bonne chose. Donc, alors, merci pour vos questions.

30

M. ÉMERY BÉLANGER :

Merci, Monsieur le président.

35 **LE PRÉSIDENT :**

J'appellerais monsieur Richard Poirier, mais je... en fait, ah, oui, pendant que la personne se présente, je voulais juste poser une question aux Municipalités de Nantes et de Frontenac. Est-ce que vous avez été associés à cette démarche qui résulte aujourd'hui par l'information que Transports Canada nous a transmise?

40

M. GABY GENDRON :

5 Oui. Si on a été associé? Oui. C'est... premièrement, c'est Frontenac qui a demandé, quand on a su qu'il y avait une gare de triage à Frontenac, on a demandé à ce que la gare de triage soit faite dans le parc industriel et non à Frontenac.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci. Et puis pour la Municipalité de Nantes?

M. JACQUES BRETON :

15 Dans plusieurs interventions que j'ai faites au ministère du Transport, à la MRC du Granit, à la Fédération québécoise des municipalités, à la Fédération canadienne des municipalités, on a toujours signifié que des gares de triage dans le haut des pentes, c'est un illogisme, que ça doit être dans le bas de la côte. Et la seule place pour le mettre dans le bas de la côte et où ça devrait se faire, c'est dans un parc industriel.

LE PRÉSIDENT :

20 D'accord. Merci à vous deux.

Alors, monsieur Richard Poirier. Bonsoir, monsieur.

M. RICHARD POIRIER

M. RICHARD POIRIER :

30 Oui, bonsoir. Moi aussi, je viens vous voir pour la gare de triage. Il ne faudrait pas refaire la même erreur qu'on a faite v'là plusieurs années quand on a envoyé la gare de triage à Nantes dans une pente. Si on ôte la gare de triage à Nantes et puis on l'envoie à Frontenac, là, dans la gare de triage à Vachon, bien, on refait la même erreur.

35 Il ne faut pas oublier que, qu'est-ce qui a coûté la vie à 47 personnes à Lac-Mégantic, c'est la pente. Puis il ne faut pas oublier aussi, à la gare, à Vachon, le triage, il y a aussi une pente que... on fait quoi? Il faut être logique. Regardons qu'est-ce que... qu'est-ce qui a été fait, qu'est-ce qui a été analysé.

40 Monsieur Garneau, lui, avant la lettre qu'on a eue aujourd'hui, il avait dit que si ça ne coûte pas trop cher, peut-être qu'il regarderait ça, si c'était un prix convenable. Comment que ça vaut un prix

convenable? Comment que ça vaut une vie? Une vie, comment que ça vaut, ça? C'est-tu un prix convenable, une vie, ça? On en a eu 47 vies qui sont parties. Soyons logiques, faisons les choses bien. Évitions de faire la même erreur puis laissons la logique parler puis mettons ça dans le parc industriel.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, votre question?

10 **M. RICHARD POIRIER :**

C'était ça: on va-tu l'avoir dans le parc industriel?

LE PRÉSIDENT :

15 O.K. Vous êtes très habile. Très bien. Alors, bien, je pense qu'on ne peut pas répondre plus que ce qui a été dit jusqu'à maintenant, je vous remercie.

J'appellerais maintenant monsieur Jean-Claude Boutin.

20

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

25 Bonsoir, Monsieur le président. Je m'excuse de vous déranger.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y, monsieur Boutin.

30

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

35 D'abord, je voudrais vous féliciter pour votre nomination, je ne sais pas si c'est une... c'est bien correct, mais je pense que vous aviez bien fait ça l'autre fois puis j'aimais que... je suis content que vous soyez là, en tout cas, avec monsieur Renaud.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

40

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Ça commence bien parce que ça a l'air détendu. C'est bien parti pour ça.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

10

Bon. Maintenant, ça serait un commentaire et une question. C'est parce qu'on a...

LE PRÉSIDENT :

15

Bien, normalement, il ne devrait pas y avoir de commentaire, mais je comprends que c'est nécessaire de nous transmettre cette information-là pour votre question.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

20

C'est une question commentaire.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

25

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Alors, nous avons reçu à Mégantic un très bel avis de communication de votre Bureau d'audiences. Alors, j'en ai une copie ici. Alors, je pense que tous les gens de Mégantic l'ont reçu. C'est très bien. Ça donne beaucoup d'informations puis c'est une bonne façon d'informer les citoyens.

30

Sauf -- là, avec ma remarque -- c'est que apparemment que des gens de Nantes n'ont pas reçu cet avis-là. Je ne sais pas si Frontenac l'ont reçu, mais j'aimerais savoir où on a envoyé cet avis-là très important.

35

LE PRÉSIDENT :

Oui.

40

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Première question, s'il vous plaît.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous répondre, bien sûr, puisqu'elle s'adresse au BAPE. Écoutez, c'est sûr qu'il y a des communications que le BAPE transmet aux municipalités, aux populations en général, mais de façon générale si ce communiqué-là vous est parvenu, c'est que sans doute la Ville de Lac-Mégantic, et je vais lui demander, la Ville de Lac-Mégantic a pris l'initiative de reproduire le communiqué et de vous l'envoyer à vous personnellement, d'où l'explication présumée de ma part que les Municipalités de Nantes et de Frontenac ne l'ont pas reçu. Mais de ce pas, je vais demander tout de suite à monsieur Lebrun si mon interprétation est bonne.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Elle est très bonne. La Ville de Lac-Mégantic a pris l'initiative de reproduire le communiqué et de l'envoyer par publipostage à tous les résidents de la ville de Lac-Mégantic.

20 **M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :**

Alors, félicitations à la Ville pour cette initiative. Je pensais que ça venait du BAPE, que le BAPE avait envoyé des communiqués comme ça, alors, ça, ça vient de Mégantic. Ça répond à ma question.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent.

30 **M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :**

Alors, peut-être que les Municipalités de Frontenac, c'est une suggestion, pourraient l'envoyer pour la prochaine audience à tous leurs citoyens. C'est très facile puis c'est bien bien important.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez absolument une autre audience?

40 **M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :**

Non, non, non, mais pas... Non, mais... S'il y a des gens qui font des rapports, ça c'est votre

deuxième partie. Bon. On s'entend, là.

LE PRÉSIDENT :

5 C'est bon.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

10 Mon autre question concerne ma préoccupation pour ce qui est de l'approvisionnement en eau de la ville de Mégantic. Comme vous savez peut-être, Monsieur le président, mais notre eau vient de puits qui sont situés évidemment pas loin de la rivière Chaudière, et pas loin du pont actuel de la 161, et pas loin éventuellement de la future voie de contournement ferroviaire. Moi, ma question: est-ce qu'on a engagé, est-ce qu'on a étudié l'impact sur la nappe phréatique qu'aurait cette nouvelle voie de contournement ferroviaire?

15

LE PRÉSIDENT :

La question est très claire. Monsieur Lebrun?

20

M. CONRAD LEBRUN :

25 C'est ça, depuis 2006, la Ville de Lac-Mégantic puise son eau potable dans trois puits municipaux qui sont environ à 3 kilomètres au nord du centre-ville, juste dans la vallée de la rivière Chaudière. Donc, effectivement, c'est la firme Laforest Nova Aqua qui avait fait les recherches en eau souterraine à l'époque, en 2003-2004, et puis qui avait procédé à participer à la confection des plans et devis pour faire les puits. Ils ont aussi modélisé toute la nappe phréatique ou la zone d'influence des puits municipaux.

30 Donc, nous les avons contactés pour savoir si le tracé pourrait avoir un impact sur nos puits. On leur a envoyé les plans. Ils ont regardé ceci. Ils nous ont retourné un communiqué nous disant qu'il y aurait peu ou pas d'impact ou, en tout cas, pas du tout sur les puits.

35 On a deux puits d'observation dans le secteur. On a un puits d'observation dans le socle rocheux sur le bord de la route 204. Et puis, on a un autre puits d'observation dans le Développement Roy. Donc, celui qui est dans le Développement Roy, il est dans le -- Comment dire? -- le gravier, dans le sol meuble. Comme j'ai dit, celui sur le bord de la route 204, il est dans le socle rocheux.

40 Donc, ces puits-là ont été aménagés avant qu'on lance les puits municipaux. Et depuis qu'on a lancé les puits municipaux, c'est sûr qu'on a mesuré un petit changement dans le puits d'observation du Développement Roy, mais il n'y a eu aucun impact sur le puits dans le socle rocheux sur le bord de la

route 204. Donc, s'il y a des travaux de terrassement ou de creusement dans le socle rocheux, ça ne devrait pas avoir... ça n'aura pas d'impact sur nos puits parce qu'on est capable de démontrer que la pluie... l'eau, pour les puits municipaux, vient de la vallée et non du... des nappes phréatiques qui sont à l'intérieur des socles rocheux.

5

LE PRÉSIDENT :

Merci.

10

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Mais, Monsieur, Monsieur le président...

15

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant.

20

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant.

25

Madame Rail, pour votre ministère, est-ce qu'il y a des préoccupations de ce côté-là?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

30

D'après l'information qui nous était disponible dans l'étude d'impact, on comprenait que la voie ferrée, elle pourrait passer dans l'aire de vulnérabilité éloignée des puits municipaux. Alors, je vous explique brièvement, là. Autour d'un site de prélèvement d'eau, selon certaines règles, on définit une aire de vulnérabilité rapprochée, intermédiaire, je crois, ou éloignée. La voie ferrée pourrait passer dans la voie éloignée. Alors, pour ce qui est de la simple présence de la voie ferrée, du fait qu'il y a du bois créosoté ou qui pourrait y avoir de l'entretien, on n'appréhende pas de diffi... pas de problème relié aux puits.

35

Le seul problème qu'on pourrait imaginer, c'est s'il y avait encore un accident ferroviaire et que le train, à ce moment-là, se situait à l'intérieur de l'aire de vulnérabilité éloignée. Oui, il pourrait y avoir un risque que ça se rende jusqu'aux puits. Et la mesure qu'on préconise, dans ce temps-là, pour ce genre

40

de situation-là, c'est d'avoir un bon plan des mesures d'urgence qui va... il va devoir y avoir, premièrement, une bonne connaissance de la géologie du secteur pour voir de quelle façon les contaminants vont migrer et un bon plan d'intervention, là, pour comment réagir, comment prévenir la population, comment arrêter de puiser dans le puits.

5

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est... vous touchez un point névralgique pour la commission. Puis la commission a beaucoup de questions là-dessus, mais nous n'allons pas les poser ce soir parce qu'il y a trop de personnes inscrites, mais nous allons revenir avec cette préoccupation-là en termes d'études qui dictent ou pas des programmes de suivi rigoureux ou plus léger. Mais on reviendra là-dessus aux prochaines séances.

10

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Avec votre permission, Monsieur le président, c'est parce que la réponse de monsieur... de l'ingénieur de la Ville est ambiguë un peu parce qu'il a dit: « Peu, pas, pas ». Là, je ne le sais pas moi. Moi j'aimerais bien avoir le document. Qu'est-ce qu'il dit exactement, le document? Je pense que la commission devrait l'avoir. Parce que qu'est-ce qui a été envoyé puis qu'est-ce qu'on a reçu comme réponse ne me semble pas clair de la part de monsieur Charland...

15

20

LE PRÉSIDENT :

Ce que...

25

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

... euh! Lebrun.

30

LE PRÉSIDENT :

Oui. Ce que j'ai compris, et je vais lui laisser la possibilité de reprendre sa réponse, ce qui est confirmé jusqu'à un certain point avec toutes les nuances qu'elle a apportées, par madame Rail, je vais vous donner une autre chance d'être plus direct dans la réponse que vous avez formulée tout à l'heure. Parce qu'effectivement il y a eu une ambiguïté, à un moment donné, vous avez dit: « Oui, il y en a, mais en fait très peu, puis il n'y en a pas. »

35

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

C'est une déformation professionnelle parce que je suis procureur puis je suis habitué aux

40

témoins, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

5 Non. Non, non. Non, non. Non. Non. S'il vous plaît. Je comprends que vous êtes en grande famille, ici, mais...

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

10 Ah, oui, oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... mais on ne lance pas des choses comme ça en public, s'il vous plaît.

Monsieur Lebrun?

M. CONRAD LEBRUN :

20 On ne prévoit aucun impact sur les puits municipaux.

LE PRÉSIDENT :

25 Voilà. Bon .Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Bien, est-ce qu'on peut avoir le document en question qui a été envoyé?

30 **LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous préciser le document sur lequel vous vous basez pour affirmer cette information?

M. CONRAD LEBRUN :

35 Une correspondance courriel avec l'hydrogéologue de Laforest Nova Aqua.

LE PRÉSIDENT :

40 Pourriez-vous déposer cette correspondance?

M. CONRAD LEBRUN :

On pourrait le déposer.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

10

Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

15

Merci à vous.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

20

Merci, monsieur Lebrun.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sylvain Côté?

25

M. SYLVAIN CÔTÉ

M. SYLVAIN CÔTÉ :

30

Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur.

35

M. SYLVAIN CÔTÉ :

J'aurai plusieurs questions à vous poser.

40

LE PRÉSIDENT :

Deux maximum.

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Oui, c'est dommage. Pour vous dire, tous les documents qui ont été déposés pour le BAPE, je les ai tous lus.

10 On se fait présenter des choses. On dit ce qu'on veut bien dire. Le but du BAPE, la consigne du BAPE est de minimiser, éviter et minimiser -- Est-ce que j'ai lu ça quelque part? Est-ce que c'est le but d'un BAPE, une consigne d'un BAPE?

LE PRÉSIDENT :

15 Non. Le mandat d'une commission d'enquête comme la nôtre, c'est de faire part au ministre de ses constatations et de son analyse. À titre d'exemple, la cour de triage ne fait pas partie du projet, mais pourtant, on s'en doutait un peu par les articles de journaux, ça a été soulevé dès ce soir. Donc, c'est clair que la commission a un devoir de rendre compte au ministre des préoccupations et des enjeux associés à ce dossier-là.

20 C'est sûr que, quand vous dites « minimiser », c'est sûr si le projet, pour la commission, si le projet -- et je dis bien « si le projet » -- pour la commission, paraît acceptable, on aura un devoir pour faire des recommandations au ministre qui visent à réduire le plus possible les impacts de ce projet-là. Dans ce sens-là, ça peut rejoindre un peu ce que vous venez de dire.

25 Mais on a... nous n'avons pas... moi, j'ai déjà présidé des commissions d'enquête où la recommandation au ministre, c'était de dire: « Refusez le projet. » Ça fait... nous avons, comme commission, toute la latitude nécessaire pour y aller dans un sens ou dans un autre.

30 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

35 Parce que dans le cas actuel, je suis un propriétaire à Nantes. On a proposé plein de choses. Quand on regarde la variante, la dernière variante qui a été proposée, on parlait de, tout dépendant des tableaux qu'on regarde, on est rendu à 130, 160, on ne sait plus trop lesquels, mais il y aurait un impact majeur sur la population de... passer le tracé au nord, lorsqu'on regarde les tableaux, on minimise les résidents. On semblait dire tantôt qu'on voulait minimiser les milieux habités. On l'a proposé. Quand on regarde aussi les milieux humides, dans la proposition faite par Nantes de passer au nord, on minimise les milieux humides, on minimise les résidences à moins de 500 mètres.

40

Il y avait un projet qui avait été, selon notre maire de Nantes, qui nous avait dit, au mois de juin: « On dépose un projet ». Il y a eu des consultations qui ont été faites entre les maires, entre les ingénieurs puis tout ça, on dépose un projet au ministère. Ça devrait être bien.

5 On a déposé ça, il y a eu une résolution unanime des 20 maires qui a été appuyée avec ça. Une semaine après, la Ville de Lac-Mégantic recule, change d'idée.

10 J'ai demandé l'accès à l'information de ce rapport qui avait été présenté. À la première demande que j'ai eue, on m'a envoyé un rapport d'AECOM sur l'étude du tracé 2. J'ai dit: « Ce n'est pas ça que je demande. J'ai demandé les variantes qui ont été faites. » On m'a envoyé un rapport de cinq pages. Cinq pages, on arrive à la fin: pas de signature. Je refais une demande à savoir qui avait signé ce rapport. On m'envoie une signature. O.K., bon, ça reste comme ça. Vous avez fêté votre quarantième anniversaire, le BAPE? Par pur hasard...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y, allez-y, je vous laisse continuer.

20 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Par pur hasard, j'ai regardé votre site puis toutes les affaires qu'il y avait. J'ai cliqué sur BAPE puis qu'est-ce qui en était. Puis à un moment donné, clic! clac! Mégantic. C'est là que j'ai vu 23 documents, les autres documents qui sont apparus après, les questionnements, les... quand je vous dis que je les ai tous lus, je les ai tous lus.

25 J'arrive sur ce rapport que j'avais demandé. Le rapport de cinq pages que j'avais eu, finalement, avec une sixième page qui était seulement la signature. Il y avait une conclusion, une recommandation, qui était tout à fait le contraire de ce que mon maire m'avait dit, qui disait de ne pas s'attarder à ce tracé-là, qu'on allait perdre du temps, qu'on perdait du temps. On va coûter des prix... euh! ça va augmenter les taux, les coûts. Mais on aurait pu minimiser l'impact sur la population puis sur les milieux humides.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Vous soulevez plusieurs questions dans une intervention que je vais, en fait, intervention que je vais traduire en question. Des questions ponctuelles parce que vous... il y a beaucoup d'aspects sous-jacents.

40 La première chose, vous dites, en question, est-ce qu'on sous-estime les milieux humides? Vous avez estimé qu'il y avait des impacts que vous avez considérés comme étant majeurs, selon votre

qualification, dans l'étude d'impact sur les milieux humides avec, je pense, 43,3 hectares de milieux humides arborescents qui seront touchés. Et vous avez estimé que ça avait une valeur de 8 millions de dollars. Premièrement, est-ce que ce 8 millions de dollars est inclus dans le 133 millions du budget?

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

O.K., je vais demander à monsieur Barry Palynchuk de faire la validation.

10 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Nous n'avons pas spécifiquement inclus un 8 millions de dollars pour...

LE PRÉSIDENT :

15 Pourriez-vous parler plus fort, s'il vous plaît?

M. BARRY PALYNCHUK :

20 Oh! Nous n'avons pas inclus un 8 millions de dollars pour les terrains humides. On avait fait... inclus les estimations pour les améliorations, pour, t'sais, récupération de terrains, et cetera, mais pas un 8 millions exclusivement pour...

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, le coût du projet, c'est 133 millions plus 8 millions? C'est bien ça?

M. BARRY PALYNCHUK :

30 Il faut que je vois le sens d'un 8 millions. Il faudrait que je...

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, s'il vous plaît, je veux juste comprendre.

35 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui. Il faudrait que je confirme puis que je regarde l'estimation du 8 millions pour savoir avant de te confirmer. Bien, si le 8 millions est juste, oui, c'est 133 millions plus 8 millions.

40

LE PRÉSIDENT :

Plus 8 millions.

5 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

10 Et qui absorbe le 8 millions?

M. BARRY PALYNCHUK :

15 Je ne peux pas dire.

LE PRÉSIDENT :

20 Monsieur Lebrun, qui va assumer le 8 millions? Est-ce que c'est le Transports Canada ou ministère du Transport ou c'est la Ville de Lac-Mégantic?

M. CONRAD LEBRUN :

25 On va faire les validations nécessaires.

LE PRÉSIDENT :

Mais l'évaluation est faite, vous l'avez évaluée à 8 millions.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Je vous demande juste qui va payer la note.

M. CONRAD LEBRUN :

40 On va essayer de l'intégrer dans le projet. Je ne sais pas si Luc-Alexandre peut...

LE PRÉSIDENT :

5 S'il vous plaît. Écoutez. Honnêtement, je dois me concentrer, là, puis pour moi il n'est pas question d'indisposer personne, mais il faut qu'on fasse notre travail de façon rigoureuse.

Alors, Transports Canada?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10 Oui, Monsieur le président. Comme vous le savez, il y a un montant de 133 millions qui a été annoncé pour construire la voie. Toutefois... en partenariat avec le gouvernement du Québec. Donc, le projet est financé à la hauteur de 60 % du fédéral et 40 % du provincial. Et il y a également des contingences qui sont prévues pour faire face justement à des imprévus ou à des difficultés techniques.

LE PRÉSIDENT :

15 O.K. Et pour le ministère des Transports du Québec?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

20 Bien, je valide la réponse que vient de faire mon collègue. Effectivement, il y a une contingence qui est prévue pour pouvoir assumer des... certains dépassements de coûts par rapport au budget qui est planifié présentement à 133 millions.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Monsieur?

LE COMMISSAIRE :

25
30
35 Juste pour... parce que la question, je pense, de monsieur Côté portait sur le tracé alternatif que la Ville de Nantes avait proposé. Là je comprends que c'est le 2... l'option, le tracé 2Ci, là, qui était... vous dites qu'il y aurait diminution de milieux humides affectés, de superficie de milieux humides affectés? Monsieur Lebrun, qu'est-ce qui en est? Est-ce que le fait de passer au nord de la route 161 diminuerait les superficies de milieux humides?

40

M. CONRAD LEBRUN :

Donnez-moi juste un instant, je veux juste conférer.

5 Je vais demander à monsieur Jean Hardy de répondre à la question.

M. JEAN HARDY :

En fait, au niveau des variantes 2B, 2C...

10

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, s'il vous plaît.

15

M. JEAN HARDY :

... au niveau des variantes qui avaient été analysées, les variantes de Nantes et Frontenac, ce qui avait été regardé principalement, c'est vraiment l'aspect, entre parenthèses, civil. Donc, c'était tout le tracé, terrassement, déblai, remblai, ouvrage d'art, les pentes, toutes les contraintes d'importance qui pouvaient amener des coûts plus importants. Au niveau de l'environnement comme tel, ce n'était pas le but comme tel de ces notes... de ces notes techniques là.

20

LE COMMISSAIRE :

On parle aussi, monsieur Côté parle du nombre d'habitations qui seraient affectées à l'intérieur de 500 mètres. Est-ce que c'est un aspect que, avec le tracé que vous proposez, l'option, je vais l'appeler l'option 2, là, le tracé... la variante 2. Vous nous avez fourni un tableau, là. Est-ce qu'il est possible d'avoir le même tableau pour la variante 2Ci?

25

30

M. JEAN HARDY :

On pourrait faire la mise à jour du tableau en fonction de la variante 2Ci, effectivement, de voir si dans les différents rayons, là, on parlait tantôt 0-15, 15-30, 30-100, si effectivement de passer au nord ça changerait les chiffres. Ça, on peut vous revenir d'ici 48 heures là-dessus.

35

LE COMMISSAIRE :

O.K., merci.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Renaud.

5 Alors, ça répond à votre question?

M. SYLVAIN CÔTÉ :

10 Pas vraiment parce que je n'ai rien de clair. Ici, j'ai les tableaux des milieux humides que ça représente...

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, oui, mais écoutez...

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Non, c'est beau...

20 **LE PRÉSIDENT :**

... ce qui est indiqué, c'est qu'il y a une perte, ils reconnaissent une perte de 43,3 hectares de milieux humides dans la... arborescents. Maintenant, est-ce que, pour compléter, peut-être que ça pourrait être intéressant pour vous. En fait, nous avons, comme commission, fait une espèce de tableau synoptique synthèse avec toutes les variantes que vous aviez évaluées, 2, 2B, 2Bi, 2C, 2Ci, mais pour l'auditoire peut-être que ça ne dit pas grand-chose.

25 Mais effectivement, pour tout ce qui a trait aux bâtiments de moins de 500 mètres de la ligne du centre, nous n'avons aucune... nous n'avons trouvé aucune information relative au nombre, pour toutes les variantes, sauf celle retenue. Donc, idéalement, puisque vous avez informé mon collègue monsieur Renaud à l'effet que, pour 2Ci, nous pourrions avoir ces informations-là, en termes de répartition résidentielle, institutionnelle, commerciale, agricole et autres, bien, vous pourriez la faire pour les... toutes les variantes, en fait. Ça nous donnerait une vue beaucoup plus intéressante et beaucoup plus claire des enjeux. Voilà.

35 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Puis peut-être... oh, excusez.

40

LE COMMISSAIRE :

5 Puis par rapport aux milieux humides, est-ce qu'il est possible de regarder, par les photographies aériennes, voir... avoir une approximation, là, de la réduction de milieux humides qui seraient affectés, s'il y en a une, et qu'est-ce que ça représenterait par rapport à, je vais dire, en termes d'argent, en termes de coût, hein. Le total pour tout le projet, c'est 8 millions pour 43 hectares. Si l'option 2Ci permet de réduire ces coûts-là.

LE PRÉSIDENT :

10 Alors, merci, monsieur Côté.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

15 Il y a peut-être juste une question...

LE PRÉSIDENT :

20 Oui?

M. SYLVAIN CÔTÉ :

25 ... que vous n'avez pas répondu. Pourquoi on a omis de m'envoyer la conclusion et la recommandation?

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, vous interpelez la Ville de Lac-Mégantic, c'est ça?

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Bien, oui, c'est à eux...

LE PRÉSIDENT :

35 Qui? Parce que vous avez interpellé votre propre maire...

M. SYLVAIN CÔTÉ :

40 Oui, parce que...

LE PRÉSIDENT :

... et vous avez interpellé la Ville.

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Notre maire nous avait soumis qu'il y avait eu une rencontre, qu'il y avait eu un projet qui avait été déposé qui allait être proposé aux deux ministères. Et puis que c'était concluant, tu sais, c'est tout le monde s'était mis d'accord. Vous aviez parlé de consensus lors du dernier BAPE en 2017. À ce moment-là, il y avait un consensus avec Nantes, Frontenac, Lac-Mégantic pour le tracé qui aurait été mieux accepté.

10

LE PRÉSIDENT :

Bien, écoutez, moi j'ai lu le... étant donné que, comme... le président de l'ancienne commission n'existe pas, sauf moi-même, là, mais comme président il n'existe plus, mais le rapport existe.

15

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Oui.

20

LE PRÉSIDENT :

Puis dans le rapport, s'il y a une chose qui est claire, c'est qu'il n'y avait pas de consensus.

25

M. SYLVAIN CÔTÉ :

C'est ça, mais avec ce tracé-là, avec les variantes qui avaient été faites, c'est un consensus avec les trois Municipalités.

30

LE PRÉSIDENT :

O.K.

35 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

C'est ça.

40

LE PRÉSIDENT :

Et... mais si vous me dites qui vous a envoyé l'information, je peux l'interpeller, mais si vous ne me le dites pas qui vous a envoyé l'information...

5

M. SYLVAIN CÔTÉ :

J'ai fait la demande de l'accès d'information à la greffière de la ville de Lac-Mégantic.

10

LE PRÉSIDENT :

Bien, écoutez, ce que je vais vous... ce que je vais demander à monsieur Lebrun, parce que c'est sûr qu'il ne peut pas répondre à cette question-là : pourriez-vous examiner la question de votre côté puis nous revenir avec une réponse, s'il vous plaît?

15

M. CONRAD LEBRUN :

Oui, on va le vérifier.

20

LE PRÉSIDENT :

Merci.

25

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Puis d'avoir les recommandations puis la conclusion.

30

LE PRÉSIDENT :

Oui. Oui, oui, mais ça fait partie de votre intervention. Parfait, merci, monsieur Côté.

35

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Merci.

40

LE PRÉSIDENT :

Madame Josée Morin. Bonsoir madame.

Madame JOSÉE MORIN

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

Bonsoir. J'ai une immense confiance en... au BAPE pour nous protéger, pour protéger l'environnement aussi, pour un projet comme ça. Un peu, c'est un peu les chiens de garde de vérifier que le projet respecte l'environne... les 16 principes du développement durable, c'est ça? C'est encore ça? Moi, j'étais biologiste avant d'être enseignante, alors j'ai confiance que le BAPE va se pencher sur tout ce qui est important pour donner des recommandations pour que ça soit mieux intégré de façon plus harmonieuse au milieu, la voie de contournement ferroviaire.

15 Moi, j'ai un terrain à Nantes. On voulait se bâtir là parce que mes enfants ils ne dorment plus à Lac-Mégantic avec le bruit du train. Ça fait qu'on avait acheté un terrain à Nantes, mais là le train va passer dans notre cour. En fait, si on regarde le premier principe du développement durable, ça dit que:

20 *« Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine, productive, en harmonie avec la nature. »*

25 Sauf que, quand on regarde le projet qui a été présenté tantôt, on se rend compte que c'est juste le centre-ville de Lac-Mégantic qui va avoir une vie plus harmonieuse. On se rend compte que Nantes et Frontenac ont été intégrées à la dernière minute, dans le projet. Les initiateurs, ils ont tout fait et après ça ils ont intégré Nantes et Frontenac quand le tracé était déjà décidé depuis 2016. Et on a des documents pour le prouver.

