

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 2

SÉANCE TENUE LE 12 JUIN 2019 À 13 H 30
SALLE BESTAR DU CENTRE SPORTIF MÉGANTIC
5400, RUE PAPINEAU À LAC-MÉGANTIC

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 12 JUIN 2019

MOT DU PRÉSIDENT	1
COMPLÉMENT D'INFORMATION DE L'INITIATEUR	2
PÉRIODE DE QUESTIONS	25
PAR LA COMMISSION.....	25
M. ROBERT BELLEFLEUR.....	33
M. PAUL DOSTIE	38
M. NICOLAS CHARRIER.....	48
PAR LA COMMISSION.....	57
MME RITA BOULANGER.....	73
MME JOSÉE MORIN.....	77
PAR LA COMMISSION.....	98
M. SYLVAIN CÔTÉ.....	107
M. ÉMERY BÉLANGER.....	118
PAR LA COMMISSION.....	125
MOT DE LA FIN	130

SÉANCE AJOURNÉE AU 12 JUIN 2019 À 19 H

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames, messieurs, bon après-midi.

Alors, bon après-midi, mesdames et messieurs, bienvenue à cette deuxième séance de l'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 nos travaux par Internet au moyen de la webdiffusion vidéo.

15 Je vous prierais de mettre en mode sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques.

J'aimerais apporter... faire une mise en contexte qui fait que la commission, actuellement, elle est confronté à des conditions un peu différentes que celles initialement prévues et pour lesquelles elle doit apporter certains ajustements.

20 En fait, hier, il y a eu des nouveaux enjeux qui sont apparus avec plus d'acuité, il a eu également un certain nombre de questions, pas mal de questions qui sont restées pendantes, sans réponses, de telle sorte qu'il faut absolument que nous ayons les réponses, donc il faut donner en commençant la parole et à l'initiateur et aux personnes-ressources pour répondre aux questions qu'elles ont conservées et pour lesquelles elles ont aujourd'hui une réponse, et il faut que la commission absolument documente ces nouveaux enjeux qui sont apparus hier et pour lesquels l'étude d'impact fait abstraction ou à toute fin pratique abstraction.

25 Donc, ce besoin de répondre à des questions, ce besoin de clarifier ces aspects, et en raison d'un troisième élément qui n'est pas maigrichon non plus, c'est que nous avons prévu une séance dans laquelle la thématique relative au climat sonore serait abordée en raison de la présence des experts qui seraient en salle, et donc de leur disponibilité, et nous avons pensé également cet après-midi aborder les risques technologiques.

35 Alors, ça fait vraiment beaucoup de travail, beaucoup de travail pour la commission, et bien sûr nous étions conscients qu'une séance en après-midi attirerait moins l'audience qu'une séance en soirée, ce qui est effectivement le cas. Donc, je vais être obligé de limiter les interventions du public, dans un premier temps. Donc, cette limitation sera faite au niveau de l'inscription au registre. J'en accepterai uniquement cinq inscriptions pour une question pour chaque inscription et, bien sûr, si le temps le permet, bien sûr, il pourrait y avoir réinscription et je vous ferai signe.

40

5 Alors, merci de votre compréhension. Et sans plus tarder, je demanderai déjà à l'initiateur, monsieur Lebrun, de répondre aux nombreuses questions qu'il avait prises en notes. Je ne dresserai pas immédiatement la liste parce qu'il y en a de trop nombreux, mais par contre, les analystes vont cocher pour chacune des réponses qui auront été répondues et nous reviendrons ultérieurement avec les questions encore pendantes. Ensuite, je procéderai de la même façon avec les personnes-ressources.

10 À vous la parole, monsieur Lebrun.

COMPLÉMENT D'INFORMATION DE L'INITIATEUR

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Merci, Monsieur le président.

20 O.K. Ça fait qu'on va revenir avec les questions d'hier. La première que j'avais notée, c'était d'avoir la correspondance avec nos hydrogéologues concernant l'impact sur nos puits municipaux. Donc, je veux l'imprimer, l'envoyer et l'apporter ce soir au BAPE.

25 Ensuite, la prochaine question que j'avais, c'était la validation des milieux humides pour la variante 2Ci de Nantes. Donc, on a regardé ça ce matin. C'est quand même un petit travail à faire puis on demanderait peut-être un petit délai de deux semaines pour pouvoir cartographier les milieux humides au nord de la route 161.