30 Là quand vous aviez dit qu'il n'y avait pas de consensus, les trois Municipalités se sont rencontrées et ont fait des alternatives plus acceptables socialement. Celle qui a été présentée ce soir, ce n'est pas la bonne parce qu'on ne parle pas du lac Orignal, on parle de longer la 161. C'est ça qui avait été présenté et qui avait été accepté à l'unanimité par les 20 Municipalités de la MRC du Granit.

35 Ce que je me demande... c'est parce que là on est rendu déjà dans les expropriations -- O.K., bien, j'ai une question qui va avec ça.

LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais... non, non...

40

Mme JOSÉE MORIN :

Oui?

5 **LE PRÉSIDENT :**

... ce n'est pas pour vous dire « votre question? », là. J'aimerais juste clarifier certaines choses. Permettez-moi, je vais revenir...

10 **Mme JOSÉE MORIN :**

Oui.

15 **LE PRÉSIDENT :**

... à vous, là.

J'aimerais interpellier le porte-parole de la MRC d'abord. Ensuite, de Nantes et de Frontenac. Est-ce que, pour la MRC, ce projet, qui est présenté ici ce soir, là, résulte d'un consensus obtenu auprès des municipalités partenaires?

20 **M. PATRICE GAGNÉ :**

Je vais laisser un des deux répondre à ma place, si vous ne voyez pas d'inconvénient.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est libre à vous.

30 **M. GABY GENDRON :**

Bien, honnêtement, de la part de Frontenac...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Mais pourriez-vous vous nommer? Parce que...

40 **M. GABY GENDRON :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... pour la sténotypiste, ça va être difficile.

5 **M. GABY GENDRON :**

Gaby Gendron, maire de la municipalité de Frontenac.

10 Comme c'est là, le projet actuel ne fait pas consensus à Frontenac. Suite à la gare de triage, du développement de la desserte Vachon, à Frontenac, on a appris qu'il y avait une desserte Vachon, c'est les citoyens impactés qui nous l'ont appris quand ils ont eu leur carte pour leur dire qu'il y avait une desserte Vachon sur leur propriété.

15 La journée même, j'ai appelé Transports Canada pour leur informer de mon... disons que je n'étais pas réellement content qu'il y avait une desserte Vachon. Les... premièrement, il y a une question de sécurité pour mes citoyens, pour les citoyens de Frontenac. Vu que les terres sont scindées en deux, les trains vont être arrêtés là pendant une semaine, peut-être deux semaines, qu'ils vont être... ils vont rester sur la track parce que c'est une desserte. Si j'ai un résident qui va travailler l'autre bord, sur son lot, parce que son lot va être enclavé, s'il arrive un accident, il y a un... il se coupe une jambe avec une *chainsaw*, il se fait mal en dessous de son tracteur, c'est impossible d'aller le chercher, il y a un train sur la track. La personne, il part, il va travailler sur son lot de l'autre bord, il ne peut pas revenir parce que, quand il va revenir, il va y avoir un train sur la track, il va être obligé de revenir à pied.

20 Si... si jamais il y avait... les opérateurs du train qui restent coincés, qui se fait mal, les services d'urgence ne sont pas capables d'y aller, il n'y a pas de chemin pour y aller. S'il y a un déversement de pétrole, il n'y a aucun service d'urgence qui peut y aller.

25 Contrairement à s'ils mettent la desserte Vachon, qu'ils la mettent dans le parc industriel, ils la mettent dans le parc industriel, l'eau est proche, les services d'urgence il y a un chemin pour se rendre, ils sont proches de tous les services.

30 De Frontenac, c'est sûr que si la desserte Vachon n'est pas relocalisée, la Municipalité de Frontenac s'objectera fortement à la voie de contournement ferroviaire. Et c'est clair, je n'ai... monsieur Garneau est au courant, Transports Canada est au courant. C'est sûr et certain que s'il y a une desserte Vachon, la Municipalité va... de Frontenac va s'objecter. C'est sûr et certain qu'on va s'objecter à la voie de contournement ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

40 Avant de passer au maire de Frontenac, je voudrais quand même que vous répondiez le plus

simplement possible à la question de départ. Est-ce que la variante 2C correspond au souhait de la MRC et de ses municipalités... euh! pardon, pas « 2C », mais la variante 2, pardon.

M. GABY GENDRON :

5

Pas avec la desserte Vachon.

LE PRÉSIDENT :

10

Donc, c'est... O.K. Donc, la position formelle de la MRC, elle a été... elle gravitait autour de la desserte également, c'est bien ça?

M. GABY GENDRON :

15

Non, la... quand on a fait la... quand on a signé comme de quoi les trois Municipalités étaient d'accord, on ne savait pas qu'il y aurait une desserte Vachon.

LE PRÉSIDENT :

20

D'accord.

M. GABY GENDRON :

25

O.K.? La desserte Vachon est arrivée après. Mais la journée qu'on a su qu'il y avait une desserte Vachon, à Frontenac, on s'est opposé.

LE PRÉSIDENT :

30

Mais comment comprendre que vous ne saviez pas qu'il y avait la desserte Vachon?

M. GABY GENDRON :

35

Bien, nous autres non plus on ne le comprend pas parce qu'on n'a pas eu les plans. On a eu les plans de nos citoyens, ça fait que tu sais...

LE PRÉSIDENT :

40

Mais comment vos citoyens l'ont su?

M. GABY GENDRON :

5 Bien, ils ont eu... ils ont eu le plan. Ils ont eu le plan, ça fait que la voie ferrée passait chez eux, puis il y avait deux tracks. Mais nous autres on n'était pas au courant, Frontenac, c'est nos citoyens qui nous l'ont appris.

LE PRÉSIDENT :

10 Puis pour la municipalité de Nantes?

M. JACQUES BRETON :

15 Bon. Nous, tout de suite au début, quand l'accident est arrivé, on a dit: les voies de triage, ça ne devrait pas être en haut. Quand le... quand le propriétaire de MMA est venu nous annoncer, dans les années 2010 environ, que dorénavant il y aura juste un conducteur sur le train, on leur avait signifié qu'il y avait un risque réel à faire ça.

20 Ensuite de ça, les trains se sont mis à se stationner, les wagons, sur la voie d'évitement. Et on parle d'une voie d'évitement, ce n'est pas une gare de triage, c'est une voie d'évitement. Ça sert à laisser passer un train quand l'autre s'en vient. Suite, quand ils ont enlevé les voies ferrées au centre-ville, les... les voies de triage au centre-ville de Lac-Mégantic, bien là MMA n'avait plus de place pour faire son triage. Il aurait fallu qu'il le fasse à Montréal, c'est impossible.

25 Donc, pour répondre à votre question, oui, on a été consulté sur le tracé 2, mais on a toujours préconisé qu'il devrait passer au nord. Suite à des rencontres qu'on a eues avec les ministères, dans des comités stratégiques qu'on appelle, on a signifié qu'on aimerait mieux avoir un tracé au nord. Après que monsieur Garneau, Couillard et Trudeau sont venus ici nous rencontrer à l'hôtel de ville de Lac-Mégantic, la journée de l'annonce qu'ils annonçaient qu'il y allait avoir une voie de contournement, disaient qu'ils étaient prêts à envisager qu'on ait des variantes, qu'ils étaient prêts à le considérer.

30 Aussitôt que l'annonce a été faite puis que tout ce beau monde-là puis les médias ont été partis, on a reçu la lettre, pas longtemps par après, que non, ça ne serait pas retenu. Là à partir du moment où est-ce qu'on dit: « C'est non, c'est non », bien là on travaille avec le tracé qui nous est proposé. Ça fait qu'on continue dans cette optique-là en disant que ce n'est pas ce qu'on voudrait, mais c'est ce qu'on a.

35 Mais là, nous autres, là, quand on travaille sur des plans puis qu'on travaille avec ça, puis qu'on ne voit pas qu'il y a deux tracks une à côté de l'autre à Vachon, c'est dur pour dire de nous autres: « Oui, oui, on était au courant, il va avoir deux tracks là. C'est bien défini ici sur cette image-là qu'il y a deux tracks là, là. » Bon. Je ne dédirais pas ce que j'ai dit. On a signé des lettres d'entente que la voie 2 nous a été presque imposée quand on nous a dit non pour les variantes. Parce que nous autres on

40

voudrait toujours avoir le tracé au nord, mais là on a travaillé avec ce qu'on nous disait qu'on aurait.

5 C'est là qu'on s'est mis à demander la gare de triage parce qu'encore les trains en haut des deux côtes, c'est sûr qu'il va en arriver une autre *shot*. C'est certain qu'il va avoir un deuxième coup à un moment donné. Dans 5 ans? Dans 10 ans? Dans 20 ans? On ne le sait pas. Il va en avoir un autre coup. Il y aura une autre erreur humaine à quelque part qui mènera à une autre tragédie.

LE PRÉSIDENT :

10 C'est bon, merci beaucoup, monsieur.

Alors, allez-y, continuez.

Mme JOSÉE MORIN :

15 Bien, c'est dans ce sens-là que je voulais aller. C'est que juste au-dessus... parce que là on a enlevé le... on veut enlever le train du centre-ville de Lac-Mégantic où est-ce qu'il y a moins de monde qu'avant, on s'entend, puis on l'envoie dans des secteurs résidentiels voisins. Juste à Nantes, là, pourquoi qu'on demande au nord? Parce que si on le met au sud, ça passe à moins de 200 mètres du gros secteur résidentiel Laval-Nord, avec une grosse courbe à 5 degrés, juste au-dessus des grosses bonbonnes de propane et de deux stations-service. Puis c'est... c'est un peu dangereux, on s'entend? Et
20 ils n'ont pas... en tout cas, ça, c'est une de mes questions. Je me demandais s'ils avaient prévu de l'atténuation pour le bruit, des mesures d'atténuation. Là je me demandais... c'est parce que moi... on est rendu déjà dans les expropriations puis commencer à nous faire des offres, au mois d'août, quand
25 votre rapport va sortir juste au mois d'octobre... novembre qu'il va sortir votre rapport?

LE PRÉSIDENT :

30 Octobre.

Mme JOSÉE MORIN :

35 Octobre? Puis ils veulent commencer à faire les premières offres au mois d'août. Ça fait que là j'ai dit: « Vous voulez les mettre devant le fait accompli? » Ça fait que là j'ai demandé à la Ville de Lac-Mégantic pendant le conseil municipal: « Est-ce que... comment ça qu'on faisait... on mettait la charrue avec les boeufs, finalement, de commencer à nous faire des offres quand le BAPE n'a même pas eu lieu? » Puis là ce que la mairesse de Lac-Mégantic et la DG à l'époque m'ont répondu, c'est que de toute façon le BAPE il ne pourrait pas changer ça de place plus que 30 pieds de chaque côté, le projet, le tracé retenu. Mais moi j'en ai déjà fait des BAPE en tant que biologiste, puis il me semble que
40 ce n'est pas ça, un BAPE, hein.

5 Ça fait que je voulais poser la question: est-ce que... si toute une... tout le développement d'une municipalité, la sécurité de tout un gros secteur résidentiel, ça passe à 200 pieds d'une cabane à sucre commerciale, ça passe dans les milieux humides. De l'autre côté, c'est du remplissage, quand ils ont fait la 161, c'est des souches avec de la terre noire par-dessus, ça fait que ce n'est pas un milieu humide. En tout cas, le bout où est-ce qu'on pourrait le changer de bord. Ça fait que là je me demandais: est-ce que c'est possible, avec un BAPE, quand vous regardez tout ça, que ça change plus que 30 pieds chaque bord, genre, mettre la voie de contournement au nord de la 161, en longeant la 161? Est-ce que c'est possible d'après vos recommandations ou c'est déjà figé dans le ciment?

10 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense qu'on a été très clair tantôt sur le mandat de notre commission. Nous avons, je le répète et j'insiste, nous avons toute la latitude pour aller dans tous les sens que nous le désirons.

15 **Mme JOSÉE MORIN :**

O.K.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas un simple désir, c'est notre analyse qui va nous amener vers quelque chose. Encore une fois, au cours de ma carrière, j'ai eu des... il y a eu des commissions d'enquête sur lesquelles j'ai participé et qui sont arrivées à des recommandations négatives. Il y a eu des projets qui n'ont jamais vu le jour. Il y a plusieurs qui ont vu le jour, mais avec des modifications, des petites, il y en a eu d'autres avec des grandes modifications.

25 Donc, j'insiste là-dessus. Honnêtement, là, moi je n'ai pas de temps à perdre. Si je n'étais pas convaincu que je pouvais jouer un rôle important, significatif pour la réflexion sociale, pour l'avancement des dossiers sociétaux, comme celui-ci, là, je ne serai pas ici.

30 **Mme JOSÉE MORIN :**

O.K. Alors, ça...

35 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.?

40

Mme JOSÉE MORIN :

... me rassure parce que tout...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ceci dit, je ne m'engage à rien.

Mme JOSÉE MORIN :

10

Non, je comprends, mais ça me rassure parce que je m'étais fait dire ça en conseil municipal, devant tout le monde, publiquement. Ça fait que je voulais... je me demandais si le BAPE avait changé depuis que j'avais été biologiste, il y a 20 ans, et je me rends compte que non. Ça me rassure parce qu'il y a...

15

LE PRÉSIDENT :

Bien, le BAPE a changé. Il a gagné, à mon avis...

20

Mme JOSÉE MORIN :

Oui, il a gagné...

LE PRÉSIDENT :

25

... beaucoup plus en crédibilité.

Mme JOSÉE MORIN :

30

Oui, ça... ça, j'adore.

LE PRÉSIDENT :

35

Mais ça, c'est un avis personnel.

Mme JOSÉE MORIN :

40

Oui, moi aussi, je trouve. Et je voulais m'en assurer. Mais c'est parce qu'il y a toute une municipalité qui ne se sent pas plus en sécurité avec cette voie de contournement, même que ça va être pire. Même que la Coalition pour la sécurité ferroviaire, ils ont dit que le seul regret, en tout cas il y

a des gens, il y a deux personnes, il y avait même une lettre qui a été envoyée au ministère, comme quoi que c'est plus dangereux qu'avant à Nantes puis de le mettre au nord de la 161, donc 500 pieds plus loin, ça réglerait peut-être le problème.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être je vous lancerais la balle, monsieur Lebrun. Deux choses, est-ce que... jusqu'à quel point vous avez pris en compte les plans d'urbanisme des municipalités et de la ville, tout comme le plan d'aménagement et de développement de la MRC, quand vous avez identifié le tracé retenu, que vous avez retenu? Est-ce que vous avez pris en compte ces plans?

10

M. CONRAD LEBRUN :

Je vais demander à madame Goesel de répondre.

15

Mme LAURENCE GOESEL :

Alors, c'est les critères de conception technique qui ont été priorisés, évidemment, mais les règlements de zonage ont été regardés pour voir effectivement si la présence d'une voie ferrée était possible aux endroits où elle était destinée à passer, bien, la voie de contournement.

20

LE PRÉSIDENT :

En fait, je transcendais un peu ce simple aspect technique parce que, madame, ce qu'elle soulève, c'est que dans un plan, mettons, d'urbanisme ou dans un plan d'aménagement de développement, mais mettons que vous avez un territoire pour lequel on a prévu un développement résidentiel X, et le passage du train irait à l'extrémité de ce territoire. Bien sûr, ce territoire n'est pas encore développé, mais il est sujet à être éventuellement... il est destiné à être développé. Alors, est-ce que vous avez tenu compte de cette distance entre le train et la limite de ce développement prévu ou vous avez tenu compte seulement du passage du train et la limite où les maisons sont actuellement situées? Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

25

30

Mme JOSÉE MORIN :

Mais le secteur résidentiel, il existe actuellement là. C'est à cette...

35

LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais je...

40

Mme JOSÉE MORIN :

Oui?

5 **LE PRÉSIDENT :**

... dépassais ça, là.

10 **Mme JOSÉE MORIN :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

15 Je veux juste comprendre, en termes de développement résidentiel.

M. NORMAND GAUTHIER :

Monsieur le président...

20

LE PRÉSIDENT :

Pourriez-vous vous nommer, s'il vous plaît, pour la sténotypiste?

25 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Normand Gauthier, biologiste-aménagiste. Nous avons une illustration du zonage à l'endroit dont il est question. On peut prendre... si ça peut éclairer la commission, on pourrait le projeter. On pourrait le projeter.

30

LE PRÉSIDENT :

Non, ma question est une question générique.

35 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Oui?

40

LE PRÉSIDENT :

5 Est-ce que le train passe... est-ce que vous avez tenu compte des plans d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'aménagement et de développement et les plans d'urbanisme dans la... lorsqu'est venu le moment de décider quel est le tracé que vous devez retenir?

M. NORMAND GAUTHIER :

10 On tient... on tient compte de l'occupation du sol. C'est un des critères de choix de corridor de...

LE PRÉSIDENT :

15 Mais ce n'est pas l'occupation du sol. Dans un plan d'aménagement...

M. NORMAND GAUTHIER :

Non, mais...

LE PRÉSIDENT :

20 ... il y a des projections qui sont faites. Est-ce que vous tenez compte de ces projections? Si c'est non, c'est non, vous me dites non, c'est tout.

M. NORMAND GAUTHIER :

25 A priori non parce que les critères des concessions... de conception d'une voie ferrée sont très sévères. Donc, ce n'est pas un facteur... ce n'est pas un facteur principal.

LE PRÉSIDENT :

30 C'est bon. C'est votre réponse, je la respecte.

Voilà, madame.

Mme JOSÉE MORIN :

35 D'ailleurs, la Municipalité de Nantes a fait une résolution, après encore, après le refus, elle a refait une résolution de passer au nord de la 161 et ça a été appuyé par ses résidents par une grosse pétition de... je pense qu'il y a cent vingt... bien, tous les gens du secteur résidentiel touché ont signé.

40

5 Et j'ai demandé directement au ministre Garneau, quand il y a eu les cinq ans de commémoration de la tragédie, je lui ai demandé personnellement -- il y avait des caméras braquées sur nous, il n'est pas chanceux -- je lui ai demandé pourquoi il ne considérait pas cette option-là vu que c'est à coût presque nul. Il m'a répondu: « Je le sais que c'est à coût presque nul, mais ça presse avant les élections et ça retarderait trop le projet. » Donc, moi je pense que la sécurité des gens... en tout cas, je ne sais pas si vous êtes d'accord avec moi que la sécurité des gens devrait primer sur les élections.

LE PRÉSIDENT :

10 Écoutez, là, pour le moment, ce n'est pas une question. Donc, merci.

Oui?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Monsieur le président...

LE COMMISSAIRE :

20 J'aurais peut-être une question pour la Municipalité de Nantes. On parle dans... au sud de la 161, de développement potentiel, c'est ce qu'on comprenait, là. Est-ce que effectivement la municipalité a des plans de développement pour ce secteur-là?

M. JACQUES BRETON :

25 On a un promoteur dans la municipalité, monsieur Lafontaine, qui a beaucoup de terrains dans ce coin-là. C'est certain que, quand on parle à court terme, notre périmètre urbain a déjà 32 hectares de prévus, le périmètre urbain. Mais on ne peut pas... on ne peut pas dire, dans une municipalité: « Avec ça, on en a assez. Après ça, à l'avenir, bien, on ne s'en soucie pas, ça va être correct. » Je pense que le développement résidentiel urbain d'une municipalité, il faut voir à très long terme. Il ne faut pas... il ne faut pas, pour réaliser un projet là, se bloquer les générations futures qui voudraient développer quelque chose.

Mme JOSÉE MORIN :

35 C'est ça.

M. JACQUES BRETON :

40 Ça fait que je ne peux pas... je ne peux pas dire que je suis complètement en accord avec le

5 tracé proposé. Et je ne dirais pas que je n'étais pas en accord non plus parce qu'on a quand même signé des lettres conjointes pour demander des choses, là. Ça fait que je ne dis pas une chose une journée puis dire d'autres choses le lendemain. Quand on a une vision à long terme, il faut vraiment se mettre dans une situation que mes prédécesseurs qui me suivront ne seront pas dans une position que: ah! le maire de l'époque a fait que.

LE PRÉSIDENT :

10 Oui. Transports Canada, vous vouliez dire quelque chose?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada.

15 Je voulais juste apporter une clarification, si ça peut aider la commission. Donc, le rapport qui est fait mention par monsieur Côté et auquel madame Morin fait également mention nous avait été... a été développé par Stantec, mais également avec la collaboration de Transports Canada et du ministère des Transports du Québec. Et la principale raison pour laquelle la variante au nord de la 161 n'a pas été retenue, c'était pour une raison de sécurité. Donc, les... il y avait différentes variantes, donc, qui
20 utilisaient soit des passages à niveau, les angles n'étaient pas idéals. Donc, on a considéré que le risque train-auto était beaucoup trop grand pour une route à 90 kilomètres/heure. Et pour l'autre variante qui avait des passages surélevés, donc ça pouvait occasionner des coûts de plus de 15 millions de dollars.

25 Donc, le rapport que monsieur Côté faisait référence, tout à l'heure, il a été déposé et contient toutes ces informations-là. Donc, c'est la principale raison, ce n'est pas... je n'ai pas les données, là, sur les milieux humides que vous avez demandées, et cetera, mais pour nous, pour Transports Canada, c'est vraiment une question de sécurité pour laquelle ces options-là ont été rejetées.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Mme JOSÉE MORIN :

35 D'ailleurs, j'en ai parlé avec le ministre Garneau, puis il m'a dit que c'était 5 millions que ça représentait. 5 millions, mais on enlève beaucoup de milieux humides, on rajoute de la sécurité pour une population qui a droit d'être considérée aussi même si ce n'est pas Lac-Mégantic. Et il parlait d'une
40 traverse...

LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais écoutez, non, je suis obligé de vous interrompre.

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

10 J'ai... j'ai...

Mme JOSÉE MORIN :

15 Non, mais c'est parce que c'est pour compléter. Oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Non, non, vous pouvez le compléter lorsque vous allez déposer un mémoire, probablement, là, vous pouvez nous dire toutes ces informations-là.

20

Mme JOSÉE MORIN :

Oui.

25

LE PRÉSIDENT :

Parce que sinon là ça va finir par être un débat entre deux personnes, là.

Mme JOSÉE MORIN :

30

O.K. Parce qu'il parlait d'une traverse à niveau...

LE PRÉSIDENT :

35

Non, madame.

Mme JOSÉE MORIN :

40 ... à la limite acceptable, ça fait que.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci...

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

10 ... pour votre intervention.

M. CONRAD LEBRUN :

15 Excusez, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

20 Oui?

M. CONRAD LEBRUN :

25 Depuis tantôt, bien, quand on écoutait madame Goesel puis monsieur Gauthier parler, je regardais notre confrère de la MRC, monsieur Patrice Gagné, et je pense qu'il aurait peut-être de quoi à renchérir sur le périmètre urbain ou bien non c'est les développements impactés.

LE PRÉSIDENT :

30 Bien, s'il veut le renchérir, il me demande la parole.

M. CONRAD LEBRUN :

O.K.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Il ne me l'a pas demandé donc.

40 Ah! Là vous la demandez?

M. PATRICE GAGNÉ :

Je la demande, s'il vous plaît.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

10 **M. PATRICE GAGNÉ :**

10 C'est juste pour répondre à un point par rapport à votre question en lien avec les plans
d'urbanisme à savoir s'il y avait des plans de développement résidentiel dans le secteur basés sur le
plan d'urbanisme. Actuellement, les lots sont en affectation rurale, que ce soit au nord ou au sud de la
15 161, et il n'y a absolument aucun plan, actuellement, de prévision de développement dans ce secteur-là
à l'intérieur du plan d'urbanisme de Nantes. Donc, que ça se passe au nord ou au sud, en tant que tel, il
n'y a pas de prévision actuelle de faite.

20 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci.

Alors, j'appelle monsieur Marc Boucher.

25 **M. MARC BOUCHER**

M. MARC BOUCHER :

Bonsoir.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir monsieur.

35 **M. MARC BOUCHER :**

Moi je reste à Nantes, à Laval-Nord, à ras le train qui va passer, futur. Pourquoi les gens à moins
de 500 mètres du tracé retenu n'ont pas été consultés par la firme AECOM?

40

LE PRÉSIDENT :

5 O.K. Je pense que c'est une très bonne question. La première chose, est-ce que vous avez consulté... Vous avez reconnu, dans l'étude d'impact, que les résidences en milieu rural qui se situent à une distance de moins de 500 mètres de la voie ferrée subiraient une perte, une dévaluation de la valeur de leur maison. D'abord, un, j'étais surpris de lire ça. Puis deux, je me demandais qui a fait ce genre d'étude puis de quel pourcentage serait la perte? Ça, c'est pour commencer, là, mais je vais venir tranquillement, là.

10 **M. MARC BOUCHER :**

Oui, correct.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

O.K. Encore, on va demander à madame Laurence Goesel de répondre.

20 **Mme LAURENCE GOESEL :**

20 En fait, on a... j'aimerais juste nuancer ce que vous venez d'affirmer. En fait, on a plutôt mentionné qu'il y avait une possibilité, effectivement, qu'il y ait une perte de valeur pour les propriétés qui pourraient se retrouver à proximité de la voie ferrée étant donné... d'autant plus, étant donné le contexte à Lac-Mégantic, avec ce qui s'était passé. Mais c'était une possibilité qui venait... d'ailleurs, il y avait un exemple qui était donné, il y avait une étude qui était donnée, mais qui était une étude en milieu urbain parce qu'effectivement on n'a pas trouvé d'étude similaire en milieu rural qui pourrait illustrer ce phénomène. Donc, on a mentionné que c'était une possibilité, effectivement.

25 **LE PRÉSIDENT :**

30 O.K., ce n'est pas comme ça que je l'ai compris, mais c'est correct.

35 Maintenant, vous avez également décidé de considérer les résidents qui restent à l'intérieur d'une distance de 500 mètres d'une façon plus spécifique, que ça soit des résidents ou des travailleurs, pour... et les impliquer, éventuellement, dans une étude de suivi assez coûteuse, d'après ce que je peux voir, sans qu'on ait trop le détail quand même, qui ferait un suivi santé. Donc, vous... il y a là une admission que, a priori, que les résidents à l'intérieur de 500 mètres pourraient subir des impacts santé et vous vouliez donc faire le suivi avec quatre cohortes, mais je reviendrai là-dessus pour ne pas prendre de place.

40

5 Mais donc je reviens à la question de monsieur. Si vous avez admis qu'il pourrait y avoir des impacts sur la santé des gens à l'intérieur, qui résident à l'intérieur de 500 mètres de distance, comment se fait-il que monsieur n'a pas été consulté ou...? D'autant plus que vous avez prévu d'embaucher des travailleurs sociaux, une aide... de fournir une aide psychologique.

M. CONRAD LEBRUN :

10 Je vais demander... O.K. monsieur Normand Gauthier va, un, commenter sur le protocole de suivi qui avait été élaboré puis ensuite je demanderais à monsieur Barry Palynchuk d'expliquer le 500 mètres du corridor lors de l'étude.

LE PRÉSIDENT :

15 Mais évitez de parler du protocole parce que, si on commence le protocole, ça va être trop lourd puis je suis certain je vais devoir interpellier docteur Samson pour donner son avis. Alors, juste la raison qui justifie que vous avez retenu, dans le cadre de votre projet de recherche de suivi, des... tous les résidents et travailleurs qui travaillaient ou résideraient à l'intérieur de 500 mètres de distance.

M. CONRAD LEBRUN :

20 O.K. Donc, comment a été établi...

LE PRÉSIDENT :

25 Non.

M. CONRAD LEBRUN :

30 ... le barème de 500 mètres...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

40 ... pour faire l'étude?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

O.K. Barry?

10

O.K. Écoute, on va délibérer sur la question puis on va revenir.

LE PRÉSIDENT :

15

D'accord. On reviendra, mais peut-être une petite question à docteur Samson, puis ensuite je vous donnerai la parole, au maire de Nantes.

20

Docteur Samson, est-ce qu'a priori, le fait de retenir, de faire un suivi santé sur des travailleurs ou des résidents qui sont... qui se situent à 500 mètres de distance de la voie ferrée est quelque chose que vous avez déjà vu dans la revue de la littérature et quelque chose qui vous semble pertinent a priori?

Dre ISABELLE SAMSON :

25

Non, je n'ai pas vu dans la littérature spécifiquement. L'enjeu du... de la marge de recul de la voie ferrée, je pense, n'est pas clair pour personne, là. C'est... on est dans de la nouveauté au niveau social. Pour que... pour le 500 mètres, ce n'est pas que je veux... la raison, je crois, qui est à l'origine du 500 mètres, c'est l'étude précédente, qui a fait l'objet du premier BAPE, parlait de 500 mètres. Et lors de cette commission-là, j'ai dit: « C'est embrasser quand même assez large, 500 mètres. Les impacts probablement que c'est 0-300 mètres. » Mais c'est de là que le 500 mètres est resté, selon moi.

30

Pour les impacts sonores, on sait que ça peut aller jusqu'à 300 mètres. Ça fait qu'il y a des flous par rapport à elle est où la ligne. Puis pour l'étude de suivi, ça semblait approprié d'inclure un petit peu plus de gens. Et puis s'il y a une variable dans l'étude de suivi qui parle de la distance, bien on pourra un jour peut-être trancher la question sur c'est quoi la distance optimale pour les suivis ultérieurs.

35

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

40

Et donc, juste la question de monsieur. Comment se fait-il que vous n'avez consulté aucune personne qui reste dans un rayon de 500 mètres de la ligne projetée?

M. CONRAD LEBRUN :

5 Bien, quand on a fait l'étude d'opportunité de solution, on a quand même eu des portes ouvertes qu'on a présentées, ici même, au centre sportif, où est-ce qu'on avait présenté à l'époque les trois grands corridors qui avaient été énumérés ou identifiés. Ces corridors-là, bien, avaient été... circulaient, on avait présenté l'information puis tout le monde pouvait venir poser une question ou venir s'informer. On avait une présentation dans la salle A à l'époque avec une diapositive. Puis après ça, on avait ici des... plusieurs tables pour que les gens puissent venir rencontrer les spécialistes et s'informer.

10 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

15 Alors, ça répond à la... à votre question. Non, il n'y a pas eu d'intervention spécifique pour les résidents à l'intérieur de 500 mètres...

M. MARC BOUCHER :

20 O.K.

LE PRÉSIDENT :

... mais il y a eu des interventions auprès de la population en général.

25 **M. MARC BOUCHER :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

30 Vous avez une autre question?

M. MARC BOUCHER :

35 Oui. Pourquoi la quiétude des gens de Lac-Mégantic est plus importante que nous autres à Nantes, à Laval-Nord? Si Mégantic ne veut pas l'avoir, nous autres non plus on ne veut pas l'avoir. C'est... on est aussi important que Mégantic, Nantes, nous autres.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui. Je pense que ça c'est votre... c'est une opinion, que je respecte, bien sûr...

5 **M. MARC BOUCHER :**

Opinion.

LE PRÉSIDENT :

10

... mais vous interpelez directement et indirectement vos élus. Parce que je pense que je leur ai laissé l'opportunité de répondre à cette question-là, différemment, là.

M. MARC BOUCHER :

15

Non, mais moi je veux dire si... Mégantic, ils sont inquiets, je les comprends...

LE PRÉSIDENT :

20

Oui, oui.

M. MARC BOUCHER :

25

... nous autres itou on est inquiet itou avec ça à l'arrière de chez nous. Mo,i mais que je suis couché le soir puis j'entends ça brûler en descendant, je ne serais pas content. Moi je veux... je me suis bâti là pour être tranquille puis passer une belle vie. Je veux que ça soit le plus loin possible de chez nous.

LE PRÉSIDENT :

30

Très bien.

M. MARC BOUCHER :

35

C'est ma question. Merci.

LE PRÉSIDENT :

40

C'est bien, merci.

Monsieur Daniel Dallaire. Monsieur Daniel Dallaire.

M. DANIEL DALLAIRE

5

M. DANIEL DALLAIRE :

J'arrive.

10

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir monsieur.

15

M. DANIEL DALLAIRE :

Bonjour, Monsieur le président. Daniel Dallaire, propriétaire de terrains sur la rue Salaberry et Lac-Mégantic.

20

Lac-Mégantic a suggéré une voie de contournement parce qu'ils voulaient sortir le train du centre-ville, mais je n'ai jamais compris pourquoi qu'ils voulaient le rentrer dans le centre-ville en passant chez nous, à côté d'un... d'une maison de fin de vie puis des... il y a une ou deux maisons de personnes âgées que, s'il y a une tragédie... quand on a eu la tragédie en 2013, les seuls, pratiquement les seules personnes qui ont survécu, c'est ceux-là qui étaient sur la galerie qui ont vu le train arriver, qui ont réussi à se sauver. Comment on va faire pour sauver les gens qui vont être dans une maison de fin de vie en train de dormir dans leur... dans leur centre de personnes âgées?

25

Puis chez moi, j'ai demandé à Transports Canada, ça fait trois fois...

30

LE PRÉSIDENT :

Mais attendez que je réponde à votre...

35

M. DANIEL DALLAIRE :

O.K.

40

LE PRÉSIDENT :

... première question, là.

5 Alors, dans votre... excusez-moi, dans votre programme de suivi, est-ce qu'il y a des aspects particuliers qui sont prévus pour, justement, des personnes vulnérables qui résident à côté de la voie ferrée projetée?

M. CONRAD LEBRUN :

10 En ce moment, on n'est pas capable de répondre s'il y a un programme spécifique à ça. Ça serait à élaborer, là, lors de la construction ou les prochaines phases.

LE PRÉSIDENT :

15 Madame Rail, est-ce que dans le cadre de l'étude que vous exigez de l'initiateur, est-ce que vous exigez -- s'il vous plaît -- est-ce que vous exigez un programme de suivi qui permette... qui peut être mis en place pour venir en aide dans des situations extrêmes à des personnes particulièrement vulnérables?

20

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Bonjour, monsieur Zayed. Valérie Saint-Amant, au ministère de l'Environnement.

25 La réponse qu'on pourrait vous fournir, c'est que ce qu'on... ce que nous, le ministère de l'Environnement, dans le fond, on recommande comme programme de suivi ou mesures de suivi vont généralement être sous la recommandation d'un autre organisme lorsque ça concerne une compétence d'un autre organisme ou ministère. Donc, en l'occurrence, s'il s'agit de la santé, fort probablement qu'on va se retourner vers docteur Samson, là, du ministère de la Santé. Et s'il est jugé requis et essentiel, évidemment que ça va aller dans nos recommandations, donc, dans... soit une proposition de condition au décret si... ou alors à tout le moins on en... en premier lieu, on en discuterait, évidemment, avec le promoteur, puis par la suite ça serait certainement inscrit au décret.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Puis pour les mesures d'urgence?

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

40

Veux-tu répondre aux mesures d'urgence?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

5 Bien, c'est sûr qu'on demande toujours un plan des mesures d'urgence et ils doivent d'abord, avant de recevoir leur décret, donner les éléments du plan des mesures d'urgence préliminaire sur lesquels on va faire un premier regard. Alors, si des éléments sensibles, comme celui-là, sont apportés à notre attention, il est possible, et je dis possible, qu'il soit demandé à ce qu'il y ait des éléments spécifiques à ça qui soient inclus dans le plan des mesures d'urgence.

10 Et au moment de l'autorisation 22, qui est l'autorisation que l'initiateur doit obtenir pour commencer les travaux, il va devoir déposer le plan des mesures d'urgence final. Et les experts concernés vont juger si les mesures qu'il contient sont appropriées ou pas.

LE PRÉSIDENT :

15 Docteur Samson?

Dre ISABELLE SAMSON :

20 Oui. Évidemment, en santé, on regarde les populations impactées puis on a demandé justement de voir le 0-30 mètres, 30 à 100 mètres, 100 mètres à 300 mètres puis 300 mètres à 500 mètres. Puis on a demandé la composition dans tout... dans tous ces secteurs-là puis je n'arrive pas à voir... il me semble qu'on n'avait pas vu que la nouvelle voie ferrée s'approchait d'un CHSLD ou d'un centre pour personnes âgées sur la rue Salaberry. J'aimerais peut-être juste qu'on me le précise pour que je le voie.

25 Ceci dit, c'est pour mon information, mais effectivement là où ça va venir impacter, c'est : est-ce qu'il y a une mesure de mitigation qu'on pourrait suggérer? Mais c'est surtout, ça va venir bonifier les plans de mesures d'urgence. Il y a des populations vulnérables autour de risque, un peu partout au Québec, puis ça vient bonifier les plans de mesures d'urgence, effectivement, parce que c'est une clientèle plus difficile à évacuer advenant qu'il y avait un sinistre, là.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

Monsieur le président...

35 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Mais je ne suis pas au courant de où... où...

40

M. DANIEL DALLAIRE :

Bien, où la flèche rouge là, il est là le...

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Monsieur le président, on a retracé une...

LE PRÉSIDENT :

10

Juste un instant, juste un instant.

Monsieur Renaud?

15 **LE COMMISSAIRE :**

Monsieur Boivin, oui, vous alliez... vous vouliez intervenir?

M. STEVE BOIVIN :

20

Oui, en complément d'information de mes collègues des autres ministères, je ne veux pas m'éloigner trop de mon domaine, mais c'est sûr et certain que ça va venir changer les schémas de couverture de risque incendie. Donc, ça va être évalué dans la réponse au moins au schéma de couverture de sécurité incendie. Ça, c'est certain que si ça s'approche d'un élément vulnérable comme ça, là.

25

LE COMMISSAIRE :

Et puis ça va être la responsabilité de...

30

M. STEVE BOIVIN :

De la...

35 **LE COMMISSAIRE :**

... de la Municipalité ou de l'opérateur du...?

40

M. STEVE BOIVIN :

5 De la Municipalité. Oui, c'est sûr. Tandis que, nous, ce qu'on va faire en Sécurité publique, au ministère, c'est qu'on va supporter les municipalités touchées, donc d'évaluer ces vulnérabilités-là pour améliorer le plan d'urgence des autorités locales. Et c'est certain d'aller... s'il y a des interventions particulières en matières dangereuses, bien, d'aller s'assurer avec l'arrimage avec la compagnie, le générateur de risque. Ça, ça va être notre mandat d'accompagner la Municipalité.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10 Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, allez-y.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Si je peux me permettre, Luc-Alexandre Chayer.

25 Donc, la question de la maison de fin de vie avait été déjà posée. On avait fait certaines vérifications. Donc, la voie ferrée passerait à 250 mètres, autour de... plus de 250 mètres de la maison de fin de vie dans un secteur en tranchée, en pleine forêt. Donc, on n'anticipe pas des enjeux sonores importants. Toutefois, il y a des murs antibruits, des mesures d'atténuation qui sont proposées et qui vont être proposées dans l'étude de phase 2, et qu'on va regarder également lorsque les plans et devis seront développés, s'il y a lieu de mettre des murs antibruits. C'est le genre de mesures qui seront faites.

LE PRÉSIDENT :

30 Juste avant de revenir à vous, pour votre deuxième question.

35 Madame Rail, est-ce qu'à l'heure actuelle vous estimez que le plan des mesures d'urgence élaboré par l'initiateur est satisfaisant pour votre ministère? Satisfaisant, ça veut dire qui répond aux demandes du ministère.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40 À ce moment-ci, tout ce qu'on demande, c'est le plan des mesures d'urgence préliminaire. Et puis effectivement, il n'y a pas eu de demande pour qu'il y ait d'élément de rajouté. On a demandé...

5 l'engagement, on a été chercher l'engagement à ce que la version finale soit déposée aux autorisations
22. Donc, pour le moment, avec les éléments qu'on avait, on le trouvait satisfaisant, mais rien
n'empêche que si des nouveaux éléments sont portés à notre attention, on peut demander des
ajustements au cours de l'analyse d'environnement... de l'analyse de l'acceptabilité qui va suivre à la
prochaine étape qui s'en vient.

LE PRÉSIDENT :

10 Monsieur Lebrun, vous vouliez prendre la parole?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Bien, en fait, Monsieur le président, on voulait juste montrer à l'écran où est située la maison de
fin de vie. Monsieur Dallaire pourra corriger si ce n'est pas... à l'endroit où est la flèche et on voit le tracé
ferroviaire, et ce que Luc-Alexandre disait, c'est effectivement on est en tranchée une bonne dizaine de
mètres sous le terrain naturel à cet endroit-là.

LE PRÉSIDENT :

20 C'est bon. Votre... sur une autre...?

LE COMMISSAIRE :

25 Non, juste pour demander à monsieur Lebrun de déposer la diapo, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Votre deuxième question?

M. DANIEL DALLAIRE :

30 Ma deuxième question, c'est qu'on parle de... on va-tu être proche des nappes phréatiques? On
va-tu...? Mais comme c'est là, à l'heure actuelle, moi, j'ai demandé c'est quoi les travaux qui vont être
effectués chez moi puis, à l'heure actuelle, ils ne savent même pas encore. Il va-tu avoir une tranchée?
C'est supposé, mais c'est tout le temps des suppositions. Ça fait que nous autres, on a juste des
35 suppositions. Ça fait que comment ils savent... qu'ils font pour savoir qu'ils ne seront pas proches d'une
nappe phréatique s'ils ne le savent pas encore? Puis on est proche des travaux, là, on va avoir, comme
madame Morin disait tantôt, on est à la veille d'avoir des offres pour nos terrains, mais on ne sait rien
encore.

LE PRÉSIDENT :

5 On a abordé tout à l'heure les études qui ont été réalisées pour la nappe, la caractérisation des nappes phréatiques. Peut-être je redemanderais à monsieur Lebrun de nous donner une réponse peut-être légèrement différente? Qu'est-ce qui a été fait pour savoir s'il va y avoir des impacts sur la nappe phréatique?

M. CONRAD LEBRUN :

10 En ce moment, dans le fin fond, pour évaluer l'impact sur une nappe phréatique, il faut la mesurer. Donc, dans la campagne d'étude géotechnique qu'on a faite cet automne, on a quand même installé des puits piézométriques où est-ce qu'on peut retourner faire des mesures. Suite à ces mesures-là, bien là on peut savoir la hauteur de la nappe phréatique et ainsi comparer avec le tracé, si on est en remblai ou en déblai, comment est-ce que ces travaux-là vont venir impacter la nappe.

15 Après ça, il peut avoir un inventaire des puits environnants et de faire une caractérisation sur les puits vulnérables et puis après les travaux, bien, vu qu'il y a une caractérisation de faite avant puis après -- bien, avant -- si quelqu'un pense que son puits est impacté, on peut refaire une caractérisation, donc le démontrer. Donc, la première étape est faite. On a fait des études géotechniques, on a... on est en train de mesurer la hauteur de la nappe phréatique. Suite à l'APD, mais qu'on ait... soit plus assuré des profondeurs qu'on va creuser, on va pouvoir demander à des hydrogéologues de faire une évaluation.

LE PRÉSIDENT :

25 Je pense qu'on ne peut pas aller plus loin que ça, là. Donc, il y a une zone d'ombre...

M. DANIEL DALLAIRE :

Oui, mais c'est ça...

LE PRÉSIDENT :

35 ... pour votre... pour les cas... mais disons, moi, je ne suis pas surpris qu'il subsiste des zones d'ombre pour des situations très, très, très spécifiques. Parce qu'effectivement c'est à une étape subséquente, mais j'ai quand même voulu transférer la question à monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

40 Si je peux juste renchéir, c'est que...

M. DANIEL DALLAIRE :

Oui.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

... l'évaluation de ces puits-là ou l'inventaire puis l'évaluation, il faut qu'elle soit faite pour faire la demande du certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 au ministère de l'Environnement.

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bien. Merci.

Alors, merci à vous aussi.

15

M. DANIEL DALLAIRE :

Mais juste une petite dernière...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

25

M. DANIEL DALLAIRE :

... est-ce qu'ils ont eu les résultats des études de géotechniques?

LE PRÉSIDENT :

30

Oui, allez-y. Répondez.

M. CONRAD LEBRUN :

35

Oui, les rapports sont présentement déposés. On les a transférés à AECOM, on attend encore quelques éléments, là, de relevés terrain pour débiter l'APD.

LE PRÉSIDENT :

40

Est-ce que ces données-là peuvent être déposées?

M. JEAN HARDY :

5 En fait, l'étude géotechnique de Ville de Lac-Mégantic -- ça, c'est Englobe? Englobe. -- et Transports Canada mandatait SNC-Lavalin pour Nantes et Frontenac. Alors, la question, elle a peut-être deux chapeaux, là.

LE PRÉSIDENT :

10 Bien, en fait, vous... il y a un initiateur.

M. JEAN HARDY :

Oui.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, je vous pose la question à vous...

M. JEAN HARDY :

20 Pour Ville de Lac-Mégantic...

LE PRÉSIDENT :

25 Non. Vous n'êtes pas l'initiateur... vous êtes la Ville de... vous représentez la Ville de Lac-Mégantic, mais vous êtes le représentant du projet qui inclut les municipalités de Nantes et de Frontenac. Donc, est-ce que vous pouvez déposer ces résultats?

M. JEAN HARDY :

30 Je ne vois pas, personnellement, de problème. De toute façon, lorsqu'on fait les appels d'offres aux entrepreneurs, généralement, toutes ces informations géotechniques là sont disponibles. Ça serait juste de les rendre plus -- Elles ont été validées?

35 **LE PRÉSIDENT :**

Plus digestes.

40

M. JEAN HARDY :

Oui. Elles ont été validées? Oui? Donc...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui? Alors, donc vous allez les déposer?

10 **M. JEAN HARDY :**

Est-ce qu'on parle d'informations juste au niveau... niveau de la nappe phréatique...

LE PRÉSIDENT :

15 Bien, c'est ce que monsieur demande.

M. JEAN HARDY :

... ou de façon plus particulière? O.K.

20

LE PRÉSIDENT :

C'est bon?

25

M. CONRAD LEBRUN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

Parfait. Alors, merci.

M. DANIEL DALLAIRE :

35

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Robert Bellefleur.

40

M. ROBERT BELLEFLEUR

5 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Bonsoir, monsieur Zayed. Bonsoir, monsieur Renaud.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15 Alors, moi je voudrais qu'on revienne au point de départ de cette commission de BAPE. Le projet initial qui a été déposé par le promoteur, la Municipalité de Lac-Mégantic, bon, je pense qu'il y a Transports Canada qui est inclus dans... aussi dans le dossier. Bon. Il vous a été déposé, on parle de l'étude d'impact, là, qui est sur le Registre des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement. Lui, là, au niveau de sa conception, lorsqu'on parle de, aussi, de la construction d'une
20 voie d'évidement à Frontenac, de 2.9 kilomètres, où sont situés les sites pour faire du stationnement et du triage de trains? C'est la question que je pose au promoteur. Dans ce qui est déposé actuellement, outre ce que le ministre a annoncé, outre le projet de gare de triage dans le parc industriel. Initialement.

25 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. La question est claire. Monsieur Lebrun? Dans l'état actuel du dossier.

M. CONRAD LEBRUN :

30

On va demander à monsieur Barry Palynchuk de répondre.

M. BARRY PALYNCHUK :

35

Peux-tu juste répéter la question pour juste assurer que je comprends bien?

M. ROBERT BELLEFLEUR :

40

Dans le projet initial tel que présenté au niveau de l'étude d'impact, juin 2019 -- 2018, c'est-à-dire...

M. BARRY PALYNCHUK :

O.K.

5 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

... où sont situées les aires de triage et de stationnement sur le projet tel que déposé par le promoteur?

10 **M. BARRY PALYNCHUK :**

L'aire de stationnement pour...? Tu veux dire les wagons de train qui sont présentement effectivement garés à Nantes? Mais c'est à Nantes même où les voies de... les voies de service pour chacun des clients. Ça fait que c'est... effectivement, le train de CMQ laisse les trains, les wagons vides ou chargés, à Nantes...

15

LE PRÉSIDENT :

Mais dans le projet, dans le projet actuel. Actuellement, c'est à Nantes.

20

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui, dans le projet actuel. Oui.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est juste à Nantes?

M. BARRY PALYNCHUK :

30

C'est juste à Nantes.

LE PRÉSIDENT :

Rien à Frontenac qui est prévu?

35

M. BARRY PALYNCHUK :

À ma compréhension, selon, tu sais, les discussions que j'ai eues avec CMQ, c'est rare que Vachon est utilisé...

40

LE PRÉSIDENT :

Ah, non.

5 **M. BARRY PALYNCHUK :**

... pour les opérations de garage.

LE PRÉSIDENT :

10

Je voudrais qu'on soit clair. Monsieur ne demande pas qu'est-ce qui est utilisé actuellement. Dans le projet qui est déposé, où sont les aires de...?

M. BARRY PALYNCHUK :

15

Si on parle du projet qui a été développé par AECOM pour la ville, les wagons sont laissés à Nantes, l'autre côté du service vient, elle s'attache aux wagons à Nantes, elle les tire au parc industriel, puis elle place les wagons dans les voies de service de chaque client. Puis c'est ça qui a été retenu dans l'étude qui a été faite et déposée.

20

LE COMMISSAIRE :

Mais la voie d'évitement, là, qui se trouve à Frontenac...

25 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui?

LE COMMISSAIRE :

30

... qu'on appelle Vachon...

M. BARRY PALYNCHUK :

35

Oui?

LE COMMISSAIRE :

40

... c'est ce que je comprends, c'est... elle a gardé le même nom, mais ce n'est plus le même... ce n'est plus le même tracé, là? La voie d'évitement était sur l'ancienne voie, mais là avec la déviation cette

voie-là devient sur la voie de contournement?

M. BARRY PALYNCHUK :

5 Oui, effectivement. Le fonctionnement, la localisation, la capacité de Vachon actuelle est remplacé sur le nouveau tracé. Et je comprends que Vachon est sûrement utilisé pour, effectivement, le service aux clients du parc industriel sur une base très occasionnelle. C'est principalement utilisé pour les rencontres de trains.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Mais est-ce que cette voie d'évitement là est nécessaire?

M. BARRY PALYNCHUK :

15 Vachon? Il faudrait poser la question à CMQ. Mais si c'est carrément utilisé, ils ont besoin de ça dans le futur, si les volumes de circulation ferroviaire restent les mêmes, effectivement, le scénario de service ferroviaire que nous avons utilisé dans notre projet de conception est le même niveau de service qui est actuellement fait par le CMQ.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Donc...

25 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Ça fait que... effectivement, fonctionnellement, on utilise Nantes ou on présume que le CMQ va utiliser Nantes puis qu'ils vont utiliser Vachon de façon secondaire.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, dans le projet actuel, monsieur Bellefleur, c'est ça, il y a une voie d'évitement à Frontenac, Vachon, et ils utilisent la voie à Nantes. Ça répond à votre question?

35 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

40 Alors, si je comprends bien, on continue... on va continuer à utiliser la voie d'évitement de Nantes pour faire du stationnement et du triage de trains et, occasionnellement, celle de Vachon, en haut des pentes. Donc, on se retrouve avec les mêmes facteurs de risque que lors de la tragédie de 2013, à ma compréhension.

5 J'ai ma deuxième question. Considérant que la population de Lac-Mégantic a maintes et maintes fois requis que l'on cesse de faire le stationnement, le triage, tu sais, c'est des demandes qui ont été faites au ministre Garneau à plusieurs reprises depuis 2015. On a même des maires de Frontenac, on a des maires de Nantes qui le demandent depuis plusieurs années qu'on cesse cette pratique dangereuse. On a même créé, récemment, un comité conjoint, la MRC du Granit, la Société de développement économique, les trois municipalités, des industriels, dans la coalition, on a présenté un projet de centralisation des opérations de triage dans le parc industriel, on a déposé ça au ministre Garneau, avec des plans d'ingénieur, au mois de février.

10 Et, donc, ma question est: pourquoi ce projet-là n'a été déposé initialement dans le projet qu'on étudie ce soir?

LE PRÉSIDENT :

15 Votre question est claire, teintée d'agressivité et d'impatience.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

20 En effet.

LE PRÉSIDENT :

25 Alors, monsieur Lebrun, pourquoi vous n'avez pas jugé bon d'inclure la cour de... une cour ou une gare de triage dans... ailleurs, et entre autres dans le parc industriel de Lac-Mégantic, dans le cadre de ce projet?

M. CONRAD LEBRUN :

30 Oui. À l'initial, dans le devis d'appel d'offres de l'étude de faisabilité, il n'y avait pas eu de mention qu'il fallait concevoir une cour de triage ou une gare de triage à même l'étude. Pourquoi? Je ne sais pas. C'est sûr que là, aujourd'hui, on a une voie, donc on... avec les interventions dans le milieu, on voit une possibilité, une opportunité d'en amener une dans le parc industriel. Pour l'étude qu'on a présentement, justement, avec la MRC, les deux autres municipalités, la ville, et la Société de développement économique, on l'a déposé au BAPE pour que, justement, les gens puissent poser des questions là-dessus ce soir, mais c'est toujours...

M. ROBERT BELLEFLEUR :

40 Déposé le 4 juin.

LE PRÉSIDENT :

5 Mais la question reste, monsieur Lebrun, pourquoi, pourquoi ça n'a pas été fait avant et pourquoi ça n'a pas été inclus dans le projet?

Est-ce qu'il y avait des contraintes spécifiques? Est-ce qu'il y avait... est-ce qu'il n'y avait pas du tout de pression sociale? Est-ce que c'est une problématique qui n'avait pas été évoquée?

M. CONRAD LEBRUN :

10 Encore là, le devis n'en a pas fait mention, mais nous ne sommes pas l'auteur du devis. Donc, on ne peut pas... je ne sais pas comment expliquer, ceux qui ont écrit le devis à l'époque pour faire l'étude, à quoi ils songeaient, à quoi ils pensaient.

LE COMMISSAIRE :

15 Et qui avait... c'est qui qui avait écrit le devis?

M. CHRISTIAN PELLETIER :

20 Si je peux me permettre, monsieur Zayed? Christian...

LE COMMISSAIRE :

25 Oui, allez-y.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

30 ... (inaudible), ministère des Affaires municipales. Pour avoir été présent à l'origine du projet de voie de contournement à Lac-Mégantic, le devis a été rédigé avec nos collègues du ministère des Transports, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales, pour collaborer aux démarches de la Ville de Lac-Mégantic. Et l'origine du projet, je peux vous confirmer que ce n'était pas par souci de rejeter les enjeux qui apparaissent aujourd'hui par rapport aux voies d'évitement puis à la desserte du parc industriel. C'était simplement que le besoin qui avait été signifié par la Ville à l'époque, à la suite de
35 la tragédie, c'était de sortir le train du centre-ville de Lac-Mégantic.

40 Et puis juste pour se remettre en contexte aussi à l'époque, on n'avait pas encore eu... au moment où les premiers travaux, les premières esquisses du devis menant à l'étude de faisabilité ont été faites, on n'avait pas encore le rapport du BST des suites de la tragédie. Donc, il manquait toute une série d'informations qui sont venues après-coup, qui ont permis aujourd'hui d'avoir un portrait global de

la situation. Puis en tout cas, entre guillemets, je pense que ce que monsieur Garneau a annoncé aujourd'hui, peut-être, vient compléter un peu le portrait de l'étude, mais au départ, à l'origine de l'étude de faisabilité pour lequel il y a un mandat accordé à AECOM, la volonté de la Ville à ce moment-là, c'était uniquement de sortir le train du centre-ville de Lac-Mégantic.

5

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup.

10

Merci, monsieur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15

Est-ce que je pourrais juste donner un dernier commentaire? Tout à l'heure, on a soulevé une question par rapport au mandat du BAPE parce que c'est comme s'il arrivait une patate chaude, là, dans... au niveau des audiences, là: « Qu'est-ce qu'on fait avec ça? » Est-ce que c'était dans votre mandat ou pas? Est-ce que le ministre doit se prononcer là-dessus? Il y a quand même, là, une question fondamentale à régler, mais tout à l'heure on a soulevé un point à savoir que ça n'aurait aucun impact sur le projet initial.

20

Moi, j'en vois un impact. Si on ne construit pas cette fameuse voie d'évitement à Frontenac, c'est une empreinte écologique moindre. Donc, on n'aura pas une double emprise, on va avoir une simple emprise, donc on va moins affecter le milieu écologique. On a beaucoup de milieux humides dans ce coin-là. Et aussi, si on la déménage dans le parc industriel, c'est déjà un milieu modifié où les impacts écologiques sont moindres compte tenu des activités industrielles qui se passent là. Donc, ça a un lien direct avec l'environnement. Et je pense qu'il faut aussi avoir une préoccupation première pour la sécurité de la population. Merci.

25

LE PRÉSIDENT :

30

Merci à vous, monsieur Bellefleur.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

35

Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

40

Oui?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

... Jean-Marc Bissonnette, aux Transports Québec, Direction du transport ferroviaire.

5 Je voudrais juste mentionner que, suite à l'accident de Lac-Mégantic, il y a eu de très nombreux ajustements qui ont été apportés à la législation et la réglementation fédérale sur le transport, sur la sécurité du transport ferroviaire. Et un des éléments qui était à la base de l'accident de Lac-Mégantic, c'est que le convoi était stationné sur la voie principale à Nantes. Il n'était pas sur la voie de desserte, sur la voie de service, il était stationné sur la voie principale, et les freins ont lâché, ce qui a fait que le
10 convoi a descendu. S'il avait été sur la voie de service, il ne se serait pas rendu, il n'aurait pas descendu.

Aujourd'hui, c'est interdit de stationner un convoi de cette ampleur-là sur une voie principale. La réglementation ne permet plus de faire ça, exception faite d'autorisations spéciales qui pourraient être
15 données par Transports Canada. Donc, c'est quand même un élément qui vient amoindrir le risque d'un accident en utilisant la voie de service de Nantes. C'est aussi un des aspects qui a fait qu'il n'y a pas eu considération, au moment de la demande initiale, de déplacer la voie de service. Donc, c'est juste une petite précision que je veux vous apporter.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je vais appeler une autre personne et je vais poser une question en même temps à CMQ. Monsieur Roger Carrier.