LE PRÉSIDENT :

30 Accordé.

M. CONRAD LEBRUN :

35 J'avais... O.K. Demande d'accès à l'information pour monsieur Côté concernant le rapport concernant les variantes 2Ci et... 2Bi et 2Ci. Il y a une version qui est sur le site du BAPE qui était une version de travail. Elle a été déposée par accident. C'était une version qui avait été sur clé aux municipalités, aux gouvernements, fédéral et provincial. On l'avait révisée puis on avait amené quelques corrections. Donc, la version finale qui a été transmise aux gouvernements officiellement sera déposée plus tard ce soir.

40

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

10 O.K. On avait parlé qu'à un moment donné la voie de triage Vachon a ressorti tout d'un coup durant les dernières présentations ou les dernières... présentations ou réunions avec les différents intervenants dans le dossier, les partenaires *municipals*. On a fait des recherches et la première fois qu'on aurait parlé de la desserte Vachon, puis on a pu le montrer sur les plans, remonte au 22 février 2017. À cette époque-là, ce n'était quand même pas les conseils municipaux qui sont assis aujourd'hui, c'était les anciens conseils *municipals*.

15 On l'avait mentionné dans cette présentation-là, mais à l'époque, le maire de Frontenac n'a pas accroché sur la voie d'évitement Vachon comme un enjeu, il avait plutôt mis de l'énergie sur : regarder des variantes pour suivre le trait carré des terres. Donc, après cette présentation-là, l'énergie a été mise pour faire la note technique 2B, 2C. Ensuite, il y a eu l'annonce des deux ministres et puis on a continué avec les variantes 2Bi, 2Ci.

20 Donc, ça remonte quand même à plus qu'un an où est-ce qu'on avait commencé à parler de ça, mais je ne veux pas dire que ce n'était pas important à l'époque, c'est juste que des fois, pendant des présentations, les gens qui écoutent peuvent peut-être accrocher sur d'autres éléments dans la présentation.

25 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

Est-ce qu'il faut... Voyons, excusez. Est-ce que ce document-là, je dois le déposer?

LE PRÉSIDENT :

35 Oui, si vous l'avez, absolument.

M. CONRAD LEBRUN :

40 Oui, O.K.

Je voudrais revenir sur comment est établie la distance de 500 mètres par rapport à la voie ferrée qui est dans les études présentes puis qui a été établie à l'étude de solutions puis des besoins. Donc, j'aimerais ça passer la parole à monsieur Normand Gauthier de AECOM pour qu'il explique comment cette distance-là a été établie.

5

LE PRÉSIDENT :

En fait, comment elle a été... sur quelle base elle a été retenue.

10

M. CONRAD LEBRUN :

O.K.

M. NORMAND GAUTHIER :

15

Oui, bonjour. Je vais vous amener d'abord faire un recul en arrière au niveau de l'étude des solutions. Au niveau de l'étude des solutions, on a regardé cinq solutions possibles : statu quo, statu quo amélioré et trois options de contournement, et puis ces solutions-là ont été comparées avec... à l'aide d'une analyse multicritères.

20

L'un des critères utilisés, c'était au niveau de la catégorie critère sur l'aménagement du territoire. Le critère se lit comme suit :

25

« Les préjudices aux zones sensibles et à la santé de la population, c'est-à-dire le nombre de bâtiments résidentiels ou institutionnels à moins de 500 mètres de l'emprise de la voie. »

Alors, le nombre de bâtiments sert d'indicateur pour évaluer les préjudices aux zones sensibles. C'est qui a été utilisé à ce niveau-là.

30

Quand on arrive au niveau... dans le corridor retenu au niveau des variantes, le même critère revient, sauf qu'au lieu de regarder sur 500 mètres, comme on est à l'intérieur du même corridor, on a examiné trois classes : de 0 à 15, de 30 à 100 et 100 et plus. Donc... mais toujours le même corridor.

35

À l'audience de 2017, la commission a posé la question et puis il y a eu une réponse qui a été donnée sous la cote DA7 de l'audience 2017, O.K.?

« Expliquer ce que signifie la largeur de 200 m de part et d'autre de la ligne de centre du tracé. »

40

Alors, je vais juste lire un extrait pour le bénéfice de tout le monde, là :

5 « Les plans qui sont présentés dans l'étude de solutions présentent la zone d'étude qui a été utilisée de façon à établir le cadrage environnemental. Ces limites ont été établies de façon à englober les trois tracés à l'étude, donc les trois corridors, le statu quo, de même qu'une zone tampon de 500 mètres autour des axes ferroviaires élaborés par l'équipe de conception du projet afin d'englober toute la zone d'étendue des impacts qui peuvent être appréhendés pour ce genre d'infrastructures, par exemple, 300 mètres pour le bruit, ainsi que d'éventuelles variantes de tracés. »

Donc, la limite de 500 mètres est demeurée constante.

10 « La limite de 500 mètres a donc une fonction descriptive. Elle sert à acquérir une bonne connaissance du milieu afin de pouvoir bonifier, lors d'une étape ultérieure, des variantes de tracés en fonction des caractéristiques du milieu traversé. L'objectif de cette bonification est de définir la solution permettant au final de minimiser les impacts.

15 Enfin, cette limite de 500 mètres correspond également à celle citée par la santé publique associée sur le rapport du BAPE du 1991 dans le cadre du Projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes.

20 Et, en dernier lieu, il faut préciser que pour chacune des options, l'équipe technique a d'abord conçu un premier tracé au cours duquel la zone tampon de 500 mètres a été établie. Cette façon de procéder est motivée par le fait qu'il est essentiel de s'assurer qu'il y ait au moins un tracé techniquement faisable pour chaque option. »

25 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent, merci.

Monsieur Lebrun?

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

J'avais également noté : de l'information sur la nappe phréatique contenue dans les rapports géotechniques qui ont été produits.

35 Donc, on va faire ressortir ce qu'on appelle des logs de forage ou les logs de tranchées qui eux, c'est le technicien sur le terrain qui note les stratigraphies qu'il rencontre et puis il mesure la nappe phréatique, soit dans le forage ou dans la tranchée qu'il a faite, s'il y a présence de l'eau. Donc, ça devrait répondre. Avec ça, on va déposer le plan de forage et de tranchées sur le parcours du 12.5 kilomètres qui a servi aux études. Donc, les gens vont pouvoir se relocaliser selon leur terrain, quel log
40 ou quel forage s'applique à eux autres.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Très bien, O.K. On avait la question que... bon, la question qui revient un petit peu souvent : question de déversement. Donc, j'aimerais ça passer la parole à madame Goesel qui pourrait en parler davantage sur comment ils ont traité les systèmes de déversements sur le parcours.

10

LE PRÉSIDENT :

Permettez-moi de vous dire que cette question-là, on va la retoucher cet après-midi, donc je vais la différer parce qu'on a... si on commence ça, on a une batterie de questions.

15

M. CONRAD LEBRUN :

O.K. Il y avait une question sur l'indemnisation des propriétés ou des demeures à l'extérieur de l'emprise de la voie ferrée. J'aimerais ça donner la parole à monsieur Chayer de Transports Canada, s'il peut renchérir là-dessus.

20

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Bonjour, Monsieur le président. Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada. Donc, au niveau du processus d'acquisition des terrains fédéraux, il va y avoir des indemnités pour les lots que l'on doit acquérir, donc pour les propriétaires qui sont directement visés par le projet. Toutefois, la loi ne prévoit rien pour les propriétaires qui sont en dehors du corridor.

25

LE PRÉSIDENT :

30

Ça, c'est pour l'acquisition de terrains et pour l'acquisition de bâtiments?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35

Oui. Si vous le voulez, je pourrai revenir, là, en détail sur le processus d'acquisition.

Donc, le processus prévoit une offre d'achat pour acheter les terrains, mais également une série d'indemnités pour la perte de valeur des bâtiments, du terrain, la perte d'usage, que ce soit agricole, forestier. Donc, il y a une liste. Là, on travaille en collaboration avec l'Union des producteurs agricoles, le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec pour établir un cadre justement qui va être

40

appliqué à tous les propriétaires. Donc, les formules qui vont être utilisées pour indemniser les propriétaires seront les mêmes pour tous. Évidemment, c'est du cas par cas, mais il va y avoir des évaluateurs indépendants qui vont faire les évaluations des propriétés et c'est là-dessus que vont être basées les indemnités.

5

Donc, oui, pour tous les propriétaires qui seront touchés, il va y avoir plusieurs... il va y avoir une offre d'achat en plus d'indemnités supplémentaires qui vont s'appliquer.

LE PRÉSIDENT :

10

Et si ça ne satisfait pas le propriétaire, qu'est-ce qui arrive, est-ce qu'il y a un processus de médiation?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15

Dans le cadre du processus, en fait, de la façon que ça fonctionne, comme je disais, il va y avoir des évaluateurs qui vont évaluer les propriétés en premier, il va y avoir une offre d'achat qui va être faite de Services et Approvisionnement Canada, et si le propriétaire n'y trouve pas son compte, il pourra demander une évaluation indépendante, toujours aux frais du gouvernement, pour avoir une contre-offre. Donc, c'est là que la négociation va se faire entre le gouvernement du Canada et le propriétaire, et ce processus-là va s'étaler sur plusieurs mois.