25 Une question très ponctuelle. Je voudrais savoir: vous avez décidé d'un embargo volontaire sur le transport du pétrole brut. Est-ce que cette décision-là, vous aviez un plan temporel? C'est-à-dire, est-ce que vous saviez qu'elle allait être effective pour une période de temps X et que ça sera révisé? Est-ce que le nouveau tracé va entraîner automatiquement de nouveau le transport du pétrole brut?

30 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Merci, Monsieur le président. Effectivement, lorsque cet embargo volontaire là a été pris, c'était dans un aspect temporel parce qu'il y avait une limite de temps qui avait été précisée avec les autres parties prenantes. Ce que je peux dire, présentement, c'est que non et, même avec un nouveau tracé, il
35 n'y a pas de plan, à l'heure actuelle, pour transporter du pétrole brut et on ne voit pas les circonstances à l'avenir qui feraient en sorte que ça changerait.

LE PRÉSIDENT :

40 D'accord. On va rester comme ça, mais -- ça va?

LE COMMISSAIRE :

On reviendra.

5 **LE PRÉSIDENT :**

On reviendra demain avec d'autres questions.

Monsieur Carrier, à vous la parole.

10

M. ROGER CARRIER

M. ROGER CARRIER :

15

Oui, bonjour. Ça a été largement discuté, c'est concernant le triage, là, sur la voie Vachon. J'aurais aimé savoir de mon maire qu'est-ce qu'il en pensait, mais il a très bien répondu tout à l'heure. Donc, la question est posée. J'ai mes réponses. Je suis content de voir que ça fait un certain débat parce que c'est important. Nous autres, on possède trois lots dans la partie sud, dans la... c'est une ferme familiale, puis il y a une érablière l'autre côté de la voie ferrée, qui est exploitée. Donc, cette gare de triage là, là, c'est un inconvénient majeur. Tant mieux si ça se règle dans un autre endroit plus sécuritaire. Mais des questions, je pense que le tour a été fait.

20

LE PRÉSIDENT :

25

O.K., très bien.

M. ROGER CARRIER :

30

Merci.

LE PRÉSIDENT :

35

Merci à vous.

Monsieur Raoul Proteau, s'il vous plaît.

40

M. RAOUL PROTEAU

5 **M. RAOUL PROTEAU :**

Monsieur le président, est-ce qu'on pourrait revenir à la *slide*, tantôt, de la maison de fin de vie?

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur le...

M. RAOUL PROTEAU :

15 J'aimerais ça... j'aimerais ça qu'on revienne là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

20 Oui. Monsieur Lebrun, pourriez-vous la mettre?

M. RAOUL PROTEAU :

25 Ça va être une de mes questions, mais la première question, c'est : v'là une quinzaine d'années, il y a eu des relevés géodésiques faits par hélicoptère puis ils avaient... ils avaient trouvé une... un secteur où... qui était promettant... prometteur pour le matériel minier. Puis le projet a été annulé parce qu'ils ont vu qu'il y avait un lac souterrain qu'ils ont estimé à un minimum de 500 millions de gallons d'eau, proche de votre tracé. Je voudrais savoir, est-ce que la protection de ce lac souterrain là est prioritaire ou c'est... ça va être un drainage progressif d'eau qui va se faire avec le temps puis on va se débarrasser de cette source d'eau dérangeante?

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 D'accord. Madame Rail, à votre connaissance, est-ce qu'il y aurait, dans le secteur, une nappe, une nappe d'eau souterraine, captive ou non captive, qui serait suffisamment importante pour l'appeler un lac?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40 À ma connaiss... je n'ai pas cette connaissance-là, mais je vais poser la question à mon ministère pour avoir une réponse dès demain, si vous le permettez.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

5 Et à votre connaissance, monsieur Lebrun?

M. CONRAD LEBRUN :

10 Bien, la Ville de Lac-Mégantic exploite une aquifère qui est à environ 300 pieds en dessous de la rivière Chaudière. Si c'est ça que les gens appellent le lac souterrain, c'est une nappe phréatique qui se recharge à même les pluies et tout, comme un lac en surface.

LE PRÉSIDENT :

15 À quelle profondeur est-elle située?

M. CONRAD LEBRUN :

20 Les...

LE PRÉSIDENT :

À quelle profondeur?

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

Les puits municipaux?

LE PRÉSIDENT :

30 Non, non, non, cette nappe souterraine.

M. CONRAD LEBRUN :

35 Elle est omniprésente.

LE PRÉSIDENT :

40 Non, mais à quelle profondeur?

M. CONRAD LEBRUN :

300 pieds.

5 **LE PRÉSIDENT :**

300 pieds. 100 mètres. Est-ce que c'est ça, ce dont vous parlez?

M. RAOUL PROTEAU :

10

C'était plus proche de la surface que ça. Eux autres, ils étaient capables d'opérer leur mine jusqu'à 300 pieds. Il y avait assez de matériel dans le secteur pour faire une opération, mais c'est le lac souterrain qui les empêchait de faire ça. Ça fait que ça me surprend que ces données-là n'aient pas été disponibles parce que ça fait déjà, je dirais, au moins 15 ans, mais je suis certain que la nappe phréatique n'a pas disparu. On peut appeler ça n'importe comment, là, moi j'appelle ça un lac souterrain, on peut...

15

LE PRÉSIDENT :

20

Non, non, mais c'est... l'important, c'est de se comprendre, là. Donc, on aura la réponse demain par le ministère, puis on essaiera de voir un peu plus loin si ça devait être inséré, intégré dans l'étude d'impact ou pas et pourquoi ça ne l'a pas été.

Votre deuxième question?

25

M. RAOUL PROTEAU :

Ma deuxième question, c'est pour la maison de fin de vie puis ça a déjà été approché un petit peu.

30

LE PRÉSIDENT :

Oui.

35

M. RAOUL PROTEAU :

Mais quand on a bâti la maison de fin de vie -- est-ce que je peux me lever pour montrer sur la carte? J'ai une couple de détails que...

40

LE PRÉSIDENT :

Le seul problème, c'est qu'il faut un micro, sinon la sténotypie... attendez un petit peu, le technicien va venir, là. O.K. Donc, vous pouvez vous déplacer, mais il faut prendre le micro.

5

M. RAOUL PROTEAU :

Quand on a fait la construction de la maison de fin de vie, un des problèmes qu'on avait, c'est qu'il y a une bonne pente, ici. Et la pente, là, si vous regardez (inaudible) école. Puis vous mettez ça direct dans une courbe. La possibilité... ma question, c'est: est-ce que la possibilité d'un déraillement suivi d'une catastrophe, que toute l'eau... tout le produit pétrolier va se déverser direct vers l'école puis ensuite dans (inaudible)? Moi, moi, je trouve illogique qu'on peut faire une courbe dans un endroit où c'est qu'il y a de la pente. Je dirais qu'il y a au moins 150 pieds d'ici à l'école. C'est certain que le déversement va se faire vers l'école. Je ne sais pas si ça a été regardé. Ça serait important que ça se...

10

15

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Proteau.

20

Monsieur Lebrun, est-ce que vous avez examiné cette hypothèse qu'il y ait un accident, un déraillement justement à cet endroit-là et qu'est-ce que ça pourrait impliquer?

M. CONRAD LEBRUN :

25

O.K., je vais demander à monsieur Jean Hardy de répondre.

M. JEAN HARDY :

Est-ce que vous faites référence à l'analyse de risques technologiques qui a été réalisée?

30

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est sûr que c'est relié...

35

M. JEAN HARDY :

Ça peut relier, oui, c'est ça.

40

LE PRÉSIDENT :

En fait...

5 **M. JEAN HARDY :**

Parce que juste... dans le cas précis dont on parle...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

M. JEAN HARDY :

15 ... dans le cas précis dont on parle, je mentionnais tantôt que la voie ferrée arrive en dépression sous la route 204. Donc, tout ce secteur-là est vraiment encaissé dans le roc en déblai. On parle d'une dizaine de mètres facilement. Donc, avec une pente, en tout cas, s'il y avait déversement, ça resterait confiné au niveau de la tranchée. Mais si vous parlez de risques technologiques de façon plus générale, on a notre expert.

20

LE PRÉSIDENT :

25 Bien, peut-être juste une question complémentaire. On reviendra là-dessus parce que c'est une question tout aussi épineuse pour la commission. Vous avez utilisé un modèle pour vous permettre d'apprécier le risque que ça peut représenter, un déversement éventuel. Ce modèle de l'Agence de protection de l'environnement américain utilise une fuite ou un problème avec le contenu d'un seul wagon, qui est, de mémoire, 113 000 litres. Évidemment, on est loin du 5 millions, 6 millions de litres qui ont déversé ici. On est loin du 820 000 litres déversé à Saint-Lazare au Manitoba en 2019. Alors, la question se pose dans ces termes-là beaucoup plus: est-ce qu'il pourrait y avoir... au-delà du modèle que vous avez utilisé, est-ce qu'il pourrait y avoir des situations qui feraient en sorte que le modèle, puis on reviendra là-dessus demain, mais que le modèle, les résultats du modèle ne soient pas aussi forts et aussi fiables qu'on pourrait le prétendre?

30

M. CONRAD LEBRUN :

35

On vous présente Michel...

LE PRÉSIDENT :

40

Le nom de famille?

M. CONRAD LEBRUN :

Michel Forest.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Michel Forest?

M. CONRAD LEBRUN :

10

Michel Forest qui a fait l'étude de risques technologiques. Il est dans la salle, donc on va lui demander de répondre à la question.

M. MICHEL FOREST :

15

Bien, en fait, quand on élabore les scénarios, on regarde les scénarios qui sont les plus probables. Parce qu'en fait si on fait les calculs avec les catastrophes, c'est malheureux parce que ça s'est produit, mais en termes... en termes de données de probabilité, ça reste tellement bas que ça a peu de chance de se produire. Donc, on travaille avec des scénarios probables qu'on appelle les scénarios alternatifs, si on veut.

20

LE COMMISSAIRE :

Mais dans le cas de la méthode EPA, là, ou... bien, en tout cas, qui...

25

M. MICHEL FOREST :

Exact.

30

LE COMMISSAIRE :

... du ministère de l'Environnement aussi, là, on...

M. MICHEL FOREST :

35

On parle...

LE COMMISSAIRE :

40

... on parle d'un scénario normalisé, là, de...

M. MICHEL FOREST :

Exact.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... d'un wagon...

10 **M. MICHEL FOREST :**

Exact.

LE COMMISSAIRE :

15 ... un wagon de (inaudible).

M. MICHEL FOREST :

20 Oui, exact. Parce que déjà ce scénario-là, sa probabilité, elle est... elle est faible. Donc, d'en avoir plusieurs en même temps, c'est... ici, bien, le cas, c'est que ça s'est déjà produit, tu sais, c'est sûr que c'est malheureux, mais sauf que la probabilité de se produire, d'en avoir plus qu'un, elle est très faible.

LE COMMISSAIRE :

25 Je ne sais pas, en tout cas... on peut... je vais y aller, là, mais...

M. MICHEL FOREST :

Ça reste technique.

30

LE COMMISSAIRE :

... parce que, oui, on parle aussi d'effet domino.

35 **M. MICHEL FOREST :**

Oui.

40

LE COMMISSAIRE :

Vous aviez eu une question dans un des documents qui avait été posée par le ministère de l'Environnement où on disait d'élaborer sur la possibilité d'effet domino. Parmi ces effets-là, ça serait le cas où un wagon explose et fait exploser d'autres wagons, là. C'est ça, le...

M. MICHEL FOREST :

C'est ce qui s'est produit.

LE COMMISSAIRE :

... le domino, là. De quelle façon vous avez évalué ça?

M. MICHEL FOREST :

Bien, en fait, moi, tout ce que je veux dire, c'est qu'on a appliqué les méthodes de, bon, les lignes directrices du CCAIM, du Conseil canadien des accidents industriels majeurs. On a appliqué les lignes directrices de l'EPA et tout ça. Donc, on a appliqué la méthodologie pour établir les scénarios les plus probables. Donc, parce que le risque... c'est la conséquence fois la probabilité. Donc, on veut en arriver à évaluer les risques pour fins de comparaison aux critères du CCAIM.

LE PRÉSIDENT :

On va revenir là-dessus demain encore.

M. MICHEL FOREST :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Parce que pour nous, c'est un autre enjeu majeur, mais en fonction du premier scénario, le scénario qu'il y a un déversement d'un wagon de 130 000 litres, là, est-ce que, selon votre étude, est-ce que ce secteur-là serait affecté?

M. MICHEL FOREST :

Bon. L'étude avec les scénarios qu'on a faits, là, on a fait des scénarios de rupture, de fuite majeure, de fuite mineure. On l'a fait pour cinq substances qui ne passent pas nécessairement dans le

secteur. Et les résultats de risque individuel étaient acceptables.

LE PRÉSIDENT :

5 Prenons le chlore.

M. MICHEL FOREST :

10 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez simulé avec le chlore?

15 **M. MICHEL FOREST :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Est-ce que ce secteur-là pourrait être impacté s'il y avait un déversement de (inaudible)?

M. MICHEL FOREST :

25 Bon. Il y a deux choses. Il y a le volet conséquences et il y a le volet probabilité. Et au global, on calcule le risque individuel. Donc, c'est... si l'événement se produit, ses conséquences vont être très grandes. Ce qui fait que le risque individuel est acceptable, c'est que la probabilité d'avoir cet événement-là est très faible.

30 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Dans mes termes, monsieur, ça veut dire que les conséquences peuvent être très graves pour le secteur, mais la probabilité est très petite. C'est ça, la réponse?

35 **M. MICHEL FOREST :**

Et donc, le risque... bien, c'est... donc, tout ça, évidemment, c'est théorique.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

5 **M. MICHEL FOREST :**

D'accord? Donc, il y a... donc, on applique les méthodes pour faire ces estimations-là, mais même si le risque est acceptable, ça ne veut pas dire que, si l'événement se produit, que la conséquence ne sera pas grande. La conséquence va être grande.

10

LE PRÉSIDENT :

Puis quand on... quand vous dites « risque acceptable », ce n'est pas nécessairement accepté par la société, ici, c'est acceptable selon les lignes directrices?

15

M. MICHEL FOREST :

Du CCAIM.

20 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Ça fait que ça répond à votre question?

25

M. RAOUL PROTEAU :

Pas... pas réellement, Monsieur le président, mais je voudrais juste... vous avez demandé de ne pas faire de commentaire, mais je vais vous rappeler que la tragédie qui est arrivée à Lac-Mégantic, c'était prévu. Ils savaient que c'était pour arriver. La seule chose qu'ils ne savaient pas, c'est quand que c'était pour arriver. Puis ça a arrivé. Puis il y avait une probabilité très mince que ça arrive, mais c'est arrivé. Puis si c'est arrivé une fois, ça peut arriver une autre fois.

30

Moi, ce que je vous dis, c'est que c'est arrivé dans une courbe, on a une autre courbe, Monsieur le président. Puis le potentiel, il est là. Je fais juste amener le potentiel parce que, pour moi, ce n'est pas... surtout avec la pente qu'il y a, puis l'école qu'il y a en bas puis tout le... il n'y a pas une école, il y en a deux en réalité, plus la maison de fin de vie. Il y a beaucoup de personnes qui peuvent partir. L'école, il y a... je ne me rappelle pas comment qu'il y a d'élèves à l'école, mais il y en a une gang. Ça ne sera pas 47, si jamais il y a un déversement en plein jour durant une journée d'école.

35

Merci, Monsieur le président.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Peut-être juste un complément, monsieur... je m'excuse, monsieur Forest?

10 **M. MICHEL FOREST :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 Quand on parle du CCAIM, là, le Conseil...

M. MICHEL FOREST :

20 Conseil canadien des accidents industriels majeurs.

LE COMMISSAIRE :

25 Industriels majeurs. Ça inclut le secteur ferroviaire? On parle d'accidents industriels majeurs, mais ça inclut le...

M. MICHEL FOREST :

Ça... oui.

30 **LE COMMISSAIRE :**

... le ferroviaire aussi?

35 **M. MICHEL FOREST :**

Oui, oui, ça inclut tout, là. C'est...

LE COMMISSAIRE :

40 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Robert Mercier. Oui, bonsoir, monsieur.

5

M. ROBERT MERCIER

M. ROBERT MERCIER :

10

Bonsoir, Messieurs les commissaires. Je vais m'exprimer ce soir au nom de l'Association de protection du lac Mégantic et son bassin versant.

LE PRÉSIDENT :

15

Ça veut dire, vous avez des questions en leur nom?

M. ROBERT MERCIER :

20

Les questions en leur nom. Je suis président d'association.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

25

M. ROBERT MERCIER :

30

Alors, c'est sûr que pour l'Association, ce qui nous interpelle en premier, bien, c'est l'impact sur le lac Mégantic. On l'a mentionné qu'une bonne partie du tracé était dans le bassin versant du lac Mégantic. Et surtout la perte des milieux naturels et possiblement la modification du drainage naturel qui va s'ensuivre et tout ça. Bon. Je vois que c'est sûr que les... il y aura des... il y aura des impacts. C'est clair. Mon... les impacts seront compensés financièrement, c'est ce que je peux voir.

LE PRÉSIDENT :

35

Uniquement pour les milieux humides.

M. ROBERT MERCIER :

40

Seulement que le projet milieu humide, bon.

LE PRÉSIDENT :

Qui est 8 millions.

5 **M. ROBERT MERCIER :**

Bon. Si on se tient, à ce moment-là, à ce milieu humide, j'ai... on a parlé de 8 millions de dollars, là. La question serait : comment ces sommes-là vont être gérées? Et puis quel genre de projets peuvent se qualifier pour ces sommes-là? Et puis est-ce que les associations de protection de l'environnement pourront, à ce moment-là, en bénéficier étant donné que c'est le lac qui serait impacté? Ce sont mes questions.

10

LE PRÉSIDENT :

15

Madame Rail?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Jean-François Cloutier.

20

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Alors, bonjour, Monsieur le président. Les fonds, comment va être dépensé cet argent-là de la compensation. Si le projet a lieu, si on nous donne une compensation financière, ce qui va arriver, c'est: on va mettre des étiquettes sur cet argent-là, on va mettre une étiquette de la MRC du Granit, on va mettre aussi une étiquette du bassin versant de la rivière Chaudière. À l'ultime, ça s'en va dans le fonds de protection de l'environnement pour financer des projets de création et de restauration de milieux humides, soit dans le bassin versant ou la MRC.

25

30

Pour l'instant, les règles du jeu sur la gouvernance du fonds de protection de l'environnement ne sont pas écrites. Alors, les détails, on ne les a pas pour l'instant, mais tout ça est ensaché dans le nouveau Règlement pour la compensation pour l'atteinte des milieux humides et hydriques.

LE PRÉSIDENT :

35

Merci, monsieur.

M. ROBERT MERCIER :

40

Si je comprends bien, les jeux sont ouverts, donc tout le monde peut se qualifier pour avoir des

sommes, pour... j'imagine (inaudible) des MRC ou?

LE PRÉSIDENT :

5 En tout cas, quand vous dites: « On met des étiquettes, c'est réservé pour la MRC de Granit, pour le bassin versant de la Chaudière ou le lac Mégantic », mais est-ce que, mettons, des organismes comme celui que représente monsieur peuvent se prévaloir en faisant des demandes au ministère pour avoir... récupérer une fraction pour un projet particulier de restauration d'un milieu humide?

10 **M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :**

À l'heure actuelle, je ne peux pas vous répondre. Je ne sais pas qui exactement va pouvoir profiter d'un éventuel programme. C'est sûr que ce fonds-là va servir pour subventionner des projets, mais comme je vous disais, les règles du jeu n'étaient pas encore écrites, on ne sait pas qui va pouvoir profiter du programme de subvention pour la création et restauration des milieux humides. Possiblement une association de lac, possiblement une municipalité, une MRC, possiblement un organisme de conservation.

LE COMMISSAIRE :

20 Moi, ce qui... avec la nouvelle réglementation, un promoteur, un... quelqu'un qui fait un projet qui affecte des milieux humides a le choix, est-ce que je comprends bien, de compenser, de restaurer les milieux humides ou de payer le... de payer la somme selon un calcul qui est décrit dans le règlement?

25 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Pour les projets qui sont assujettis à la procédure d'évaluation environnementale, effectivement, ils ont le choix. Ils peuvent compenser par la réalisation de travaux qui seraient équivalents en création ou en restauration de milieux humides, ou de payer le montant, ou une combinaison des deux pourrait être possible aussi.

LE COMMISSAIRE :

35 Est-ce que ces travaux-là, si un promoteur se prévaut de cette option-là, fait une restauration de milieux humides ou crée un nouveau milieu humide, son... l'efficacité de ces travaux-là est évaluée?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40 Oui. En fait, avant que ce soit accepté que le promoteur compense par la réalisation de travaux, il va déjà falloir que le projet rencontre une approbation du ministère de l'Environnement, donc, qu'il

présente un bon potentiel et qu'il soit assorti aussi d'un programme de suivi. Programme de suivi typique, là, ce serait un suivi après 1 an, 2 ans, 5 ans, 10 ans, avec une obligation de résultat. Donc, si on se rend compte que les travaux qui ont été faits ne rencontrent pas les objectifs visés, bien, l'initiateur doit y retourner et remettre la pelle et recommencer.

5

LE COMMISSAIRE :

O.K. Celui qui fait la restauration est à risque, là, au niveau des suivis? Il peut se trouver dans une situation où il va être obligé de refaire d'autres travaux?

10

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Bien, ça se peut que 10 ans après, si ça n'a pas... s'il a créé un milieu humide puis il s'est asséché, ça n'a pas rempli le besoin, il va falloir qu'il recommence.

15

LE COMMISSAIRE :

Merci.

20

LE PRÉSIDENT :

Mais dans un cas comme celui-ci, ça serait, si ça devait se faire, la Ville de Mégantic, c'est la Ville de Lac-Mégantic qui serait imputable?

25

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Bien, c'est celui qui aura son nom sur le décret.

30

LE PRÉSIDENT :

Et qui aurait son nom sur le décret?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35

Pour le moment, c'est la Ville de Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

40

O.K. Est-ce qu'il pourrait avoir un décret qui implique un organisme fédéral? Non, hein?

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

5 Je crois que oui. En fait, je pense qu'il y a, effectivement, au moins un cas au port de Gaspé, si je ne me trompe pas, où les gestionnaires du port de Gaspé ont eu... ont obtenu un décret de la part du gouvernement provincial pour faire des travaux de restauration dans la baie, mais ce n'est pas fréquent, je dirais. Mais... oui, c'est vrai, effectivement, l'administration portuaire de Grande-Anse, qui est propriétaire de la voie ferrée de Grande-Anse, est aussi une administration fédérale.

LE PRÉSIDENT :

10 Et est-ce que le Lac-Mégantic a déjà prévu quelque chose d'autre que de remettre la somme de 8 millions de dollars? Est-ce qu'elle prévoit, comme initiateur, de procéder à certains travaux?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Non. Pour nous autres, c'est une information quand même assez récente. Donc, on est même heureux que quelqu'un pose la question à savoir...

LE PRÉSIDENT :

20 Qu'est-ce que vous voulez dire « assez récente »?

M. CONRAD LEBRUN :

25 Ça a été répondu dans les questions-réponses.

LE PRÉSIDENT :

30 Oui. Oui, oui.

M. CONRAD LEBRUN :

Effectivement, c'est là qu'on en a pris connaissance.

LE PRÉSIDENT :

35 Donc, pour le moment, vous avez l'intention juste de remettre un montant de 8 millions, pour le moment?

40

M. CONRAD LEBRUN :

On encourage les organismes à s'informer sur les modalités du projet pour peut-être déposer des projets locaux ou régionaux qui pourraient être financés via ces fonds-là.

5

LE PRÉSIDENT :

Donc, si je comprends bien, avant de déposer... de remettre le montant de 8 millions, vous pourriez décider, par l'intermédiaire d'organismes locaux, de procéder à certains travaux de restauration ou autre et de remettre la différence au ministère, c'est ça? C'est ça que je comprends?

10

M. CONRAD LEBRUN :

Oui. On serait favorable à ce que des travaux environnementaux se fassent dans la région au lieu de faire un chèque.

15

LE PRÉSIDENT :

O.K., mais sachant très bien que si jamais les travaux devaient ne pas aboutir, ça serait vous qui serait imputable?

20

M. CONRAD LEBRUN :

Ça serait l'initiateur qui serait imputable.

25

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, c'est l'initiateur qui serait imputable.

30

M. CONRAD LEBRUN :

L'initiateur.

35

LE PRÉSIDENT :

Mais pour le moment, c'est vous.

M. CONRAD LEBRUN :

40

Ah, pour le moment, c'est nous.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Et quand vous dites « c'est l'initiateur », qu'est-ce que vous évoquez? Qu'est-ce que vous êtes en train d'évoquer à la commission?

5

M. CONRAD LEBRUN :

C'est que le rôle de la Ville de Lac-Mégantic comme initiateur prend fin à la fin de la phase 2. Donc, la phase 3, qui est la préparation des plans et devis, et la phase 4, qui sera la construction...

10

LE PRÉSIDENT :

Oui.

15

M. CONRAD LEBRUN :

... ça va être dans les mains d'un autre initiateur.

LE PRÉSIDENT :

20

Ce serait qui?

M. CONRAD LEBRUN :

25

En ce moment, c'est une coalition fédérale, provinciale.

LE PRÉSIDENT :

Des deux ministères des Transports?

30

M. CONRAD LEBRUN :

Oui.

35

LE COMMISSAIRE :

Juste -- oui?

40

M. CONRAD LEBRUN :

Est-ce que je peux demander à monsieur Chayer de répondre?

5 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Oui, si je peux renchérir. Donc, je pense que -- Luc-Alexandre, de Transports Canada -- donc, je pense qu'il y a un peu de confusion, là, on peut voir, avec l'initiateur comme tel. Donc, évidemment, c'est la Ville pour l'instant, c'est très clair. La seule différence étant que c'est le gouvernement du
10 Canada et du Québec qui financent ce projet-là. Donc, il y a tout... il y a plusieurs ministères qui ont été impliqués pour payer les premières phases. Donc, Développement économique Canada, entre autres, le gouvernement du Québec également qui ont financé les études que la Ville est en train de mener. Mais, nous, l'engagement qui a été pris au mois de mai l'année dernière par les deux paliers de
15 gouvernement, c'était de financer en entier la voie de contournement. Donc, à ce moment-là, nous, on va travailler avec CMQR qui va avoir les responsabilités d'engager la firme d'ingénieurs pour les plans et devis, et puis pour la période de construction également. Donc, c'est là que la Ville va se distancer un peu plus en termes d'initiateur du projet et c'est le gouvernement du Québec et du Canada qui vont prendre ce rôle-là.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Quand on va arriver dans les étapes, là, de construction, là, ou en tout cas des étapes peut-être un peu plus dispendieuses que des études, c'est... vous allez avoir... ce que je comprends, là, c'est que c'est le gouvernement du Canada qui va faire l'appel d'offres? Qui va aller en appel d'offres pour
25 engager un entrepreneur?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Non, en fait, c'est CMQR qui va avoir la responsabilité d'embaucher une firme d'ingénieurs pour
30 faire les plans et devis et qui va devoir aller en appel d'offres pour une firme en construction pour construire la voie. Nous, de notre côté, je pourrais aller en détail, là, plus loin, si vous le voulez, on va embaucher des firmes d'ingénieurs pour suivre le projet, pour s'assurer que les suivis soient faits au niveau technique, au niveau environnemental, ces choses-là. Donc, on a des appels d'offres à faire dans le cadre de ce projet-là, mais c'est CMQR qui va avoir la responsabilité de construire ultimement.

35 **LE COMMISSAIRE :**

C'est CMQR qui va signer le contrat avec l'entrepreneur qui va faire les travaux, c'est ce que je
40 comprends?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Exact.

5 **LE COMMISSAIRE :**

S'il y a des dépassements de coûts, des extras, disons -- un terme qui est...

10 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 ... bien connu dans les commissions d'enquête! -- qui va avoir l'autorité pour décider on accepte ou on n'accepte pas?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Comme je l'ai expliqué, nous, à Transports Canada, on va embaucher une firme. Donc, le titre officiel, c'est l'ingénieur de la couronne, qui va avoir le mandat de faire le suivi technique, donc de s'assurer que tous les plans et devis rencontrent la réglementation fédérale au niveau de la sécurité ferroviaire, mais également qui va s'assurer de faire le suivi durant la construction. Donc, s'il y a des dépassements de coûts, ce genre de choses là, ça va être amené aux deux paliers de gouvernement.
25 Et comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a des contingences prévues pour ça...

LE COMMISSAIRE :

O.K.

30

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

... mais on va faire les suivis nécessaires tout au long du projet.

35 **LE COMMISSAIRE :**

Parce qu'on s'entend que, dans un projet de construction, ça peut arriver qu'on doive prendre une décision assez rapidement...

40

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... sur un... sur des travaux...

10 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Sur un enjeu.

LE COMMISSAIRE :

15 ... qui implique des coûts supplémentaires...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

20

LE COMMISSAIRE :

... puis qu'on ne veut pas nécessairement que ça remonte jusqu'au ministre.

25 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Tout à fait. Bien, si vous me permettez, merci de poser la question là-dessus. On a des... on a des... on a créé des comités de gestion, à Transports Canada, qui incluent également nos partenaires, donc Services et Approvisionnement Canada. Donc, tout au long du processus. Donc, lorsqu'on fait face à des questions, des enjeux comme ça, justement, on a des comités qui vont être en mesure de prendre des décisions rapidement. Donc, ces enjeux-là vont nous être amenés par l'ingénieur de la couronne et on va avoir un comité, on va pouvoir être en mesure de prendre une décision rapidement pour procéder ou non, là, avec ce qui nous est amené comme enjeu.

30

35 **LE COMMISSAIRE :**

Au niveau budgétaire, comment est-ce que le financement est organisé? Vous avez des limites, là, j'imagine. Il y a un cadre, c'est encadré d'une façon ou d'une autre. On dit 133 millions, là, mais...

40

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Hum hum.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... comme le... ce n'est pas un chèque en blanc, là?

10 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Non, absolument pas. Donc, c'est pour ça, dans la prochaine étape, ça va être les plans et devis qui vont intégrer les recommandations, entre autres, qui vont être inscrites dans le décret, ce genre de choses là, mais au niveau des... de la construction comme telle, donc il va... il y a encore beaucoup de négociations qu'il reste à avoir avec CMQR, il y a des ententes de contribution qu'on va mettre en place avec CMQR, dont la mécanique, là, pour payer, valider les factures. Donc, c'est le genre de travail qu'on fait, là, sur une base régulière.

LE PRÉSIDENT :

20 Juste une petite question avant que je vous revienne. Dans un contexte comme celui-ci, madame Rail, le certificat d'autorisation irait à qui?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

25 Bien, le décret, lui, va être émis au nom que l'ensemble de ces initiateurs vont nous indiquer à la fin. Si on continue sur cette voie-ci, là, puis qu'on n'obtient pas un document officiel nous annonçant que désormais telle entité devient porteur du dossier, le décret va partir pour être émis au nom de la Ville...

LE PRÉSIDENT :

30

De Lac...

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35 ... de Lac-Mégantic. Il va falloir qu'on reçoive un document disant: bon, à partir de maintenant, officiellement et signé par tous les intervenants, dont la Ville de Lac-Mégantic, telle entité devient porteur du décret. Et pour les autorisations 22, elles devront être déposées et elles vont être faites au même nom que celui qui... ça apparaîtra sur le décret.

40

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

10 Monsieur le président, si je peux juste apporter une clarification. Donc, une fois que le décret sera évidemment émis, nous, on s'est engagé à ce que toutes les recommandations, évidemment, soient intégrées au devis, aux plans et devis, donc que ça soit à ce moment-là la Ville ou Transports ou le MTQ, là, qui est le porteur du ballon, je crois... l'ensemble, là, les trois, on a l'intention d'intégrer toutes les recommandations au niveau des plans et devis, au niveau du projet.

LE PRÉSIDENT :

15 C'est un engagement signé?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Il n'y a pas... il n'y a pas d'engagement signé à ce moment-ci, mais comme madame Rail l'a expliqué, là, à ce moment-là on pourra transmettre les documents.

LE COMMISSAIRE :

25 Puis la raison, finalement, pour laquelle, pour les premières phases du projet, vous avez... vous avez décidé de... que ce soit Lac-Mégantic qui soit l'initiateur?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 Non, en fait... en fait, nous, on est arrivé... on est arrivé dans ce projet-là seulement qu'à partir du 11 mai 2018. Donc, lorsque le premier ministre Trudeau et le ministre Couillard, à l'époque, ont fait l'annonce du financement, donc c'est là que les deux paliers de gouvernement sont arrivés. Donc, la Ville de Lac-Mégantic travaille sur ce dossier-là depuis maintenant plusieurs années. Donc, c'est pour cette raison-là que...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci.

40 Votre deuxième question, si vous en avez?

M. ROBERT MERCIER :

C'était ma question.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

10 **M. ROBERT MERCIER :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

15 Monsieur Gérald Fortier.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

20 Excusez-moi, Jean-Marc Bissonnette, Transports Québec. Juste une petite précision...

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

25 **M. JEAN-MARC BISSONNETTE :**

30 ... si vous voulez bien. Il y a eu une entente de principe qui a été signée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec sur la réalisation du projet de voie de contournement. Cette entente de principe, elle définit le budget qui est consenti par les deux parties, la proportion de 60 %, 40 %, et elle donne aussi des orientations quant au suivi, quant au porteur du projet. Donc, il est convenu que c'est Transports Canada qui est porteur du projet et qu'il va y avoir des ententes ensuite qui vont se... qui vont être à conclure avec CMQ pour la réalisation. Donc, il y a un suivi qui va être fait par le... par Transports Canada et par Transports Québec dans ce dossier-là avec CMQ.

35 **LE COMMISSAIRE :**

Mais dans le dossier, on voit... on parle d'une entente entre Transports Canada et CMQ, est-ce que...

40

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

5 Il va y avoir aussi une entente entre Transports Québec et CMQ pour permettre le financement. La partie qui est payée par le Québec va être payée... va être déboursée directement à CMQ. Et donc, il y aura une entente CMQ-Québec pour permettre ce financement-là. Il va être prévu aussi des comités de suivi auxquels le Québec va participer, avec Transports Canada, par rapport à la réalisation du projet.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

10 Si je peux me permettre aussi un petit ajout -- Christian Pelletier du ministère des Affaires municipales -- pour faire un petit éclaircissement sur ce que monsieur Chayer disait. C'est qu'il faut, puis pour les gens ici, c'est moins évident de concevoir ça, mais il faut comprendre que le début du projet de voie de contournement a été initié à la suite de la catastrophe ferroviaire, dans un contexte où le
15 gouvernement du Québec puis le gouvernement fédéral se sont mis en partenariat pour faire la reconstruction et la relance de la ville à la suite des impacts subis à la suite du sinistre.

20 Donc, on a monté le projet, financé conjointement via des programmes qui étaient liés à la reconstruction de la ville, en partenariat avec Développement économique Canada. Puis quand le projet est devenu beaucoup plus structuré, qu'on a commencé à avoir... ressortir les premières conclusions de l'étude de faisabilité, c'est là que les gens du ministère des Transports, autant provincial que fédéral, se sont impliqués. Puis là c'est devenu beaucoup plus un projet d'infrastructure. C'est donc là où on a passé la balle, si on veut, à ces gens-là.

LE PRÉSIDENT :

25 Je me permets juste une question entre parenthèses. Est-ce que, depuis la catastrophe de Lac-Mégantic, est-ce que vous avez... votre ministère a été interpellé par d'autres municipalités qui sont devenues craintives de voir passer, dans leur ville, des convois qui transportent des produits pétroliers
30 ou des produits dangereux?

M. CHRISTIAN PELLETIER :

35 Effectivement, il y a eu plusieurs demandes de cette nature. Mais il faut considérer, pour le gouvernement du Québec, pour le ministère des Transports, Lac-Mégantic c'est un cas exceptionnel qui exigeait des mesures exceptionnelles. On ne peut pas, par exemple, prévoir des voies de contournement dans tous les centres-villes où ils passent des voies ferrées au Québec. Ça serait... c'est impossible.

LE PRÉSIDENT :

Puis le caractère exceptionnel, vous, comment vous...

5 **M. CHRISTIAN PELLETIER :**

Il est -- oui?

10 **LE PRÉSIDENT :**

... comment vous le définissez, à part... bien sûr, la question de mortalité, on ne peut pas la mesurer, mais le caractère exceptionnel ne peut pas revenir sur une mortalité. Le caractère exceptionnel, j'imagine, vous le définissez en fonction de certains facteurs déterminants. Ça serait quoi ces facteurs déterminants?

15 **M. JEAN-MARC BISSONNETTE :**

20 Il y a des caractéristiques de la voie qui sont uniques. C'est la voie, à ma connaissance, du côté est de l'Amérique avec la plus forte pente, sur la plus grande longueur, qui se termine par une courbe importante. On ne retrouve pas ces caractéristiques-là ailleurs. Il y a le... le fait que la courbe est en plein centre-ville de Lac-Mégantic, aux pieds de la pente en question. Il y avait aussi une situation unique au fait qu'il y a eu des... par exemple, la réglementation permettait des choses qui ne sont plus permises aujourd'hui. Donc, ça, ça a changé. La situation au niveau de la sécurité ferroviaire s'est grandement améliorée. Donc, ces problématiques-là, aujourd'hui, sont... les risques, les niveaux de
25 risque sont beaucoup diminués. Donc, tout ça fait que... puis il y a aussi le facteur humain. Donc, le facteur humain a joué beaucoup dans le sens que, étant donné l'impact majeur que ça a eu sur le tissu social, sur le... sur la santé publique, le gouvernement, les deux gouvernements ont décidé qu'il fallait intervenir puis qu'il fallait restructurer, rétablir la sécurité dans ces milieux-là, puis que ça nécessitait cette intervention-là. Donc, c'est dans ce sens-là que c'est une intervention qui est exceptionnelle et ce
30 n'est pas quelque chose qui va se répéter dans d'autres situations qui peuvent s'approcher, mais qui n'équivalent pas à la situation de Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

35 Excellent, merci.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

40 Si je peux me permettre aussi pour compléter. On a fait une recension...

LE PRÉSIDENT :

Votre... si vous pouvez dire votre nom, pour la sténotypie, s'il vous plaît.

5 **M. CHRISTIAN PELLETIER :**

Oui, Christian Pelletier, aux Affaires municipales.

10 On a fait une recension à la suite des événements, puis pour compléter ce que mon collègue
disait, on avait identifié le nombre de municipalités au Québec qui étaient traversées par une voie ferrée,
puis le nombre de centres-villes de ces municipalités-là qui étaient également traversés. Puis peut-être
les maires des municipalités présents pourront en témoigner, mais à un certain moment dans l'histoire,
là, entre la tragédie puis aujourd'hui, la Fédération québécoise des municipalités s'est positionnée pour
15 reconnaître le fait que la tragédie de Lac-Mégantic était un cas particulier puis que la voie ferrée ici avait
des caractéristiques particulières qui méritaient d'être adressées, là, qui étaient distinctes, par exemple,
de d'autres municipalités où les centres-villes sont traversés par des voies ferrées.

LE PRÉSIDENT :

20 O.K. monsieur Dallaire... Fortier, monsieur Fortier. Gérald Fortier.

M. GÉRALD FORTIER

25 **M. GÉRALD FORTIER :**

Oui, je suis en avant.

LE PRÉSIDENT :

30 Allez-y, on vous écoute.

M. GÉRALD FORTIER :

35 Bon. Bien, merci d'être ici pour répondre à nos questions et puis nos inquiétudes. Moi, j'habite sur
la rue Pie-XI dans la voie de... juste en bas du chemin de fer qui va passer. On a un petit club qu'on
appelle le Club de la Belle Saison, un petit lac. Mais toute l'eau qui vient alimenter le lac vient de la... de
Pie-X, si vous voulez, vers le Pie-XI. Toute la vallée coule dans notre lac. Le chemin de fer va traverser
ça plusieurs fois. Le petit lac, pour nous, c'est un endroit idéal, lac de Belle Saison, on appelle ça la
40 Belle Saison, on... baignade, pêche, et cetera. On ne veut pas que ça devienne un lac de décantation.

C'est arrivé avant, quand ils ont construit la voie de contournement, la route 161. On a été obligé de vider le lac, le nettoyer, mais on ne peut pas nettoyer à 100 %. Donc, on ne veut pas que ça se reproduise encore.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Donc, monsieur Lebrun, est-ce que vous avez prévu quelque chose de particulier pour ce lac? D'ailleurs, qu'on a... qu'on a vu cet après-midi. On est allé faire, la commission est allée faire tout un grand tour pour voir les endroits vulnérables, puis on l'a vu justement.

10

Monsieur?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Bien, la Ville de... la Ville de Lac-Mégantic connaît le petit problème qu'il y avait eu à l'époque, là, avec le Club Belle Saison. C'est sûr que dans les devis de construction, tout ça, on... comme Jean a expliqué en début de soirée, les mesures de mitigation, de protection autour de... entourant les travaux pour s'assurer qu'il n'y a pas de sédimentation ou de gravier qui se retrouve dans les cours d'eau pour ensuite se retrouver dans le fond de la vallée. Parce qu'effectivement les petits lacs, lac la Tulipe et le lac de Belle Saison, se retrouvent dans le fond de la vallée. Ensuite, ils s'écoulent jusqu'à la rivière Chaudière.

20

LE PRÉSIDENT :

25 Pourriez-vous être un peu plus explicite, là? Qu'est-ce que... qu'est-ce que vous allez faire sur le terrain pour vous assurer, justement, qu'il n'y ait pas de... pour assurer l'intégrité de ces deux lacs?

25

M. CONRAD LEBRUN :

30 O.K. Monsieur Jean Hardy va prendre la parole. Il faut juste expliquer un petit peu plus les mesures de protection...

30

LE PRÉSIDENT :

35 Oui, c'est... exactement.

35

M. CONRAD LEBRUN :

40 ... qui vont avoir lieu durant les travaux.

40

M. JEAN HARDY :

En fait, on montre, on montre à l'écran les lacs en question de... c'est ça, sur Pie-XI?

5 **M. GÉRALD FORTIER :**

C'est le petit lac qui était à droite, là.

10 **M. JEAN HARDY :**

Celui-là?

M. GÉRALD FORTIER :

15 Lui. Celui-là, oui.

M. JEAN HARDY :

20 D'accord. Alors, vous avez la voie ferrée, effectivement, qui est projetée un peu plus au nord. On est déjà en pente de 1 %, donc de l'ouest vers l'est. On a des bermes, des buttes de part et d'autre de la voie ferrée, donc les fossés sont à l'intérieur de ces bermes-là à cet endroit-là. Et il faudrait s'assurer éventuellement de ne pas... que ce soit un point d'exutoire des eaux, tout simplement, donc les faire poursuivre vers le parc industriel et de là vers un exutoire municipal. Donc, il faudrait s'assurer de passer sous la route avec des ponceaux pour garder les eaux et qu'il n'y ait pas du tout de...

25 **LE PRÉSIDENT :**

30 Quand vous dites « berme », dans votre... l'étude d'impact vous utiliser berme, des écrans, des buttes-écrans, des buttes. Est-ce que vous les utilisez comme synonymes?

M. JEAN HARDY :

Oui, je... effectivement, le mot berme n'est pas un très bon mot. C'est butte antibruit.

35 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

40

M. JEAN HARDY :

Soit mur antibruit en béton ou butte antibruit en terre, mais « berme » ça peut référer plus à une digue ou...

5

LE PRÉSIDENT :

O.K., mais ça veut dire...

10

M. JEAN HARDY :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15

... mais vous les avez utilisés de façon...

M. JEAN HARDY :

20

Mais c'est des buttes anti... c'est des buttes antibruits, oui.

LE PRÉSIDENT :

25

O.K., d'accord.

Est-ce que ça répond à votre question?

M. GÉRALD FORTIER :

30

J'ai peur. (Inaudible) O.K.

LE PRÉSIDENT :

35

Là je ne peux pas donner...

M. GÉRALD FORTIER :

40

Monsieur, possiblement qu'ils vont faire leur possible, je suis certain de mon coup, mais s'il arrive un gros orage, c'est impossible. Ça va descendre dans notre lac. Puis quand... si on le nettoie, qui va payer? Nous?

LE PRÉSIDENT :

Bien, ça, c'est une autre question.

5 **M. GÉRALD FORTIER :**

Oui, c'est une deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

10

Oui. Alors, qu'est-ce qu'il arrive? Bon. Dans le cas de la catastrophe, qui a dédommagé les gens? Est-ce que c'est... la Ville de Lac-Mégantic a contribué? Sinon quel ministère? Est-ce que le ministère de la Sécurité publique a contribué? Est-ce que le... qui a dédommagé les gens?

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Jusqu'à date, ça a été la coopération entre ministère des Affaires municipales -- ministère de la Sécurité publique, je ne sais pas s'il en a mis -- ministère des Transports a contribué, Développement économique Canada ont contribué. Je sais que monsieur Pelletier du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation en saurait plus, était plus intégré dans le niveau de la gestion...

20

LE PRÉSIDENT :

Puis est-ce que c'était aux personnes victimes d'aller cogner aux portes de tous ces organismes ou il y avait une enveloppe intégrée à un endroit où les gens pouvaient tout simplement avoir accès?

25

M. CONRAD LEBRUN :

Il y a eu des comités de mis sur place. Il y a eu l'aide de la Croix-Rouge. Les programmes spécifiques, moi, je ne les connais pas. Je ne sais pas si... peut-être Christian pourrait répondre. Oui.

30

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pourriez... donc, au ministère des Affaires municipales?

35

M. CHRISTIAN PELLETIER :

Christian Pelletier, du ministère des Affaires municipales. Je veux juste être certain, on pose la question par rapport à la tragédie ou au lac en question, là?

40

LE PRÉSIDENT :

Bien, en fait, je veux extrapoler à partir de ce qui a été fait pour voir qu'est-ce qui serait fait...

5 **M. CHRISTIAN PELLETIER :**

D'accord.

10 **LE PRÉSIDENT :**

... si monsieur est impacté directement.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

15 O.K. Bon. Une histoire courte, dans le fond, à la suite de la tragédie, il y a eu une double implication qui s'est faite au sein du gouvernement du Québec, à la fois par le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Affaires municipales. Le ministère de la Sécurité publique, via ses programmes d'aide financière réguliers, est venu en aide aux gens qui avaient été directement impactés. Donc, c'est-à-dire les gens pour lesquels les résidences ont brûlé à la suite du sinistre, et également les gens qui devaient être relocalisés parce que leur résidence était à la fois soit contaminée par le pétrole ou pour d'autres raisons.

20 Par contre, par exemple les gens qui ont vu leur résidence incendiée ont également été dédommagés par leur compagnie d'assurances. Donc, c'était un sinistre qui était couvert par les compagnies d'assurances, mais les gens qui se sont retrouvés avec des bâtiments contaminés par le pétrole ou des bâtiments inutilisables parce que les infrastructures publiques d'aqueduc, d'égout étaient inutilisables, ces gens-là n'étaient pas couverts par leur police d'assurance. Donc, c'est pour ça que le ministère des Affaires municipales est intervenu via une aide spécifique pour le sinistre de Lac-Mégantic. Puis avec cette aide financière là, ce qu'on est venu faire, c'est qu'on est venu proposer aux propriétaires des bâtiments du centre-ville de Lac-Mégantic qui étaient touchés une aide financière pour racheter leur bâtiment et leur terrain pour permettre une décontamination complète du centre-ville. Puis ces gens-là étaient invités à se rebâtir au sein de Lac-Mégantic puis ils bénéficiaient d'une aide financière qui était équivalente à leur police d'assurance qu'ils auraient pu obtenir si leur bâtiment avait, par exemple, passé au feu.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Puis pour prendre l'exemple type de monsieur, qu'est-ce que... qu'est-ce qui arriverait?

40

M. CHRISTIAN PELLETIER :

Bien, là, écoutez, je vous dirais, moi, ce que je vous parle, c'est des aides financières qui ont été mises en place à la suite du sinistre. S'il y avait...

5

LE PRÉSIDENT :

S'il y avait un sinistre?

10

M. CHRISTIAN PELLETIER :

S'il y avait un sinistre par rapport au lac particulier...

LE PRÉSIDENT :

15

Oui.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

20

... je veux dire le gouvernement a toujours la possibilité de créer des aides spécifiques, mais là sans vouloir transférer la balle à quelqu'un d'autre, je vous dirais que ça m'apparaît peut-être plus un enjeu environnemental, là, peut-être que les gens au ministère de l'Environnement pourraient...

LE PRÉSIDENT :

25

O.K.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

30

... compléter, là.

LE PRÉSIDENT :

35

Alors, madame Rail?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40

Alors, l'initiateur du projet a pris plusieurs engagements pour limiter l'érosion sur son chantier puis limiter la contamination. Il y a beaucoup, beaucoup de mesures qui se retrouvent dans l'étude d'impact. Quand il va faire ses travaux, il est tenu de respecter ça. Et le contrôle de l'érosion, si le lac de monsieur

se retrouve rempli de sédiments, et bien, le promoteur aura failli à assurer cette protection-là.

5 Au ministère de l'Environnement, on a le Centre de contrôle environnemental du Québec qui fait des inspections sur les chantiers. Alors, au moment de l'inspection ou suite à une plainte que monsieur pourrait formuler au CCEQ, un inspecteur irait sur le lieu et constaterait qu'il y a eu un manquement. Alors, là il y aurait un avis de non-conformité qui serait envoyé à l'initiateur lui demandant de réparer la situation, parce qu'il avait le devoir de contrôler les sédiments sur son chantier, il ne l'a pas fait. Ou il y a eu une grosse pluie, il y a eu un événement exceptionnel qui est arrivé. Il a le devoir de corriger la situation. Et puis il s'ensuit, ensuite, toute une chaîne de décisions: si l'initiateur corrige la situation
10 correctement ou pas correctement; il y a un délai; ça se reproduit. Il y a toute une chaîne de décisions qui se met en branle qui peut aller jusqu'à des amendes qui peuvent être imposées et des poursuites qui peuvent aussi se produire au bout de toute la chaîne de décision.

LE PRÉSIDENT :

15 Mais dans le cas du scénario qu'on a évoqué tout à l'heure où le ministère... Transports Canada serait... pourrait être l'initiateur, donc ça serait... ça serait lui, à lui qu'il faudrait envoyer la missive en fait?

20 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Oui. Ce n'est pas...

LE COMMISSAIRE :

30 Mais ça pourrait être l'entrepreneur en construction, là. Si c'est pendant la construction, c'est...

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35 Ça... ça arrive aussi que c'est l'entrepreneur. Il y a des cas aussi, oui.

LE COMMISSAIRE :

40 Parce que je... dans les devis, il y a des... il y a des exigences, là, je présume.

M. CONRAD LEBRUN :

5 Bien, en fait, il y a le devis numéro 185, qu'on appelle, qui couvre tous les travaux environnementaux. Puis là on parlait, ça peut être des bermes filtrantes, il y a un paquet de dispositifs qu'on peut mettre en place justement pour garder les sédiments. Puis il y a des pénalités qui sont reliées, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

10 Voilà. Merci à vous.

Monsieur Michel Dallaire.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

15 Monsieur Zayed...

LE PRÉSIDENT :

20 Oui?

M. CHRISTIAN PELLETIER :

25 ... Monsieur le président, je voudrais... bien, merci d'avoir complété très bien la question, mais vous avez posé une question sur notre rôle en aide financière puis...

LE PRÉSIDENT :

30 Oui.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

35 ... juste complément d'information. C'est sûr que dans le cas de monsieur, ce n'est pas dans le cadre d'un sinistre, notre loi est très claire, c'est... il faut que ce soit... notre programme d'aide financière en cas de sinistre.

LE PRÉSIDENT :

40 Oui.

M. CHRISTIAN PELLETIER :

Donc, la réponse était...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez tout à fait raison. Merci.

Bonsoir monsieur Dallaire.

10

M. MICHEL DALLAIRE

M. MICHEL DALLAIRE :

15

Bonsoir. Moi, je ne suis pas d'accord au trajet. Moi, j'ai un terrain en plein coeur de la ville de Lac-Mégantic. Il me le coupe en deux. J'ai un projet de... de construction de maisons, 265 emplacements. Qu'est-ce que je vais faire avec mon terrain?

20

Parce que moi, la Ville, quand j'ai eu ce terrain-là, j'ai demandé pour faire un développement...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

25

M. MICHEL DALLAIRE :

... ils m'ont dit: « On va te mettre en réserve pendant 10 ans. » Les 10 ans sont finis. Ils m'envoient le train. Je considère ça pas correct.

30

LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce qu'il arrive dans une situation comme celle-ci, monsieur Lebrun?

35

M. CONRAD LEBRUN :

Écoute, parce que je ne suis pas au courant de ce dossier-là en particulier. Il faudrait que je consulte avec notre urbaniste et vous revenir là-dessus.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Est-ce que... puis en même temps, à ce moment-là, vous pouvez examiner la possibilité si une personne qui se trouve mal placée comme ça peut être dédommagée selon les plans que vous avez... les critères que vous avez déterminés ou pas? Puis si c'est le cas, ce que j'ai compris, c'est que la Ville a déjà entrepris des démarches, avec Transports Canada d'ailleurs, pour soit des expropriations, soit un début de discussion pour les dédommagements. Est-ce que c'est bien ça?

M. CONRAD LEBRUN :

10 C'est plus un début de discussion.

LE PRÉSIDENT :

15 Un début de discussion? Donc, je veux voir un peu est-ce qu'il pourrait y avoir des discussions similaires avec monsieur, ici, compte tenu de sa situation particulière.

M. CONRAD LEBRUN :

20 O.K., on va regarder ça ensemble.

LE PRÉSIDENT :

25 Oui. Si vous pouvez le regarder, puis ça se fait assez rapidement, donc vous pourriez venir demain avec la réponse. D'accord?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 Si je peux -- Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada -- donc il y a déjà des discussions qui ont été entamées, donc, avec mes collègues ici de Services et Approvisionnement Canada, qui ont été mandatés par Transports Canada pour faire l'acquisition des terrains. Donc, on pourra... on pourra donner plus d'informations là-dessus, mais oui, il y a déjà des démarches qui ont été entreprises. Et s'il y a des... bien, on a rencontré les propriétaires au mois de mai dernier pour leur expliquer tout le processus et les genres... les types d'indemnités auxquelles ils pourraient avoir droit et, s'il y a des pertes, des pertes qui sont avérées, donc qu'ils peuvent être en mesure de déposer des documents, de prouver ce qui était planifié, il va y avoir, là, des évaluations des propriétés qui vont être faites. Les évaluateurs vont être en mesure d'évaluer les pertes et il va y avoir des compensations à ce moment-là.

40

LE PRÉSIDENT :

Mais ces démarches-là, c'est vous qui les avez enclenchées, non?

5 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

C'est Transports Canada qui a mandaté...

LE PRÉSIDENT :

10

C'est ça.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15

... SPAC pour faire...

LE PRÉSIDENT :

20

Comment...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

... l'acquisition des terrains, oui.

25

LE PRÉSIDENT :

Ce que je voudrais savoir, donc, demain, dans votre réponse, pourquoi cette personne-là n'a pas été contactée? Alors, juste examiner le dossier puis nous revenir avec la réponse.

30

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Hum hum, parfait.

LE PRÉSIDENT :

35

D'accord. Autre question, monsieur Dallaire?

M. MICHEL DALLAIRE :

40

Oui. Moi, je voudrais savoir, demain, c'est à quelle heure que ça commence?

LE PRÉSIDENT :

Ça dépend à quelle heure on finit.

5 **M. MICHEL DALLAIRE :**

À soir? Non, mais vous allez être disponible demain avant-midi? Je vous invite tous à venir voir mon terrain.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez...

15 **M. MICHEL DALLAIRE :**

Le monsieur, il était supposé de venir voir mon terrain, vous n'êtes pas venu encore. Vous m'avez dit que vous m'appellerez pour venir voir mon terrain, vous n'êtes pas venu. Je ne sais pas si vous n'êtes pas habillé pour ça, là, mais en tout cas j'aimerais bien ça que vous veniez voir mon terrain.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que pour le moment la commission a fait une tournée d'environ deux heures aujourd'hui, toute seule, c'est un tour privé qu'on a fait. Puis je pense qu'on a été dans pas mal d'endroits, on a... on a vu le parc industriel, on a vu le... on est allé à Nantes, à Frontenac, on est allé à Pie-XI, Pie-X, on a vu la route 161, on a vu les deux lacs. On a vu un lac, en fait, je n'ai pas vu le deuxième, là. Donc, on a fait la tournée qu'on voulait faire pour essayer de bien vous suivre quand vous évoquez des choses. On considère que nous l'avons fait.

25
30 Maintenant, ceci dit, ça ne vous empêche pas, si vous voulez inviter une personne spécifiquement, mais pas de la commission. Si vous voulez inviter monsieur de Transports, monsieur Chayer, vous l'invitez.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 Je peux peut-être renchérisse là-dessus, Monsieur le président. Donc, à toutes les fois qu'on est venus ici, à Lac-Mégantic, on est... on a commencé à mois de mai l'année dernière, au mois d'août, on est venu rencontrer des propriétaires, au mois de mai encore. Et à d'autres occasions, où est-ce qu'il n'y avait pas des présentations publiques. Et à chaque fois, on a pris l'occasion de venir rencontrer certains propriétaires. Comme vous, on a fait une tournée, on voulait mieux comprendre le dossier, mieux
40 comprendre la réalité de terrain. Donc, on a déjà rencontré plusieurs propriétaires. Évidemment, on ne

peut pas tous les rencontrer en même temps, mais ça va me faire plaisir d'aller chez vous, monsieur Dallaire.

LE PRÉSIDENT :

5

Bon, voilà.

M. MICHEL DALLAIRE :

10

Et puis ensuite, j'ai une autre question. Vous avez parlé des... vous allez regarder pour les oiseaux puis tout. Moi, chez nous, j'ai des canards puis des dindes puis des chevreuils. Qu'est-ce que vous allez faire avec ça?

LE PRÉSIDENT :

15

Bien, écoutez, il y a quand même... l'initiateur a réalisé une étude d'impact assez... assez volumineuse dans laquelle il a couvert tous ces aspects. Et la commission doit analyser et l'évaluer, ces aspects-là. C'est sûr si ça sort comme une préoccupation majeure de la part de l'auditoire, nous allons l'examiner d'un autre oeil que si ça ne ressortait pas du tout comme enjeu.

20

Maintenant, parallèlement à ce que j'ai indiqué tout à l'heure, c'est que le ministère de l'Environnement aussi procède à sa propre évaluation. Alors, des deux côtés, ces aspects-là vont être touchés, des deux côtés, que ce soit de la part de la commission ou de la part du ministère de l'Environnement.

25

J'espère que je ne m'avance pas dans une sphère qui ne relève pas de ma prérogative, mais vous êtes à l'aise avec ce que je viens de dire? D'accord.

30

Alors, voilà. Donc, non, ça va être pris en compte. Je peux...

M. MICHEL DALLAIRE :

Bon, bien, je vous remercie beaucoup.

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Je peux peut-être rajouter, Monsieur le président, si vous me permettez. Je pense que monsieur Dallaire faisait référence également à des biologistes qui ont été envoyés sur le terrain dernièrement. Donc, oui, vous avez... vous avez mentionné, là, il y a une étude d'impact qui a été faite. Cette étude d'impact là a été déposée à Environnement Canada. Nous, on voulait s'assurer qu'elle rencontre toute la

40

5 réglementation fédérale en termes des espèces à risque. Et il a été recommandé, chez nous, de faire certains autres inventaires pour s'assurer que toutes les espèces fédérales soient couvertes. Et donc, c'est ce qu'on a fait. On a émis un mandat... un contrat, pardon, et puis il y a des biologistes, là, qui sont retournés sur le terrain faire des inventaires supplémentaires.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

10 **M. MICHEL DALLAIRE :**

Ils sont venus sur mon terrain?

15 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Pardon?

M. MICHEL DALLAIRE :

20 Ils sont-tu venus sur mon terrain?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25 Il faudrait que je vérifie, monsieur Dallaire. Ils ne sont pas allés sur tous les terrains, là. Ils sont allés dans certaines zones très précises pour faire des inventaires supplémentaires aviaires, donc sur les oiseaux.

M. MICHEL DALLAIRE :

30 Parce que...

LE PRÉSIDENT :

35 Je vais... je vais...

M. MICHEL DALLAIRE :

40 ... j'ai eu connaissance que...

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, je vais être... excusez-moi...

5 **M. MICHEL DALLAIRE :**

... là tu viens sur le terrain puis on n'est pas averti.

LE PRÉSIDENT :

10

Excusez-moi, monsieur Dallaire. C'est juste... je suis indulgent, là, mais je vous ai demandé d'adresser les questions à moi, là, et de ne pas...

M. MICHEL DALLAIRE :

15

Bon, bien, excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

20

Merci.

Alors, monsieur Réjean Roy.

25

M. RÉJEAN ROY

M. RÉJEAN ROY :

30

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur.

35 **M. RÉJEAN ROY :**

Quand vous dites « respect pour les 47 victimes », là, je trouve ça scandaleux puis honteux. Toutes les niaiseries qui se sont dites à soir, là. Quand on parle...

40

LE PRÉSIDENT :

Des niaiseries qui ont été dites où?

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Ici. Ici, même.

LE PRÉSIDENT :

10 Sur?

M. RÉJEAN ROY :

15 Sur la tragédie.

LE PRÉSIDENT :

20 Quel genre de niaiseries?

M. RÉJEAN ROY :

25 N'importe quoi, il y en a un qui avait les probabilités qu'il arrive un autre accident, c'est... c'est nul, ça, ou à peu près. Je ne sais pas pourquoi...

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que vous n'êtes pas d'accord avec ça?

30 **M. RÉJEAN ROY :**

Non, je ne suis pas d'accord avec ça. Je suis...

LE PRÉSIDENT :

35 D'accord.

M. RÉJEAN ROY :

40 Ma fille a péri dans le... parmi les victimes, là...

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5 **M. RÉJEAN ROY :**

... puis quand j'entends tout ce qui se dit, là, à un moment donné, là, ça agace un peu. La priorité, je pense que c'était d'avoir une gare à Lac-Mégantic, ça, c'était une priorité.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Là vous parlez de la gare de triage?

15 **M. RÉJEAN ROY :**

La gare de triage, c'est ça, oui. Là le monsieur qui me dit qu'à Nantes ça prend un permis spécial, une autorisation spéciale pour se parquer sur la voie principale. Passez n'importe quel soir, la voie d'accotement, elle est toujours prise, ça fait que le train, quand il arrête le soir, il arrête toujours sur la voie principale.

20

LE PRÉSIDENT :

Mais...

25 **M. RÉJEAN ROY :**

J'ai demandé au ministre Garneau de... excusez.

LE PRÉSIDENT :

30

J'aimerais juste vous dire une chose.

M. RÉJEAN ROY :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

40

Je pense que vous pouvez me dire tout ce que vous désirez, là...

M. RÉJEAN ROY :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... mais toujours dans le respect...

10 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... puis pour moi, c'est important.

M. RÉJEAN ROY :

D'accord.

20

LE PRÉSIDENT :

Les gens vont vous écouter...

25 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

... ils vont être respectueux de ce que vous allez dire.

M. RÉJEAN ROY :

35

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

40

Que vous n'ayez pas apprécié des choses que vos prédécesseurs ont dit...

M. RÉJEAN ROY :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... je le respecte ça aussi.

M. RÉJEAN ROY :

10

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

15

Ça va de soi. Mais on n'a pas besoin de dire « ça a été des niaiseries » parce qu'en disant « ça a été des niaiseries », c'est comme si vous dites que toutes ces personnes-là qui sont ici, à l'initiateur et même au commissaire...

M. RÉJEAN ROY :

20

D'accord. Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

25

... qu'on dit des niaiseries.

M. RÉJEAN ROY :

30

Je m'excuse à ceux qui...

LE PRÉSIDENT :

Parce que... c'est juste...

35 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui, mais pour d'aucuns...

40

LE PRÉSIDENT :

... d'être attentif un peu à ça, là, mais je comprends le drame que vous...

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

10

Bien, « je comprends », je ne peux pas le comprendre, honnêtement, là...

M. RÉJEAN ROY :

15

Non.

LE PRÉSIDENT :

20

... mais je peux imaginer le drame que vous avez vécu et donc votre niveau de tolérance par rapport à des choses que vous avez pu entendre...

M. RÉJEAN ROY :

25

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

... qui vous ont choqué.

30

M. RÉJEAN ROY :

Oui, parce que... ce que je vous dis, quand ils nous disent que le train n'arrête pas sur la voie principale, il arrête.

35

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

40

M. RÉJEAN ROY :

5 On a demandé, j'ai demandé au ministre Garneau, l'an passé, de mettre un dérailleur sur la voie, ça va faire 6 ans bientôt. Il n'y a jamais rien eu de fait. Ils disent « la sécurité du transport », oui, ça... non. Non, oubliez ça, là. Je ne vois pas bien de sécurité. Quand tu t'autogères, là, il ne peut pas en avoir de sécurité. Si je me donnais des tickets à toutes les fois que je dépasse la limite, là, j'aurais un livret blanc, ça fait que c'est correct. Mais ce n'est pas pour ça que je suis ici, là.

LE PRÉSIDENT :

10

O.K.

M. RÉJEAN ROY :

15 C'est pour la rue Pie-XI, justement. Vous voulez la fermer, comme je peux voir? Ce qui s'est dit, en tout cas.

LE PRÉSIDENT :

20

Pardon?

M. RÉJEAN ROY :

25 Je demeure sur la rue Pie-XI.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

30

M. RÉJEAN ROY :

Au coin de la 161 puis de la rue Pie-XI.

LE PRÉSIDENT :

35

Oui.

M. RÉJEAN ROY :

40

Puis là ils nous disent qu'il veulent fermer la rue Pie-XI...

LE PRÉSIDENT :

Ah, oui, oui. Oui.

5 **M. RÉJEAN ROY :**

... pour...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, on est allé voir puis on a de la difficulté à comprendre le pourquoi exactement, mais on va questionner le promoteur -- bien, l'initiateur de...

15 **M. RÉJEAN ROY :**

Non, non, bien, ils ne veulent pas qu'il y ait de vase qui descende dans le lac, en bas. Ça fait que j'imagine qu'ils vont barrer la rue.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, pour moi, ce n'était pas clair, mais en tout cas je vais vous laisser continuer votre question.

25 **M. RÉJEAN ROY :**

Bien oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

30 Pour moi, ce n'était pas certain qu'ils veuillent fermer la rue, là, mais si c'est une de vos questions, je peux l'adresser...

M. RÉJEAN ROY :

35 Ce n'est pas encore certain parce qu'il n'y a rien de certain comme c'est là. La gare de triage, après 6 ans, il me semble que ça devrait être clair puis ils devraient travailler là-dessus. Il n'y a rien qui a été fait.

40 Là il y en a un qui m'a dit... en tout cas, « un qui m'a dit », un député m'a dit que probablement qu'ils remettraient le Québec Central en marche pour desservir la Beauce. Ça, c'est un député qui me l'a dit, là, ça ne tombe pas de n'importe qui. Ça fait que si la gare... Québec Central, j'ai toujours dit à

AECOM de prendre la 161 Nord puis de traverser sur le Québec Central. Le moindre impact pour les gens et pour tout. Mais personne n'a jamais écouté ça. Puis là si le Québec Central se remet en marche, ça minimiserait les coûts puis les dépenses.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, votre question?

10 **M. RÉJEAN ROY :**

Bien, la rue Pie-XI, il se passe quoi avec ça?

LE PRÉSIDENT :

15 O.K. Alors...

M. RÉJEAN ROY :

20 Moi, je suis contre la fermeture de ça...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

25 **M. RÉJEAN ROY :**

... puis je vais m'en passer grandement.

LE PRÉSIDENT :

30 Monsieur Lebrun, qu'est-ce qui arrive, la rue Pie-XI?

M. CONRAD LEBRUN :

35 Bien entendu, la voie de contournement traverse la rue Pie-XI. Présentement, ça... voyons, ça représente un problème technique quand même important. Donc, la Ville, un, éventuellement, il va falloir donner des directives aux concepteurs quoi faire. Donc, la Ville, on a invité les gens du secteur pour les rencontrer et leur exposer quatre solutions possibles. Et puis ensuite, on leur a envoyé des lettres leur demandant de nous retourner leur préférence pour que nous autres on puisse en faire la compta...
40 comptabiliser tout ça, et puis ensuite envoyer les deux directives à AECOM selon les deux options les

plus populaires.

LE PRÉSIDENT :

5 Puis les deux options?

M. CONRAD LEBRUN :

10 Là comme c'est là, je n'ai pas les réponses. On avait donné jusqu'à vendredi pour répondre. On a encore du courrier qui est rentré hier et, aujourd'hui, bien là je n'ai pas eu le temps de vérifier. Ça fait qu'on n'a pas fini la compilation de toutes les réponses qu'on avait reçues.

LE PRÉSIDENT :

15 Puis en fonction des réponses, vous allez revenir aux citoyens?

M. CONRAD LEBRUN :

20 Oui. Bien, on va donner les directives à AECOM selon les deux plus populaires. Lorsque le projet d'APD va être avancé assez, mais qu'on ait des données préliminaires sur les deux options à étudier, on va revenir avec les citoyens pour leur présenter et ensuite prendre une décision.

LE PRÉSIDENT :

25 Est-ce que des décisions peuvent amener à des compensations?

M. CONRAD LEBRUN :

30 Bonne question. Ça, ça va avec... je pense les interventions avec Services publics et Approvisionnement Canada.

LE PRÉSIDENT :

35 En fait, je pose la question parce qu'en 2016, le projet a été évalué à 96 millions. Donc, on ne parle pas d'il y a 10 ans, là. On parle d'une augmentation de 35 millions de dollars, 35 %. 35 % d'augmentation en l'espace de deux ans et demi. Et je me dis qu'est-ce qui n'a pas été bien fait? Est-ce que c'était parce qu'on avait juste survolé certaines choses en 2016? Est-ce que le fait d'ajouter des éléments comme ça, comme ceux-ci, comme les milieux humides, est-ce que finalement la facture peut augmenter de façon significative en dépit des contingences qui peuvent arriver? C'est pour ça que je vous demande qu'est-ce que... qu'est-ce qui explique cette augmentation de 35 %, d'abord?

40

M. CONRAD LEBRUN :

O.K., bien, écoute, je vais demander à monsieur Palynchuk de répondre, qui était responsable de faire les évaluations.

5

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui. Franchement, je ne me rappelle pas d'une augmentation comme ça.

10

LE PRÉSIDENT :

C'était 96 millions.

15

M. BARRY PALYNCHUK :

96 millions, je ne crois pas. À cause que nos prix ont resté à plus ou moins au-dessus de 100 millions, à l'ordre de grandeur de 120 millions, depuis... depuis l'étude d'opportunité. Puis certains tracés ont été beaucoup plus dispendieux que ça, à cause que certains... certains tracés ont été beaucoup plus longs. Mais je crois que le plus gros a été quand même... il faudrait que je vérifie, mais cette estimation, mais...

20

LE PRÉSIDENT :

Je vais juste vous préciser qu'au document PR3.1, pages 3-11 et 3-27, vous dites que la variante 2 était évaluée, en 2016, à 98 millions. C'est dans votre rapport, en tout cas.

25

M. BARRY PALYNCHUK :

O.K., bien...

30

LE PRÉSIDENT :

Si vous voulez le corriger, corrigez-le, là.

35

M. BARRY PALYNCHUK :

O.K., oui. Franchement, je ne me rappelle pas de ça.

40

LE PRÉSIDENT :

Mais qu'est-ce qui explique quand même cette augmentation? Ce n'est pas juste les coûts de matériel?

5

M. BARRY PALYNCHUK :

Non, c'est les... c'est les raffinements de... c'est le raffinement de la conception, l'amélioration des estimations avec des meilleures données, et cetera. Ça fait que franchement, le taux de changement depuis le... l'étude d'opportunité était ce que j'ai jugé absolument normal. Puis la variante 2 a... tu sais, on avait toujours incorporé les évaluations à mesure qu'on apprenait les choses, à mesure qu'on recevait les informations opérationnelles, et cetera. Ça fait que c'était simplement un progrès normal.

10

LE PRÉSIDENT :

15

Monsieur Hardy?

M. JEAN HARDY :

20

Juste répéter les documents en question pour le 96 millions.

LE COMMISSAIRE :

25

Oui. C'est le... dans... en page 3-11 de l'étude d'impact, là, du PR3.1, là, du document principal.

M. JEAN HARDY :

O.K.

30

LE COMMISSAIRE :

On dit: le coût de la variante 2 est de 98 millions en dollars 2016, là.

M. CONRAD LEBRUN :

35

O.K., on peut vous revenir avec une réponse.

LE COMMISSAIRE :

40

Un peu plus loin... bien, je vais continuer parce que...

M. CONRAD LEBRUN :

Oui.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... peut-être qu'on peut le vider, là, pour avoir le...

10 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 ... le vrai prix. En page 3-27, vous mentionnez que le coût du projet est de 133 millions, mais là on ne sait pas si c'est des dollars 2016 ou 2019, là. Et à l'annexe 2 de l'annexe E de l'étude d'impact, il y a une étude de coûts, là, vous aviez examiné les options, je pense, 2B... 2, 2B, 2C. Il y avait pour le... pour l'option... pour la variante 2, le total donnait 138.6 millions. Ma question : c'est quoi le coût estimé du projet en date d'aujourd'hui, là, en dollars... bon, à spécifier le point de référence, là, pour qu'on puisse... qu'on puisse savoir.

20

M. CONRAD LEBRUN :

On peut vous revenir demain, là.

25

LE PRÉSIDENT :

Oui.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

Pas de problème.

LE PRÉSIDENT :

35

Et donc, on comprendra que, si jamais le coût estimé maintenant est différent... peut-être vous pourriez nous remettre un papier parce que si le 8 millions pour les... de compensation pour les milieux humides n'a pas été inclus dans le 133, puis si le 133, en fait, il est 135 ou 138, bien il faudrait établir le nouveau coût du projet. Puis ça, vous pourriez, à ce moment-là, déposer une nouvelle feuille avec la ventilation complète.

40

Donc, monsieur Roy, est-ce que vous avez une autre question ou ça va?

M. RÉJEAN ROY :

5 Bien, c'est parce que le même ingénieur m'a répondu, v'là deux ans, qu'il restait quelques détails à régler sur la rue Pie-XI. Le détail a été vite réglé: on va la fermer. Ce n'est pas une réponse, ça.

LE PRÉSIDENT :

10 Bien, enfin, écoutez...

M. RÉJEAN ROY :

15 Puis ce n'est pas une question juste de passer ou de ne pas passer. C'est: toute ambulance qui va du côté de la Beauce, sur Frontenac, Audet, Saint-Ludger, peu importe, quand il revient, il prend la voie de contour puis il prend la rue Pie-XI pour se rendre à l'hôpital parce que ça va vraiment plus vite. Ça fait que là s'ils bloquent la rue, bien là c'est un problème, ça. Question de sécurité, ce n'est pas juste une question de plaisir ou de quoi que ce soit, là.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, écoutez, c'est une observation qui peut être très intéressante dans le cadre d'un mémoire, hein. Vous venez présenter votre mémoire...

25 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 ... vous avez 15 minutes pour présenter le mémoire, et vous bénéficiez d'une période unique d'échange entre les commissaires et vous, après le... après votre mémoire, pour que nous puissions bien bien comprendre cet enjeu-là. Moi, je vous invite à le faire.

35 **M. RÉJEAN ROY :**

Je vais être présent demain puis je vais être au mois de juillet.

40

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Merci.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bonne soirée.

15 **M. RÉJEAN ROY :**

Au revoir.

LE COMMISSAIRE :

20 Juste pour compléter par rapport à la question de monsieur Roy, là, monsieur Lebrun, est-ce qu'il est possible d'avoir le résultat de votre sondage sur Pie-XI ou si ce n'est pas... ce n'est pas encore disponible? Sur les options de Pie-XI, là. Vous avez dit que vous avez consulté les citoyens. Le résultat, là, des différentes options.

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

Tu veux dire la présentation ou les quatre options qu'on a présentées?

LE COMMISSAIRE :

30 Les quatre options puis en termes de nombre de citoyens, qu'est-ce que les citoyens... qu'est-ce que les citoyens préfèrent.

M. CONRAD LEBRUN :

35 O.K., comme j'ai expliqué, on va vérifier demain si toutes les lettres sont rentrées puis faire la compilation.

Dre ISABELLE SAMSON :

40 Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

Oui?

5 **Dre ISABELLE SAMSON :**

10 ... j'aurais une question. Là, je suis en train de chercher, mais j'avais spécifiquement posé la question au promoteur de l'impact de la nouvelle voie ferrée sur les temps de réponse 9-1-1, là. C'est un enjeu de santé. Et puis... je vais chercher le numéro, mais on m'avait... il était écrit, là, noir sur blanc, qu'il n'y avait pas d'impact. Ça fait que... c'est ça, là, la fermeture de la rue, c'est... je ne sais pas si c'est quelque chose de nouveau, mais ça serait bien de mieux comprendre, effectivement, pour mon appréciation au niveau de la santé.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, je pense qu'on va revenir avec ça dès demain, quand vous allez arriver avec les résultats. Nous pourrions relancer le débat.

20 **Dre ISABELLE SAMSON :**

D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

25 D'accord? Je compte sur vous là-dessus, madame, docteure Samson? Je compte sur vous là-dessus pour nous rappeler de relancer le débat?

Dre ISABELLE SAMSON :

30 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci.

40 Alors, j'appelle monsieur Daniel Poirier. Bonsoir, monsieur Poirier.

M. DANIEL POIRIER

5 **M. DANIEL POIRIER :**

Bonsoir. Premièrement, je reste dans le secteur Laval-Nord. Comme un de mes voisins, ils sont venus parler tantôt, on n'a pas été consulté dans le délai de 500 mètres. Puis on parle de sécurité. Je trouve que, suite à la tragédie... Avant la tragédie, il est arrivé un accident à Frontenac. Et après la
10 tragédie, il y a eu un déraillement dans notre secteur, Laval-Nord, ça, ça a été caché. Puis quand on parle de voie de contournement qui tombe à une catégorie 3, ça veut dire qu'ils vont monter la vitesse, ça. Ça, ils n'en ont pas parlé tantôt. La vitesse, là, présentement, est à 10 miles à l'heure, je pense. C'est-tu ça?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est 10 miles à l'heure ou 10 kilomètres/heure?

20 **M. CONRAD LEBRUN :**

C'est... un, c'est des miles à l'heure. Comme c'est là...

LE PRÉSIDENT :

25 J'aimerais juste confirmer auprès de CMQ. On parle du centre-ville, là.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

30 Dans le centre-ville, effectivement, c'est 10 miles à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

10 miles à l'heure, merci. O.K.

35 **M. DANIEL POIRIER :**

Puis qu'il y a eu un déraillement dans notre secteur, là. Puis là il va rouler à 40 quand ça tombe à catégorie 3, si j'ai bien lu les rapports. C'est-tu ça?

40

LE PRÉSIDENT :

O.K., juste un instant, je vais vous répondre.

5 CMQ, s'il vous plaît, à quelle vitesse les trains rouleraient sur le nouveau tracé?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

10 Le nouveau tracé, il est prévu pour être construit en classe 3, donc il permettrait de rouler à 40 miles à l'heure. Par contre, le restant du réseau de CMQR est à un niveau classe 2, qui permet de rouler à 25 miles à l'heure. Et nous, même si c'est construit en classe 3, on n'a aucune intention d'aller au-delà de 25 miles à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

15 Mais il n'y a pas d'engagement de CMQ? Ça veut dire l'année ou la période où vous décidez de rouler à 40, vous ne serez pas assujettis à une quelconque obligation de vous limiter à 25?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

20 Bien, effectivement, on parle de classe de rails qui permettrait de rouler à 40 miles à l'heure...

LE PRÉSIDENT :

25 C'est ça.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

30 ... mais il peut y avoir d'autres considérations qui feraient en sorte qu'on ne voudrait pas atteindre cette vitesse-là.

LE PRÉSIDENT :

35 O.K.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40 Et ce qu'on vous dit, c'est que, selon notre connaissance du tracé, actuellement, et de ses enjeux, on ne voudrait pas rouler à plus que 25 miles à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

Puis c'est quoi les autres considérations auxquelles vous faites référence?

5 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Des courbes.

LE PRÉSIDENT :

10

C'est bon.

M. DANIEL POIRIER :

15

Puis si on voit bien, la courbe qui est au sud de la 161, en bas de notre secteur Laval-Nord, l'angle de degré est de 4 %, qu'ils disent dans le rapport. Tantôt, le projet, il disait 5. Ça, c'est... elle est plus à pic que le déraillement qu'il y a eu ici.

LE PRÉSIDENT :

20

Attendez un petit peu. La pente... la courbe, pardon, la courbe -- c'est... on parle... de quoi on parle? Moi-même, je suis mêlé, là.

La courbe qui passait par le centre-ville de Lac-Mégantic était à combien?

25

M. JEAN HARDY :

Un peu plus que 4 degrés.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

C'est ça.

M. JEAN HARDY :

35

L'ancienne courbe?

LE PRÉSIDENT :

40

L'ancienne courbe.

M. JEAN HARDY :

L'ancienne courbe?

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

L'ancienne courbe.

10 **M. JEAN HARDY :**

4 degrés 25 minutes, quelque chose...

LE PRÉSIDENT :

15 4 degrés 25?

M. CONRAD LEBRUN :

20 4 degrés 25.

LE PRÉSIDENT :

Donc, effectivement, cette courbe serait...

25 **M. JEAN HARDY :**

C'est celle-là, ici. Oui, celle-là.

LE PRÉSIDENT :

30 ... plus prononcée que la courbe existante.

M. JEAN HARDY :

35 C'est celle-là, ici.

LE PRÉSIDENT :

40 C'est ça?

M. JEAN HARDY :

Oui, vas-y, Barry.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

C'est bien...

10 **M. JEAN HARDY :**

Bien, Barry va...

M. BARRY PALYNCHUK :

15 Oui. La différence est que...

LE PRÉSIDENT :

Votre nom, votre nom pour la sténotypie?

20

M. BARRY PALYNCHUK :

Pardon?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Votre nom.

M. BARRY PALYNCHUK :

30

Barry Palynchuk, oui. O.K., la courbe au centre-ville où le déraillement s'est produit, le dévers était beaucoup plus bas. Tu peux concevoir... oh! excusez-moi, je ne suis pas assez proche. Tu peux concevoir une courbe de 4-5 degrés pour une vitesse de 30-40 kilomètres à l'heure en mettant le dévers qui est correct pour la vitesse pour effectivement contrebalancer les charges de... centrifuges produites par le... c'est le virage du train. Celle-là, dans le... au centre-ville était beaucoup plus bas en dévers, ça fait qu'ils n'étaient pas capables de laisser passer un train à plus grande vitesse.

35

LE PRÉSIDENT :

40 Mais...

M. BARRY PALYNCHUK :

5 En plus de ça, le déraillement était un peu plus compliqué par la présence d'aiguillage. Ça fait que les causes fondamentales sont différentes et une courbe peut être conçue pour une vitesse compatible en ajustant le dévers.

LE PRÉSIDENT :

10 O.K. Juste pour résumer, pour bien suivre l'intervention de monsieur. La courbe qui existait au Lac-Mégantic avant l'accident était d'environ 4,5 degrés. La courbe qui existe maintenant au centre-ville est autour de 7 degrés. Et la courbe qui est prévue ici est à 5 degrés. C'est bien ça? J'ai bien résumé? J'ai bien résumé?

M. JEAN HARDY :

15 O.K., la courbe que tu parles de 5 degrés, elle est où? C'est-tu la première ici au...

M. DANIEL POIRIER :

20 Oui, je l'ai vue dans le rapport...

M. JEAN HARDY :

25 Ce n'est pas comme la 161?

M. DANIEL POIRIER :

30 ... c'était marqué « 4 degrés », mais là...

M. JEAN HARDY :

Celle-là?

LE PRÉSIDENT :

35 Celle-là?

M. DANIEL POIRIER :

40 Oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça?

5 **M. JEAN HARDY :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

10

Elle est de combien de degrés celle-ci?

M. BARRY PALYNCHUK :

15

Celle-là il faudrait que je regarde mon plan pour voir...

LE PRÉSIDENT :

20

O.K., parce que vous avez dit tantôt 5 degrés, là.

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui.

25

M. JEAN HARDY :

Mais c'est à des maximums de 5 degrés?

LE PRÉSIDENT :

30

Donc, passez à votre autre question pendant qu'il cherche.

M. DANIEL POIRIER :

35

Bien, c'est suite à ça, là. C'est parce que là on ne parlait pas... on parlait de voie de contournement, on ne parlait pas de gare en arrière de... tu sais, là, moi j'avais peur pour la sécurité à des endroits. J'ai une pétition de tous les résidents du secteur Laval-Nord qu'on a presque tous signée, que je veux déposer au BAPE, avec la résolution de Nantes que, au dernier conseil de Nantes que j'ai été, j'ai demandé si on avait eu une réponse et j'ai rencontré itou le ministre du Transport. Je lui avais demandé s'il avait une réponse, je n'en avais pas eu encore une réponse de la résolution. Puis la

40

pétition, il est bien mentionné que les résidents appuient la résolution de la Municipalité de Nantes.

LE PRÉSIDENT :

5 Vous pouvez déposer ça auprès de madame Cloutier, en arrière de la salle.

M. DANIEL POIRIER :

10 C'est ça. Le monde, c'est la sécurité qui... puis quand que je vois que les trains, si jamais il y a une gare, ça, aucun problème, mais comment de fois qu'ils vont reculer, puis quelle distance qu'ils vont reculer pour dérailler leurs wagons? Parce que là on parle de wagons qui vont passer, là, trois fois plus de wagons de pétrole, là. C'est ça qui me fait peur.

LE PRÉSIDENT :

15 Bien, en fait, ce que j'ai compris -- CMQ, j'aimerais que vous me corrigiez -- c'est que pour le moment, d'abord, un, il n'y a pas de pétrole brut qui passe actuellement sur le chemin de fer. Puis deux, ce que CMQ m'a répondu, vous me corrigerez, c'est qu'il n'en prévoit pas.

20 Madame?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

25 C'est exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

Parlez au micro, s'il vous plaît.

30 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

C'est exactement ça.

M. DANIEL POIRIER :

35 O.K. Puis...

LE PRÉSIDENT :

40 Je ne peux pas aller plus loin.

M. DANIEL POIRIER :

Bien, je vais déposer la pétition comme vous m'avez demandé.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui. Bien sûr, bien sûr.

10 **M. DANIEL POIRIER :**

Puis nous autres, on veut appuyer la Municipalité pour passer au nord de...

LE PRÉSIDENT :

15 Mais je vous invite à, au-delà de la pétition, là, de...

M. DANIEL POIRIER :

Oui.

20

LE PRÉSIDENT :

... de présenter un mémoire parce que, ce qui intéresse la commission, ce n'est pas tellement la position, mais c'est surtout la position accompagnée de l'argumentaire qui la soutient.

25

M. DANIEL POIRIER :

O.K.

30

LE PRÉSIDENT :

Donc, si vous pouvez le faire, ça serait...

M. DANIEL POIRIER :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

40

... ça serait... ça peut être intéressant pour la commission. Très bien.

M. DANIEL POIRIER :

5 Mon autre question, c'est qu'on a bien dit qu'il y aurait une perte d'évaluation de nos propriétés. Comme on n'a pas été consulté, selon le rapport d'AECOM, on parle d'une perte de 8 % d'un projet similaire à Montréal. Quel serait notre pourcentage, nous autres, dans notre secteur?

LE PRÉSIDENT :

10 Alors, monsieur Lebrun?

Mme LAURENCE GOESEL :

(Inaudible).

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, monsieur parle d'une perte de... une dépréciation de l'ordre de 7 % dans un endroit à Montréal.

20 **Mme LAURENCE GOESEL :**

Oui.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'il aimerait savoir, c'est: quelle serait la dépréciation, ici, dans... pour monsieur en particulier, dans son secteur?

30 **Mme LAURENCE GOESEL :**

Honnêtement, oui, je pourrais me renseigner sur comment on pourrait répondre à cette question parce que c'est une question qui est complexe. Et donc, il faudrait que je consulte des collègues pour savoir comment est-ce qu'on pourrait évaluer ça dans le contexte du projet...

35 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

40

Mme LAURENCE GOESEL :

... puis de la région et du milieu traversé.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais s'il y a effectivement une dépréciation, qu'est-ce que vous allez faire?

10 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Monsieur le président -- Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada -- est-ce qu'on parle de propriétaires directement touchés par la voie de contournement ou de propriétaires qui sont plus loin que... du corridor?

15 **M. DANIEL POIRIER :**

Je suis dans le 500 mètres.

20 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

25 Non, non, attendez un petit peu.

M. DANIEL POIRIER :

Oh, excuse.

30

LE PRÉSIDENT :

Attendez un petit peu.

35 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Parfait.

40

LE PRÉSIDENT :

5 C'est une personne qui dit qui vit dans un rayon à une distance de 500 mètres de la voie ferrée et il fait référence à l'étude d'impact qui dit que les gens, avec quelques nuances près, qui restent en milieu rural, mais qui vont se retrouver proche de la voie ferrée, vont... risque de perdre... de voir leur maison dévaluer. Alors, monsieur, il dit: « Bien, à Montréal, c'était »... il y a eu un secteur qui a été pris en exemple, 7 % de réduction. Alors, je demande ici qu'est-ce qui arrivait s'il y a une baisse semblable qui serait prévue?

10 Alors, vous me reviendrez demain avec ça? Mais pas seulement sur le pourcentage, mais en fonction du pourcentage de baisse, qu'est-ce que vous avez l'intention de faire, O.K.?

M. DANIEL POIRIER :

15 Parce que dans le rapport, là, le dernier BAPE en 2017, la directrice générale de Lac-Mégantic avait dit que, indirect ou direct, on serait dédommagé. Puis dans les rapports, je ne vois absolument rien pour nous autres. Merci.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci à vous. Monsieur Jacques -- oui?

M. DANIEL POIRIER :

25 Je dépose... je dépose ça à Caroline?

LE PRÉSIDENT :

30 Oui...

M. DANIEL POIRIER :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

35 ... madame Cloutier. Jacques Gagnon?

40 Il restera encore trois personnes que j'ai l'intention d'appeler avant d'arrêter la séance. Quoi, Karine? Quatre personnes? J'ai trois noms. O.K., mais c'est fini, là. C'est fini parce que sinon c'est moi

qui vais être fini! O.K.

Monsieur Gagnon?

5

M. JACQUES GAGNON

M. JACQUES GAGNON :

10

Oui, bonsoir. Jacques Gagnon, de Lac-Mégantic. Pour me présenter, je vais vous dire que moi je reste à 100 mètres de la voie ferrée, en ville, environ à 400 mètres avant le lieu du déraillement. Puis rassurer les gens que le train qui passe, s'il passe lentement, ce n'est pas trop incommode.

15

En introduction, c'était sur la vitesse que je voudrais vous parler parce que c'est un enjeu qui est quand même crucial, puis je pense qu'il faudrait que l'initiateur du projet mette ses culottes, comme on dirait, pour soit s'assurer des conséquences du passage du train dans la future voie de contournement. Puis c'est ça, j'ai déjà...

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, attendez, attendez.

M. JACQUES GAGNON :

25

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

Je vais répondre à la...

M. JACQUES GAGNON :

O.K.

35

LE PRÉSIDENT :

Même si ça n'a pas été formulé en question, là.

40

Monsieur Chayer, est-ce que Transports Canada peut influen... peut dicter des limites de vitesse à CMQR?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Je vais demander à monsieur Luciano Martin de répondre à cette question.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

10 **M. LUCIANO MARTIN:**

Je cherche un peu mes notes. Alors, est-ce qu'on peut influencer? Pas directement. La vitesse est réglée par la... est en fonction de la classe de voie. Chaque classe de voie a un maximum de... un taux maximum de vitesse. La compagnie de chemin de fer détermine sa vitesse de ses trains en fonction de ses besoins opérationnels. Puis on a entendu CMQR indiquer que pour leurs besoins opérationnels, c'est 25 miles à l'heure qui semble bien primer.

15
20
25 La compagnie est tenue de maintenir l'infrastructure de la voie au niveau prescrit selon le Règlement sur la sécurité de la voie de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Transports Canada surveille la conformité en fonction de ça. Alors, si on nous dit qu'on opère à 25 miles à l'heure, alors nous on fait nos inspections, nos vérifications en fonction de la vitesse qui est prescrite et des règles qui suivent. Alors, si c'est toujours conforme à la réglementation, ce n'est pas... on ne va pas leur dire: « Diminuez votre vitesse. » C'est vraiment en fonction des besoins de la compagnie et de la classe de la voie au niveau de qu'est-ce qui a été construit et qu'est-ce qui est maintenu. Si la maintenance de la voie est faite en fonction d'une classe particulière, c'est... ils ont... la compagnie peut opérer à cette vitesse-là.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Renaud?

35 **LE COMMISSAIRE :**

Une question peut-être pour CMQR. Vous nous avez dit tout à l'heure que le... les voies que CMQR utilise en dehors de la voie de contournement, là, on s'entend, c'est les voies qui permettent 25 miles à l'heure? C'est des voies de classe 2, autrement dit.

40 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

Donc, sur l'ensemble de son trajet, là, que ce soit du côté Moosehead ou du côté Sherbrooke, les voies permettent de rouler à 25 miles à l'heure.

5

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Effectivement.

10

LE COMMISSAIRE :

L'initiateur, là, ce que je comprenais, ce que j'ai compris dans l'étude d'impact, c'est que vous nous dites: on fait une voie de catégorie 3, de classe 3, sachant qu'elle va être opérée comme une classe 2. Est-ce que c'est ça que je comprends?

15

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui. Puis la raison pourquoi, c'est qu'on voulait choisir un critère de conception qui aurait été absolument sécuritaire et opérable dans toutes les conditions futures. Et étant donné que la voie a été opérée en classe 3 dans le passé, c'était afin d'assurer que si, dans le futur, le futur opérateur décidera d'augmenter la vitesse, il ne sera pas restreint par la nouvelle voie de contournement,

20

De plus, c'est bien reconnu que le risque de déraillement est baissé avec le rehaussement de la classe de la voie. Ou que la classe, plutôt, décrit le niveau d'entretien de la voie au point de vue de cat... de défauts géométriques qui sont à corriger par l'opérateur.

25

Ça fait qu'on avait eu plusieurs raisons pour sélectionner un meilleur classement de voie. Effectivement, de ne pas restreindre les opérations futures ou le développement futur de la voie et d'assurer que, la voie, si entretenue, selon la classe serait, tu sais... aurait produit ou on aurait pu maintenir une voie, c'est plus sécuritaire qu'une classe 2, étant donné l'historique de l'événement majeur à Lac-Mégantic.

30

LE COMMISSAIRE :

Ce que je comprends de votre explication, c'est que cette voie-là, la voie de contournement, va être une voie de classe 3, mais pour maintenir...

35

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui.

40

LE COMMISSAIRE :

... sa classe 3, elle devra être entretenue de façon à...

5 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Classe 3.

LE COMMISSAIRE :

10 ... à préserver ses caractéristiques.

M. BARRY PALYNCHUK :

15 Oui. Oui.

LE COMMISSAIRE :

20 Ce qui veut dire qu'une voie peut être... je vais dire *dératée* pour... une voie de classe 3, qui a été construite comme une classe 3, peut devenir une classe 2 si elle est mal entretenue, c'est ça?

M. BARRY PALYNCHUK :

25 Oui, oui, c'est effectivement ça. C'est que tout le trajet a été une fois opéré principalement en classe 4. Ça fait qu'il y a... puis c'était opéré plus récemment, je crois, en classe 3. Ça fait que ça... il n'y aura pas d'effet de produire ou de construire une voie qui pourrait devenir, tu sais, un problème futur que ce serait toujours construit... conçu, construit une classe relativement haute pour assurer que le futur développement ne serait pas gêné.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est exigé par Transports Canada maintenant qu'automatiquement les nouvelles constructions de chemin de fer devraient viser la catégorie 3?

35 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Je vais demander à Martin de répondre, s'il vous plaît.

40

M. LUCIANO MARTIN:

5 Non, il n'y a pas d'exigence à ce niveau-là, vraiment, c'est au choix des compagnies qui construisent leurs voies en fonction de leurs besoins. Et de notre côté, la réglementation, c'est exactement, c'est le Règlement sur la sécurité de la voie, si c'est construit et maintenu à une classe de voie, c'est sécuritaire pour cette vitesse-là et on n'exige pas nécessairement plus ou moins.

LE PRÉSIDENT :

10 O.K., mais juste pour comprendre, si le restant du chemin de fer, c'est classe 2, catégorie 2, et qu'il y a un tronçon de 12 kilomètres de catégorie 3, le fait qu'il soit catégorie 3, certainement, va coûter beaucoup plus cher que catégorie 2?

M. LUCIANO MARTIN:

15 Au niveau des coûts, je ne suis pas à l'affût des coûts, mais j'imagine qu'il y a des coûts supplémentaires à maintenir une classe... une voie de classe 3 vis-à-vis une voie de classe 2.

LE PRÉSIDENT :

20 Mais est-ce que vous considérez que ça renforce un chemin de fer d'une longueur de plusieurs centaines de kilomètres, qu'il soit de classe 2, qu'il y ait un tronçon de 12 kilomètres de classe 3?

M. LUCIANO MARTIN:

25 Je ne comprends pas. Je comprends mal la question.

LE PRÉSIDENT :

30 Le restant du chemin de fer, c'est classe 2...

M. LUCIANO MARTIN:

35 Oui.

LE PRÉSIDENT :

40 ... catégorie 2. Alors, on crée un nouveau tronçon qui, lui, est de classe 3. Est-ce que, selon vous, ça va améliorer la qualité du chemin de fer?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

5 Je peux peut-être répondre. Pour la qualité du chemin de fer, je ne m'y connais pas assez, là, pour pouvoir répondre à cette question-là, mais je pense que, ce que monsieur Palynchuk expliquait, c'était simplement qu'ils ont choisi la catégorie de classe 3 pour des raisons, comme il l'a dit, pour minimiser les risques de déraillement, donc...

LE PRÉSIDENT :

10 Oui.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15 ... je crois comprendre que plus on va d'une classe à une autre, ça minimise les risques. Donc, c'est le choix qu'ils ont fait d'utiliser, là, dans le...

LE PRÉSIDENT :

20 Mais...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25 ... dans l'étude d'aller en classe 3. Ceci dit, CMQR va devoir embaucher une firme qui va faire les plans et devis et à ce moment-là il va y avoir... ils vont pouvoir revoir un peu la conception, là, qui est faite présentement.

LE PRÉSIDENT :

30 Non, mais conceptuellement c'est difficile à comprendre, pour moi en tout cas du moins, là. C'est... si on va vers une classe 3 puis on dit: « Bien, c'est plus solide », mais que finalement l'ensemble du chemin de fer est utilisé pour une classe 2, c'est quoi l'utilité de construire quelque chose de plus solide quand de toute façon ça ne sera pas utilisé pour cette solidité?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 Non, je vous suis là-dessus. Écoutez, comme on l'a mentionné, ce n'est pas une demande qui a été faite, là, de Transports Canada. De ce que j'en comprends, c'est que c'est vraiment au niveau de la conception, là, de... qu'il a été décidé à ce moment-là d'aller vers cette catégorie de classe, là. Ça n'a pas été une demande, là, ni de Transports ni du MTQ.

40

LE PRÉSIDENT :

Bien, je... honnêtement, j'aimerais que vous réfléchissiez à la question puis que vous reveniez demain avec une explication peut-être plus soutenue pour qu'on puisse comprendre le rationnel.

5 Pourquoi, sur un tronçon de 12 kilomètres, on décide d'avoir un chemin de fer de classe catégorie 3 alors que dans l'ensemble, le reste, qu'il ne sera jamais utilisé, d'après ce que je comprends, pour... comme catégorie 3, parce que la vitesse limite elle va être maintenue à 25 miles à l'heure. Pourquoi arriver avec quelque chose comme ça quand on n'en a pas besoin et que l'ensemble, le restant du chemin de fer, c'est de catégorie 2? Alors, juste la prendre en délibéré puis vous reviendrez demain avec une réponse.

10

Oui, monsieur du MTQ?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

15

Bien, peut-être juste un petit commentaire, c'est que dans l'industrie ferroviaire, lorsqu'un chemin de fer rénove une voie ferrée, c'est un standard, régulièrement, ils vont *upgrader*, ils vont améliorer la qualité de la voie. Ils vont changer le rail pour du 130 livres au lieu de... s'il y a du 90, ils vont monter. Donc, ils viennent améliorer leurs infrastructures de cette façon-là. Puis ça améliore, aussi ça augmente la durabilité de l'équipement qui est produit.

20

Dans le cas présent, en faisant une catégorie 3 versus une catégorie 2, on s'assure de ne pas avoir de problème de conception avec l'utilisateur qui va l'utiliser en catégorie 2. Si on faisait une conception pour catégorie 2, après ça, il pourrait y avoir des discussions à savoir: « Ça, ce n'est pas assez. Ça, ce n'est pas »... il y aurait... il pourrait y avoir des contestations comme quoi on n'a pas produit quelque chose qui répond à la qualité que... selon ce que eux utilisent, selon ce que... selon leurs critères à eux. En faisant une catégorie 3, on ne s'expose pas à cette problématique-là, on fournit un équipement qui est de qualité. On a une garantie qu'il n'y aura pas de retour, disons, si on peut dire, il n'y aura pas de plainte par rapport à la qualité du produit qui a été fourni.

25

30

Puis je voulais aussi vous indiquer, tantôt, vous avez demandé...

LE PRÉSIDENT :

35

Mais...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

40

Oui?

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous avez un point de vue tout à fait différent de celui de Transports Canada?

5 **M. JEAN-MARC BISSONNETTE :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

10

Bien oui.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

15

Bien, moi, ce que je vous dis, c'est que dans l'industrie, c'est ce qui se fait souvent. Pas automatiquement, mais souvent, si... quand on rénove... quand tu rénoves un tronçon ferroviaire, ils vont améliorer le qualité de l'infrastructure. Ça fait que...

LE PRÉSIDENT :

20

Mais pourquoi ne pas prendre catégorie 4?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

25

J'ai dit: « On améliore ». Il faut quand même que ça réponde à l'utilisation qu'on en fait, là.

LE PRÉSIDENT :

30

Non, mais je blague, là, mais...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

35

Oui. L'autre aspect que je voulais juste aborder aussi. Vous avez demandé tout à l'heure si Transports Canada peut imposer une limitation de vitesse. Transports Canada comme Transports Québec, on fait des inspections sur le réseau dont on est responsable. Et dans le cadre d'une inspection, si on détecte un risque à la sécurité, on peut tous les deux imposer une limitation de vitesse. On peut même imposer un arrêt de la circulation. Donc, ça, c'est important que vous le sachiez, là. Puis le Transports Canada et Transports... et nous, Transports Québec, on fait régulièrement des inspections. On va sur les réseaux, on a un calendrier d'inspection, une planification qui est faite, on

40 identifie des endroits à risques plus élevés, on cible des endroits et, selon le résultat des inspections qui

sont faites, si nécessaire, on impose une ordonnance qui vient faire soit une diminution de vitesse et dans certains cas, à la limite, il peut y avoir une ordonnance qui interdit la circulation, ça fait que.

LE PRÉSIDENT :

5

Est-ce que les substances transportées sont... constituent un critère?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

10

Là-dessus, je ne peux pas vous répondre. Je croirais que oui, que c'est un critère parce que, par exemple, si c'est du passager versus du marchandise, il y a des nuances selon...

LE PRÉSIDENT :

15

Si c'est des substances toxiques, chlore... potentiellement toxique, je devrais dire, là, chlore, ammoniac...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

20

Il faudrait... je pourrai vous le préciser demain, selon... du moins pour le réseau sous la responsabilité du gouvernement du Québec, là, de Transports Québec, ça, je pourrai vous le préciser.

LE PRÉSIDENT :

25

Alors, deuxième question, monsieur Gagnon?

M. JACQUES GAGNON :

30

Ça fait que ce fut des compléments d'information intéressants. Puis ça nous a exposé dans quel... dans quel bourbon on se trouve avec la déréglementation que les... que le régime fédéral nous impose. On a eu une belle présentation ici. Bon. C'est mon seul commentaire.

35

Je vais continuer. Mon introduction, c'est pour dire que, aussi, bien ça a éveillé... je peux vous dire que j'ai déposé un mémoire dans le cadre des études qu'on avait faites dans le cadre des études qu'on avait faites sur un comité sur la sécurité ferroviaire, ça vulgarise un peu la chose. Je vais l'apporter demain, puis c'est Revue des... Revue exigences sur les catégories de voies. Parce que dans ce mémoire-là, je propose de renforcer les normes sur les rails puisque 40 % des déraillements sont causés par les rails. Bon.

40

Ça fait que en tout cas, je reviens à mon sujet que c'est sur...

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est surtout la question parce qu'il y a plusieurs personnes...

5 **M. JACQUES GAGNON :**

Oui. Sur l'acceptabilité sociale...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JACQUES GAGNON :

15 ... du projet. J'ai mentionné la vitesse. Puis les options que je pourrais proposer, bien, c'est une question qui va s'adresser à la Ville parce que j'ai déjà préparé le terrain avec une option de solution qu'on pourrait envisager, parce qu'il faut dire qu'on est dans un cas particulier à Lac-Mégantic. Soit que la... ça serait des conditions qui pourraient être négociées pour la vitesse puisqu'on va donner le rail à CMQ, en échange elle pourrait donner des assurances, on pourrait les exiger. Puis... mais une autre option que... le terrain que je veux préparer, j'ai demandé à la Ville si elle était d'accord pour tenter de régler, avec des règlements municipaux, se basant sur l'article 85 de la Loi sur les compétences municipales qui dit qu'elle peut voter tout règlement qui assure le bien-être de la population.

20
25 Puis il y a une jurisprudence à cet effet, on parle ici de l'arrêt *Spraytech* en Cour suprême, puis ça... et qui donne raison à la Ville de Hudson contre une compagnie qui se disait de juridiction fédérale. Ça, c'est l'introduction de... Puis là, ma question, c'est si la Ville... j'ai demandé à la Ville s'ils voulaient commencer cette démarche-là en instaurant un règlement qu'il ne puisse pas passer de train le 6 juillet des années qui vont suivre. Tu sais, parce que là chaque année ils sont obligés de négocier avec la compagnie de train, en respect, à cause de la tragédie, qu'il n'y ait pas de train qui passe. Ça fait qu'ils pourraient adopter un règlement.

30
35 Puis ma question, ça fait que j'ai abordé le conseil de ville à deux reprises. Ma question, c'est s'ils se sont penchés sur le sujet, s'ils ont étudié la chose.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lebrun?

40

M. CONRAD LEBRUN :

5 De mémoire, je ne suis pas à tous les conseils municipaux, mais je crois qu'une résolution a été produite par le conseil de Ville de Lac-Mégantic et adressée à CMQ leur demandant exactement que tous les 6 juillet d'ici... je ne sais pas, jusqu'à la fin des temps, de respecter... de ne pas passer avec des trains à cette date-là.

LE PRÉSIDENT :

10 Et quelle a été la réceptivité de CMQ?

M. CONRAD LEBRUN :

15 O.K., on l'a envoyée le mois passé, donc on n'a pas de réponse encore, officielle.

M. JACQUES GAGNON :

20 Ça fait que dans le même ordre d'idée, mais moi je parlais plus d'un règlement municipal et non d'une résolution parce qu'un règlement peut se baser sur l'article 85 que je vous ai cité, la Loi sur la compétence municipale. Puis là il faut un règlement... tenter de régler la vitesse du train. Je sais qu'on est en terrain inconnu et exploratoire...

LE PRÉSIDENT :

25 Non, mais là, ça, vous ne parlez pas de vitesse, là.

M. JACQUES GAGNON :

30 Oui. Bien là, non, c'était pour introduire, mettons, les démarches que la Municipalité peut faire à régler les compagnies ferroviaires. Ils pourraient commencer par le 6 juillet, puis après, ensuite ils pourraient faire un autre règlement limitant la vitesse des trains.

LE PRÉSIDENT :

35 Mais le 6 juillet, ça sera sur une base purement volontaire du CMQR?

M. JACQUES GAGNON :

40 Oui. Oui, mais moi j'aurais proposé un règlement.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Chayer, est-ce qu'un règlement municipal peut avoir prise sur le transport ferroviaire canadien?

5

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Écoutez, je vais devoir demander aux avocats de se pencher sur la question. Ma compréhension, c'est que c'est une... c'est de compétence fédérale, une juridiction fédérale. Alors, ça ne s'appliquerait pas, mais monsieur fait référence à de la jurisprudence que je ne connais pas, mais on pourra effectivement se pencher sur la question.

10

LE PRÉSIDENT :

Pensez-vous que, demain, vous pourriez avoir la réponse?

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui, j'ai des avocats dans la salle. Bien, en fait, je vais poser la question, là, voir si c'est plus complexe ou non, mais je vais essayer de vous revenir avec quelque chose demain.

20

LE PRÉSIDENT :

Merci.

25

M. JACQUES GAGNON :

Puis je vais également vous apporter quelques documents...

30

LE PRÉSIDENT :

Si vous voulez, vous pouvez les déposer à la coordonnatrice. Merci.

M. JACQUES GAGNON :

35

Oui? O.K. Puis une autre petite question très rapide. C'est: s'ils ont envisagé, tu sais, parce que je dois... si on regarde puis on veut faire une voie de contournement puis, tu sais, le terrain est vaste puis, tu sais, ça a de l'air que ça ne fera pas grand-chose de différent passer à côté de la ville un petit peu, mais si on regarde ça à l'égard de la petite campagne. Tu sais, le lac Mégantic, c'est très petit, puis ça va beaucoup endomma... la petite... la campagne, elle est petite et elle est précieuse. Ça veut dire que

40

5 l'impact est plus grand si on le regarde par rapport au pourcentage de territoire de campagne habité. Puis je ne sais pas si l'étude a été faite, en tout cas, selon ces critères, mais parce que ça va faire un plus grand impact si on regarde à l'égard de seulement du territoire de Lac-Mégantic. Parce que dans la tournée que vous avez faite, ce n'est pas très long qu'on est à Frontenac d'un côté puis on est à Nantes de l'autre.

LE PRÉSIDENT :

10 Oui, oui.

M. JACQUES GAGNON :

Tu comprends?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais je vous avoue que, pour moi, l'étude est très éclairante là-dessus parce qu'il y a des rayons d'impact qui ont été déterminés en fonction de différents risques, de différentes substances. Donc, pour ça, c'était clair.

20 **M. JACQUES GAGNON :**

C'est bon, merci.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous.

Monsieur Raymond Lafontaine.

30 _____
M. RAYMOND LAFONTAINE

M. RAYMOND LAFONTAINE :

35 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

40 Bonsoir monsieur.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

Quand on arrive à la fin des questions, on a beaucoup moins de questions, hein...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Tant mieux, monsieur.

10 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

... puis c'est plus énervant. O.K., ma question, on va commencer par une question facile. On a eu un BAPE en 2017, vous étiez là. On vous a fait confiance parce qu'on parlait du tracé du chemin de fer. On vous a donné, comme chez nous, des documents pour convaincre un peu le gouvernement que le tracé favorable serait du côté nord de la 161. On a constaté, après, que le gouvernement avait... fédéral
15 avait fait une grosse erreur. Transports Canada n'a pas fait sa job, il a tué nos femmes, nos enfants. Il s'est ramassé avec une patate chaude dans les mains. Ça fait que là il s'est dépêché, avant les élections, de précipiter une voie de détour. On connaît les réponses parce que, ce soir, j'ai écouté les gens qui répondent aux questions puis ils vont tous y répondre demain parce que je pense que, la voie de détour, elle n'est pas solide actuellement. Ma question est facile. Si on avait passé du côté nord --
20 Est-ce que vous pouvez ouvrir l'écran, s'il vous plaît? -- parce qu'on a parlé...

LE PRÉSIDENT :

C'est 2Ci.

25

M. RAYMOND LAFONTAINE :

On a parlé de courbes. Tu sais, là, j'avais beaucoup de questions, mais là je suis obligé de changer mes questions parce que les questions ont été posées. Ça fait que là on regarde les courbes à partir du carrefour giratoire, O.K., ça... ça, c'était l'autre trajet, ça. O.K., on va dire que c'est correct. Vous voyez la ligne verte? Si on avait suivi...

30

LE PRÉSIDENT :

Pointillée ou continue?

35

M. RAYMOND LAFONTAINE :

Pardon?

40

LE PRÉSIDENT :

Pointillée ou continue?

5 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

Pointillée. Excusez, pardon. Voyons, ah! il faut le tenir? Ah, O.K., excusez-moi. C'est rare que je prends un crayon de même. Regardez, là on passe là, on a une courbe prononcée ici. D'accord? Si on regarde la courbe quand l'accident est arrivé en ville, elle n'était pas si forte que ça puis ça a versé.
10 D'accord? Ici, là, si on avait... ici, en dehors, on aurait enlevé la traverse à niveau. Mais notre ministre des Transports, je pense qu'il est trop pauvre pour être là, parce qu'on l'aurait enlevé puis on aurait passé drette puis vous avez vu, là?

Puis quand on parlait des milieux humides, en haut, c'est chez nous. Je suis habitué de marcher
15 avec des bottes. Ça fait que là le côté en haut, ici, c'est très humide. La preuve, c'est tout en cèdre. Où qu'il pousse du cèdre, c'est trempé. Il y a des garnouilles, il y a des bibittes, il y a de la mouche. On va du côté nord. C'est... ça descend vers le lac Orignal, donc la pente est vers là-bas. Quand on disait on a peur du lac, s'il verse en haut, il y a des calvettes, ça va pareil au lac. Qu'il traverse là ou qu'il traverse sur la rivière Chaudière, il n'y a pas grande différence.

20 Si en 2019, on aurait été intelligent pour trois cennes et demie, nos ingénieurs auraient pris la peine de compter comment ça coûte. Ça ne coûte pas plus cher passer là. Puis au coin du 10, on est exactement au même niveau. Quand on me fait accroire que ça coûte plus cher, on est exactement au même niveau.

25 Si le ministre des Transports ne voulait pas faire de traverse à niveau, à cause qu'il dit que la vitesse est plus vite, c'est possible. Tu sais. Je monte à Montréal, moi, j'en traverse des traverses à niveau puis j'arrête puis le train passe. Mais icitte disons qu'on est plus rapide, ici. On aurait pu passer en dessous de la 161, regardez, puis ça aurait passé bien drette. Il aurait pu circuler à des vitesses...
30 des vitesses de 40 miles à l'heure, 50 miles à l'heure, il n'aurait pas eu de misère. C'est une idée.

35 Ma question: est-ce que c'est trop tard pour changer ce trajet-là? Parce que je sais qu'il coûte moins cher. Le milieu humide va vous coûter... moi je suis entrepreneur en excavation, ça fait 55 ans. Il va vous coûter, pas 8 millions, il va vous coûter 25 millions. Le 130 millions qui est évalué là, calculez que quand vous bâtissez une maison, puis moi je suis entrepreneur, c'est 25 % de plus à 30 %. Contons-nous pas de menterie, là. On met toujours des prix bas pour avoir la job, après ça un coup qu'on l'a, bon bien ça coûte cher, on paye.

40 Est-ce que ça serait possible? Moi, je fais confiance au BAPE. Vous êtes venus en 2017, j'ai cru en vous autres. Toute la population de Lac-Mégantic a cru en vous autres. Joseph, tu es un homme

5 crédible; l'autre monsieur itou. Toute la gang, vous êtes tous corrects, mais vous n'avez pas le choix de
faire une job. On a perdu confiance en vous autres parce que les gens du gouvernement ne vous ont
pas écoutés. Pantoute. On vous a donné, quand le monsieur parlait pour les développements, « j'ai un
développement de 267 terrains que je perds », mais ce n'est pas de votre faute, la municipalité de
10 Nantes n'aura plus ces terrains-là. Moi je suis rendu à 71 ans, je vais lâcher prise, je vais dire:
« Arrangez-vous avec vos problèmes. », mais je vais essayer de retirer le maximum d'argent en
donnant la moitié au gouvernement pour qu'il ne reste pas grand-chose pour ça. Mes enfants n'auront
pas la continuité de ça. Simplement, j'ai des compagnies (inaudible) puis qui est en développement.
Est-ce que je peux compter sur vous...

10 **LE PRÉSIDENT :**

 Je vais vous répondre.

15 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

 J'ai fini. Je n'avais pas d'autres...

20 **LE PRÉSIDENT :**

 Je sais. Je sais que vous avez fini.

25 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

 Je n'ai rien qu'une question, je vais vous prendre une question.

30 **LE PRÉSIDENT :**

 Parfait. Je vais vous répondre. C'est sûr qu'un rapport de commission ne peut pas faire ou c'est
très rare qu'il fait l'unanimité chez tout le monde parce que, vous, vous êtes ici, vous avez votre point de
vue, il y en a eu d'autres, des dizaines et des dizaines qui ont une vue tout à fait...

35 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

 Oui.

40 **LE PRÉSIDENT :**

 ... contraire à la vôtre.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

C'est correct.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, le rapport, s'il va dans un sens, il peut vous plaire; s'il va dans l'autre sens, il va plaire aux autres. Donc, faire l'unanimité, c'est quelque... si... on peut bien être pour la vertu, là, mais ça arrivera ou ça n'arrive presque jamais.

10

Maintenant, ceci dit, vous pouvez me faire... vous pouvez nous faire confiance sur une chose, c'est qu'on considère tous les commentaires que nous recevons. Nous sommes deux personnes, avec les analystes, des personnes extrêmement rigoureuses. J'ai travaillé avec plusieurs d'entre eux. Et donc, je peux vous assurer qu'on va travailler de... continuer à travailler de façon rigoureuse. Je ne peux pas vous assurer que la recommandation que nous ferons au ministre va vous plaire. Ça, je ne peux pas m'engager à ça, mais je peux...

15

M. RAYMOND LAFONTAINE :

20

Vous avez raison.

LE PRÉSIDENT :

25

... mais je peux m'engager à faire un travail rigoureux, réfléchi, qui vise ultimement le bien social et le bien environnemental. Ça, je peux m'engager à ça. C'est tout ce que je peux faire. Mais je ne peux pas m'engager à vous plaire.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

30

Mais sans vous engager, moi, je suis certain que vous allez faire vos devoirs, toute la gang, mais vous êtes impuissants.

LE PRÉSIDENT :

35

Bien, c'est ça, moi j'ai... d'entrée de jeu, dans mon discours d'ouverture, j'ai bien précisé qu'une commission d'enquête n'a aucun pouvoir décisionnel.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

40

Oui.

LE PRÉSIDENT :

5 Nous avons un pouvoir de recommandation. Nous émettons des avis, des constats. Fort heureusement, pour la majorité des rapports des commissions d'enquête, le gouvernement suit une bonne partie de ces recommandations. Il ne les suit pas toutes. Puis des fois, il va dans une position tout à fait autre que la déci...

M. RAYMOND LAFONTAINE :

10 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

15 ... la recommandation ultime. Le gouvernement, il est payé pour prendre des décisions.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

20 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Et nous, on est payé pour l'éclairer.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

25 Mais c'est parfait, mais pour vous donner la preuve que... moi, c'est gênant ce que je vais vous dire, puis je ne veux pas que ça vous insulte non plus...

LE PRÉSIDENT :

30 Ça ne m'insulte pas du tout.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

35 ... vous allez faire travailler... vous allez faire tout ce que vous pouvez, ils ne vous écouteront pas. Parce qu'on a ici, tu sais, nous autres, on nous a dit, après que vous êtes passé: « Passez par vos maires, vos députés, vos ministres, premier ministre », on est passé par tout ça. Pour finir en disant que... quand on a rencontré monsieur Garneau, il dit: « C'est décidé depuis 2014. Ça va passer là. Ça vient de finir là. » Puis ça, j'ai des témoins. À la télévision, on l'a vu, tout le kit au complet.

40

5 Aujourd'hui, on a un gars, ici, qui a répondu: « Écoute, le gouvernement fédéral paye 60 %, provincial paye 40 %. On est désolé pour vous autres. » On est citoyen du Québec, nos députés, on ne peut pas les rencontrer. Bien non, on a demandé de rencontrer le premier ministre, les députés, pas capable de rencontrer personne, ils font une oreille sourde. Sauf... je suis content que vous soyez là. Mais notre ministre des Transports a répondu dernièrement à monsieur Côté: « On est désolé. On ne peut rien faire pour vous, les gens du Québec. Ça passe là. Le gouvernement fédéral gère la job. Il la donne à la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer fait la job à son prix. Puis il va l'avoir pour une piastre. » C'est la redevance d'avoir perdu nos familles. Ça fait mal. La question était ça. Merci, bonsoir et à la prochaine.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Bonsoir.

15 Monsieur Éric, Éric Vallerand. Bonsoir monsieur Vallerand.

M. ÉRIC VALLERAND

20 **M. ÉRIC VALLERAND :**

Allô. Moi j'aimerais juste avoir une confirmation parce que moi j'habite le secteur Laval-Nord, là, dans la municipalité de Nantes...

25 **LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous parler plus dans le micro pour que je vous entende mieux?

30 **M. ÉRIC VALLERAND :**

O.K., oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci.

M. ÉRIC VALLERAND :

40 Moi, j'habite la municipalité de Nantes...

LE PRÉSIDENT :

O.K.

5 **M. ÉRIC VALLERAND :**

10 ... du secteur Laval-Nord directement. C'est parce que je regarde depuis, moi aussi, tantôt, le tracé avec la courbe, toutes ces choses-là. Puis bon, on peut extrapoler, là, oui, il y avait une pente plus grande pour descendre à Lac-Mégantic, mais advenant que le train prenne de la vitesse, notre secteur, on peut avoir un accident aussi, là. Est-ce qu'il va vraiment avoir quelque chose pour nous protéger plus? C'est le gouvernement qui pourrait dire. On va-tu mettre des inspecteurs qui vont être vraiment sur le terrain? Est-ce qu'il va avoir... on va-tu avoir vraiment une preuve qu'on va être vraiment en sécurité même s'ils font leur petit trajet, la voie de contour directement du train?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

20 **M. ÉRIC VALLERAND :**

On peut-tu nous donner des... des choses sûres qu'ils vont...

LE PRÉSIDENT :

25 Monsieur Chayer, le BST, le Bureau de la sécurité des transports, a émis un certain nombre de recommandations à la suite de cet accident et comme d'ailleurs tous les accidents. Parmi ces recommandations, est-ce qu'il y en a eu qui ont été adoptées ou mises en application qui permettraient maintenant d'avoir plus confiance ou être plus en sécurité avec le réseau ferroviaire?

30 **M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :**

Je vais demander à monsieur Luciano Martin de répondre à la question.

35 **M. LUCIANO MARTIN:**

40 Au niveau du BST, ils ont fait une série de recommandations, c'est sûr. Suite à ces recommandations, Transports Canada a pris beaucoup d'actions suite à ces recommandations-là. Entre autres, il y avait des recommandations vis-à-vis la sécurisation des trains, vis-à-vis des... la vitesse des trains de marchandises dangereuses, des trains clefs, et des recommandations au niveau de... des wagons-citernes. Ces recommandations-là sont des recommandations qui ont été adoptées. Entre

autres, on a une liste... je pense, sur le site Web, il y a une liste au-delà de 80-85 différentes actions que Transports Canada a prises depuis la tragédie de Lac-Mégantic, et suite au rapport du BST.

LE PRÉSIDENT :

5

Et donc, CMQ, CMQR doit composer avec ces nouveaux aspects?

M. LUCIANO MARTIN:

10

Absolument, absolument.

LE PRÉSIDENT :

15

Voilà. Ça peut... ça répond peut-être un peu à votre question?

M. ÉRIC VALLERAND :

Plus ou moins parce que « composer » ne veut pas dire « appliquer ».

20

LE PRÉSIDENT :

Bien, non, justement, ma dernière question, c'est ça. Donc, « doit composer » ça veut dire « doit les appliquer ».

25

M. LUCIANO MARTIN:

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

30

Hein, c'est ça?

M. LUCIANO MARTIN:

35

Ça s'applique à toute l'industrie ferroviaire, entre autres. Alors, oui, CMQR, fait partie de l'industrie ferroviaire réglementée au niveau fédéral, alors ça s'applique à eux aussi.

M. ÉRIC VALLERAND :

40

Deuxièmement, je pense que ça va plus s'adresser à la Ville, on est juste deux petites

5 municipalités, Nantes et Frontenac, mais jusqu'à maintenant on n'a pas vraiment été impliqué dans ça. Tantôt, vous disiez: bien, il y a eu des rencontres, ici, à l'hôtel de... ici à l'aréna, là, pour dire: « bien, venez nous voir, on va vous l'expliquer ». Sauf qu'on n'est jamais venu nous voir vraiment dans les municipalités pour dire: « On va vous impliquer vous autres aussi. » Non. Puis Frontenac, c'est plus: « C'est nous qui décide, c'est nous qui a monté le projet. -- Bien, vous n'avez pas vraiment d'affaires là-dedans. », là. Tu sais, il va falloir que vous nous impliquiez à quelque part à un moment donné parce qu'on est des joueurs nécessaires puis surtout c'est nous qui sont le plus touchés dans les nouveaux... le nouveau circuit, là.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais j'ai envie de... d'interpeller votre maire pour voir qu'est-ce qui a été fait par lui et sa mairie pour vous informer aussi. Parce que je présume qu'il avait quand même un certain nombre d'informations, bien que des fois les informations lui parvenaient tardivement aussi, là, je me souviens qu'il avait dit ça.

M. JACQUES BRETON :

20 Oui, on a... on n'a pas... mais on n'a pas fait beaucoup de consultations publiques, mais au conseil municipal, le sujet est revenu à maintes, à maintes reprises. Je pense que, dans les journaux locaux, les sujets ont été traités abondamment aussi. Ça fait que quelqu'un qui se tient au fait un peu est au courant des choses. J'aurais-tu dû tenir plus de consultations publiques? On en a fait une ou deux et les assistances n'étaient pas énormes. La dernière qui a eu vraiment un impact était jeudi passé au centre de loisirs. Ça fait que là il y avait pas mal de monde.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est combien « pas mal de monde »?

30 **M. JACQUES BRETON :**

Environ 20.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, quand même.

M. JACQUES BRETON :

40 40? O.K., il y avait quelqu'un qui prenait les présences.

LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais c'est quand même... c'est significatif, là, O.K.

5 Bien, ça répond à votre question parce que je pense... je veux bien qu'on mette toute la responsabilité sur Lac-Mégantic...

M. ÉRIC VALLERAND :

10 Non, non, non, non, je ne mets pas toute la responsabilité, mais déjà tantôt, parce que là dans la soirée, il y a eu beaucoup de questions de posées, on a quand même remarqué assez facilement que le pouvoir décisionnel est à un seul endroit, là. Nantes puis Frontenac...

M. JACQUES BRETON :

15 Dans le projet, on a été impliqué, mais pas tout le temps comme on aurait voulu.

M. ÉRIC VALLERAND :

20 Bien voilà, c'est ça, c'est ça que je dis, là.

M. JACQUES BRETON :

25 Donc, il y a des décisions qui sont prises dans les deux paliers de gouvernement que nous autres, même si on faisait des recommandations, elles n'ont pas été retenues. Puis ça, je tiens bien à préciser ce bout-là, là, parce que ça change tout le processus de traiter de dossier par après. Quand on s'est fait dire: « Non, elle ne changera pas de place », à partir de ce moment-là, on traite le dossier différemment.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que je vous résume bien, vous et votre collègue, maire de Frontenac, quand je dis que vous vous ralliez au tracé actuel si... à la condition que la gare de triage soit localisée dans le site industriel de Lac-Mégantic?

35

M. JACQUES BRETON :

Bon...

40

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est exact ou est-ce que c'est partiel? Est-ce que c'est faux? Est-ce qu'il y a des aspects pour lesquels vous refusez systématiquement de donner votre accord au projet? C'est que...

5

M. JACQUES BRETON :

Je vais être plus explicite. Quand on parle du tracé au nord, on l'a toujours revendiqué...

10

LE PRÉSIDENT :

Non, parlons du... parlons du tracé qui est proposé, le tracé 2.

M. JACQUES BRETON :

15

Tracé actuel...

LE PRÉSIDENT :

20

Pas le tracé 2Ci, là.

M. JACQUES BRETON :

25

Le tracé actuel, à un moment donné, on s'est fait dire: « Non, il ne changera pas de place, il reste là. »

LE PRÉSIDENT :

30

Non, moi, ce que je veux savoir: est-ce que, vous, vous avez donné votre accord à ce tracé?

M. JACQUES BRETON :

35

À partir du moment où est-ce qu'on s'est fait dire ça, à partir de là, on continue des négociations pour tirer le meilleur parti de la situation...

LE PRÉSIDENT :

40

O.K.

M. JACQUES BRETON :

... même si ce n'est pas ça qu'on aurait voulu.

5 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Est-ce qu'il y a des conditions que vous avez mises autour de votre adhésion à ce tracé 2?
Au tracé 2, oui, à la variante 2?

10 **M. JACQUES BRETON :**

C'est certain que la voie de... je ne sais pas comment on peut l'appeler, évitement ou de service pour laisser passer un train quand un autre arrive, ce n'est pas une place pour stationner des trains. Si on dit qu'on a la gare de triage en bas, déjà on a gagné quelque chose.

15 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Puis pour...

20 **M. JACQUES BRETON :**

Mais là je vais laisser parler mon collègue parce que lui il a une autre petite version différente.

25 **M. GABY GENDRON :**

Gaby Gendron, le maire de Frontenac. Pour ce qui est de la municipalité de Frontenac, si la gare de triage, je veux que ce soit clair, si la gare de triage est au centre-ville... bien, pas « au centre-ville », mais dans le parc industriel de Lac-Mégantic, on est complètement en accord avec le trajet qui a été... le dernier trajet qui a été fait. On a demandé des variantes, les variantes n'ont pas été acceptées, on va vivre avec. Je ne dis pas que ça fait notre bonheur, mais on va vivre avec...

30 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

35 **M. GABY GENDRON :**

... à condition qu'il n'y ait pas de gare de triage à Frontenac. Pour une question de sécurité de nos citoyens, on ne veut pas de gare de triage à Frontenac.

40

LE PRÉSIDENT :

C'est bon. C'est très clair, merci.

5 Alors, voilà. Ça répond à votre question.

M. ÉRIC VALLERAND :

Merci.

10

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

15 Madame Rita Boulanger? Elle a quitté?

Et monsieur Sylvain Côté? C'est avec vous, monsieur Côté, que nous terminons la soirée.

20

M. SYLVAIN CÔTÉ

M. SYLVAIN CÔTÉ :

25

Laquelle commencer? J'entends notre maire parler ici que la gare de triage au parc industriel, c'est une demande qui est importante. Je pense que la résolution qui a été envoyée au ministère des Transports, je pense qu'elle est aussi très importante. Moi je me demande, dans les études qui ont été faites, on regarde le moins cher. Est-ce qu'on a regardé la quiétude, la sécurité des gens dans tout ça?

30

Tantôt, je vous ai parlé du nombre d'habitants à Nantes. Quand on dit qu'on peut en éliminer 120, 125, 130, 140, tout dépendant du rapport qu'on regarde, c'est des habitations. Dans chaque habitation, il doit avoir au moins minimum une personne, deux, trois, quatre, cinq. Ça finit par faire plusieurs personnes qu'on pourrait soulager. Dans ce processus-là, on a toujours dit qu'on n'était pas contre la voie de contournement. On est dans... on était pour un projet constructif où est-ce que tantôt des gens ont parlé qu'ils n'avaient pas eu de consultation. C'était une étape importante. Puis je pense que

35 madame Rail l'avait déjà suggéré au promoteur que c'était... ce n'était pas une obligation, mais c'était une recommandation qui aurait été importante.

40

Aujourd'hui, s'il y avait eu consultation, on n'en serait pas là à débattre encore d'un tracé. On aurait consulté les gens, c'était quoi leurs préoccupations. Et le 14 mai dernier, nous avons rencontré le ministère... Transports Canada. Il y avait une madame Andréanne qui nous disait que ça serait bien

qu'on signe le formulaire, qu'on aille vérifier l'évaluation de nos terres, de nos terrains, avec l'évaluateur de Transports Canada parce qu'on était les meilleurs pour savoir... connaître notre terrain. On connaît nos terrains, on y habite depuis longtemps, on les marche, on sillonne ça longtemps.

5 Par la suite, j'ai demandé à monsieur Chayer si on est les maîtres... si on est les meilleurs
connaisseurs de nos terrains pour l'évaluation de nos terrains, pourquoi qu'on ne serait pas les meilleurs
évaluateurs pour un tracé? Lorsqu'on fait des rencontres, après ces rencontres, comme on a à soir, on
se parle tous. « Pourquoi qu'on ne passe pas là? Pourquoi qu'on ne passe pas là? » Moi, ça ne me
dérangerait pas. Chez nous, si on l'envoie au nord, je ne l'envoie pas sur le voisin, je l'envoie encore
10 chez nous. Le tracé de la voie routière a coupé la terre chez nous. Il nous reste une parcelle au nord, un
gros morceau au sud. Aujourd'hui, on veut venir nous chercher la moitié de ce qu'il nous reste au sud.
Quand on regarde tous les projets qu'il y a sur ce tronçon-là, la cabane à sucre au coin qui avait des
projets d'hébergement, notre érablière qu'on va perdre des érables, le projet de monsieur Lafontaine.
Tantôt, on parlait de coûts, il y a des coûts qui n'ont pas été comptés non plus. L'indemnisation que ça
15 va apporter au sud, avec tous les projets qu'il y a d'établis, à venir. Monsieur Lafontaine, on parle de
millions. Quand on parle du nord...

LE PRÉSIDENT :

20 Mais je vais vous demander de venir à la question.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

25 Oui. Bon, bien, c'est ça. Est-ce que les coûts sont plus importants que la quiétude, que la sécurité
des gens au nord?

LE PRÉSIDENT :

Pour qui?

30

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Pour?

35 **LE PRÉSIDENT :**

Pour qui?

40

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Pour notre secteur de Laval.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, non, j'ai compris, là. Mais pour qui? Vous voulez avoir l'avis de qui? Vous voulez avoir l'avis de l'initiateur? Vous voulez avoir l'avis d'un ministère, de...?

10 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

De tout le monde qui veut se permettre de parler, parce que c'est ma question, c'est la question importante que je trouve d'arriver... parce qu'on parle de coûts puis on va toujours chercher... tu sais, on regarde les coûts, c'est toujours le plus petit qui arrive.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. Monsieur Lebrun, comment vous avez pris en compte la quiétude des gens dans la quantification de votre coût total du projet?

20 Je pense que vous... en tout cas, ce n'est pas à moi de vous dire sur quoi parler, là, mais c'est parce qu'ils ont évoqué plusieurs choses. Vous avez évoqué les buttes-écrans, vous avez évoqué des suivis, vous avez évoqué... en tout cas, mais... l'acquisition de résidences.

25 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Monsieur le président, Normand Gauthier. Compte tenu de l'heure, je ne suis pas sûr que ma réponse va être fameuse, mais on peut commencer quitte à poursuivre demain?

30 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

35 **M. NORMAND GAUTHIER :**

40 Les critères de coûts, tout au long de l'étude, en partant de l'étude d'opportunité, c'est... oui, c'est un critère, mais ce n'est pas le seul. C'est-à-dire que dès le choix des scénarios ou des corridors, il y a un critère de coûts qui rentre, mais il y a aussi les critères, par exemple, au niveau environnemental ou au niveau du nombre de bâtiments touchés par rapport à un certain... par rapport à une certaine distance des axes examinés. Alors, c'est vrai que peut-être que, dans un certain segment, il peut y avoir

des préoccupations pour la quiétude, mais globalement pour l'ensemble du tracé, sur les 12 kilomètres, bon, l'initiateur regarde l'effet global sur le nombre de résidences. Et puis dans la présentation de départ faite par monsieur Hardy, quand on a comparé le tracé actuel des voies de contournement, je veux dire le... la tranquillité, la quiétude des gens est prise en compte de façon globale sur l'ensemble et puis le résultat est qu'il y a une amélioration, d'après les critères qu'on s'est fixés, pour l'ensemble du projet.

LE PRÉSIDENT :

O.K., je pense que je vais procéder autrement, là.

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Docteur Samson, est-ce que des interventions psychologiques, un peu comme le voulait le promoteur, l'initiateur, auprès des personnes qui vont être touchées particulièrement par la voie, le nouveau tracé, est-ce qu'il y a des évaluations qui permettent de déterminer le niveau d'angoisse que ces personnes-là vivent pour attribuer un facteur, je ne sais pas lequel, là, qui dit: oups! il y a des gens envers qui il faut faire extrêmement attention, ils sont très vulnérables et il faut faire des mesures sur mesure? Est-ce que ce sont des choses qui peuvent se présenter?

Dre ISABELLE SAMSON :

Et là vous interpelez plus, là, la clinique individuelle, là, une perspective...

LE PRÉSIDENT :

Peut-être.

Dre ISABELLE SAMSON :

... clinique individuelle de suivi des personnes? C'est sûr que, en ce moment, il y a une équipe de rétablissement qui est permanente depuis 2016, mais c'est quand même trois travailleurs sociaux qui font à la fois du communautaire, de la proximité, et donc rentrent en contact avec les gens. Puis c'est sûr qu'il y a des signes qui peuvent faire en sorte qu'ils vont les référer à de l'aide individuelle.

D'un point de vue d'enquête, effectivement, il y a des échelles qui peuvent être utilisées, admettons dans l'étude de suivi, il y a des échelles qui font qu'on peut mesurer la détresse

psychologique chez certaines personnes. Quand ce n'est pas anonyme, évidemment, si la détresse était pour être élevée, on a un impératif éthique déontologique de venir en secours à cette personne-là par la suite. Oui, tout ça se cadre, d'un point de vue clinique, absolument. Est-ce que c'est la solution idéale?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, je vous le demande.

10 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Bien, je pense que, moi, vous savez, de formation, je suis en santé publique, puis on croit plus au prévenir qu'au guérir, mais le guérir est toujours possible. Entre prévenir et guérir, je pense que la plupart des gens voudraient prévenir. Maintenant, prévenir, est-ce que c'est de ne pas avoir la voie ferrée? Est-ce que c'est d'engager dans un dialogue?

15 C'est sûr que des processus où il va y avoir... des processus de dédommagements, on sait que des mauvais processus de dédommagements, dans d'autres dossiers, ont causé de la détresse psychologique, ont causé des divisions sociales. Puis je pense que là on voit que ça ne fait pas exception. Ça fait que des fois les décisions sont prises, mais si on peut, en parallèle, mettre en place des processus de dédommagements adéquats puis c'est pour ça qu'il y a plusieurs questions à cet effet-là dans notre réaction à l'étude d'impact, bien là on peut prévenir un certain niveau de détresse, et puis ultimement, bien, évidemment, il faut peut-être tomber dans le mode guérison d'un point de vue individuel.

25 Ça fait que le tracé, est-ce qu'il peut avoir des mitigations? C'est le premier niveau de prévention. Après ça, deuxième niveau de prévention, c'est au moins... tu as peut-être la courte paille, mais on va te compenser pour ça. Puis là on est dans le prévention. Puis sinon, c'est suivre puis intervenir précocement d'un point de vue individuel.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, docteur Samson.

35 Monsieur Lebrun, je vous invite, avec votre collègue, peut-être, comme il me l'a demandé lui-même, à y réfléchir ce soir, puis revenir demain avec peut-être une réponse plus complète. D'accord.

Eh voilà.

40

M. SYLVAIN CÔTÉ :

J'ai-tu droit à une autre question? Il me semble que j'en ai posé rien qu'une.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, mais ne faites aucun préambule. Posez votre question directe.

10 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Tantôt, on parlait de sécurité service d'urgence, il y a monsieur Roy qui a parlé que le 11^e rang coupait, ça empêchait les ambulances de passer. Je suis très bien placé pour en parler.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Votre question?

20 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Il va avoir des effets secondaires négatifs...

LE PRÉSIDENT :

Votre question?

25

M. SYLVAIN CÔTÉ :

La question? Bien, c'est parce qu'il faudrait que j'établisse un peu plus, là, mais amener la coupure du 10^e rang..... euh! du 11^e rang, ça va faire allonger les ambulances pour se rendre à l'hôpital, soit qu'on va les faire passer au centre-ville. Quand on parle des services d'urgence que ça va enclaver le lac Orignal, si on passe au nord, je ne vois pas c'est quoi qui est préoccupant là-dedans. Si on peut se rendre au lac Orignal pour aller chercher un patient, mais qu'on revienne, qu'elle passe au sud ou au nord, on ne peut pas se rendre plus à l'hôpital.

30

35 **LE PRÉSIDENT :**

La question de l'enclavement, au fond?

40

M. SYLVAIN CÔTÉ :

C'est ça. Ça fait que l'enclavement...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et votre question, donc?

M. SYLVAIN CÔTÉ :

10

Bien, moi, l'enclavement, ça ne vient pas... ça ne vient pas justifier qu'on ne peut pas passer au nord plus qu'on sud, parce que, peu importe, ça amène une problématique. Il y avait des tracés qui permettaient des étagements, encore là c'est une question de coûts.

15 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., j'ai compris votre question. Puisque vous ne voulez pas la sortir, moi je vais la sortir. Comment ça se fait que vous considérez que la voie, la voie ferrée au nord, enclaverait ce secteur de lac de l'Original -- c'est « lac de l'Original », ce n'est pas « lac à l'Original ».

20

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Lac à l'Original, lac d'Original.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est lac de l'Original.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

30

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35

Alors que la... un tronçon sud ne le ferait pas?

M. CONRAD LEBRUN :

40

C'est en fonction de la longueur des trains potentiels et du passage à niveau au 10^e rang. C'est qu'on avait établi qu'il y avait...

LE PRÉSIDENT :

Ah, bien je pense qu'il va falloir être...

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Mais on pourrait vous... oui, c'est ça, on pourrait vous revenir avec...

10 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., non, je comprends...

M. CONRAD LEBRUN :

15 ... une démonstration.

LE PRÉSIDENT :

... qu'à cause de l'heure avancée...

20 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui, je pense que...

25 **LE PRÉSIDENT :**

... on est tous un peu fatigués, là.

M. CONRAD LEBRUN :

30 Oui, un petit peu fatigué.

LE PRÉSIDENT :

35 Ça fait qu'on prend la question en note, nous aussi...

M. SYLVAIN CÔTÉ :

40 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Puis on revient demain, puis dès qu'on commence la séance, on commence avec les questions résiduelles.

5

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Parfait.

10

LE PRÉSIDENT :

D'accord?

15

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Vous êtes quand même plusieurs à avoir supporté toutes ces heures. Merci. J'espère que vous allez passer une bonne nuit. Et on vous attend demain à partir de 1 h 30.

20

25

LEVÉE DE LA SÉANCE À MINUIT
SÉANCE AJOURNÉE AU 12 JUIN 2019 À 13 H 30

30

Je, soussignée, VÉRONIQUE SANGIN, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de l'audience que j'ai entendue via diffusion audio, le tout conformément à la loi.

35

Et j'ai signé,

Véronique Sangin

Véronique Sangin, s.o.

40