20

Donc, juste peut-être pour apporter une clarification. Hier, on a mentionné, là, l'idée d'avoir signé des contrats avec les propriétaires au mois d'août ou à la fin de l'été; ce n'est pas le cas. En fait, le processus va débuter, prend plusieurs mois avant de pouvoir être... en vue d'avoir des offres finales signées. Donc, on ne parle pas d'avoir des offres finales avant 2020. Donc, c'est un processus qui est très long et qui va laisser le temps aux propriétaires de faire des contre-offres, et puis on a circulé des questionnaires justement pour être en mesure de bien comprendre la réalité de chacun des propriétaires, donc s'ils ont des bâtiments agricoles, des puits d'eau, ils ont besoin d'avoir accès à un terrain pour leur bétail, accès au terrain pour leurs activités forestières, ce genre de choses là, donc c'est toutes des données qu'on va chercher à travers le questionnaire pour être en mesure de bien comprendre la réalité des propriétaires et faire une évaluation juste de la valeur des propriétés.

25

30

LE PRÉSIDENT :

35

Merci, monsieur Chayer.

Monsieur Lebrun?

40

M. CONRAD LEBRUN :

O.K. Après ça, on avait la question du vrai coût aujourd'hui du projet. Ça fait que j'aimerais ça passer la parole à monsieur Jean Hardy de Stantec pour qu'il puisse éclaircir ce point.

5

M. JEAN HARDY :

Merci, Conrad. À la page 327 de l'étude d'impact, il y a le coût de 133 millions moins 10 % à plus 25 %; c'est le coût du projet. À la page 3-11, on parle de 98 millions. Dans les estimés de coûts, il y a deux cadres : il y a le volet construction et il y a les frais connexes. Le 98 millions fait abstraction des frais connexes, qui monterait quand même à 133 à ce moment. Le tableau QC36, on parle de 138,6 millions.

10

AECOM, lorsqu'ils font les estimations, utilise méthode PERT, c'est-à-dire le plus bas prix, 5 %, le prix moyen et le prix le plus élevé. Pour calculer les coûts de main-d'oeuvre, ils ont utilisé le coût le plus élevé. Si la commission désire que les coûts de main-d'oeuvre soient calculés sur un coût utilisé à 133 millions, il faudrait réviser les chiffres à ce moment-là.

15

LE PRÉSIDENT :

En fait, la commission ne veut rien par rapport à ça.

20

M. JEAN HARDY :

O.K.

25

LE PRÉSIDENT :

Elle veut juste avoir un portrait clair du coût du projet.

30

M. JEAN HARDY :

O.K. Parfait.

35

LE PRÉSIDENT :

Donc, je comprends donc que c'est 133 millions...

40

M. JEAN HARDY :

Oui. Oui. Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... plus 8 millions?

10 **M. JEAN HARDY :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

15 Non?

M. JEAN HARDY :

Attendez un petit peu, c'est mon dernier volet.

20

LE PRÉSIDENT :

O.K.

25 **M. JEAN HARDY :**

Au niveau du 8 millions, dans l'estimation de 133 millions, il y a trois...

LE PRÉSIDENT :

30

Mais juste...

M. JEAN HARDY :

35 Oui.

LE PRÉSIDENT :

... juste pour rappeler à l'auditoire, le 8 millions auquel vous faites référence...

40

M. JEAN HARDY :

Oui, c'était pour des mesures de financement, en fait, des milieux humides... compensation de milieux humides.

5

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

10

M. JEAN HARDY :

Donc, dans l'estimation de coûts, il y avait un item dans le détail des coûts pour des compensations environnementales de 3,8 millions. Donc, le 4,2 millions serait pris à même les contingences.

15

LE PRÉSIDENT :

O.K., la différence?

20

M. JEAN HARDY :

La différence.

25

LE PRÉSIDENT :

O.K.

30

M. JEAN HARDY :

Donc, il y avait déjà 3,8 millions de prévu en termes de mesures de compensation dans le budget initial.

LE PRÉSIDENT :

35

Monsieur Renaud?

LE COMMISSAIRE :

40

On parle de... Quand on dit 133 millions...

M. JEAN HARDY :

Oui.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... c'est en dollars d'aujourd'hui?

10 **M. JEAN HARDY :**

Avec inflation, oui.

LE COMMISSAIRE :

15 Considérant, donc... en date d'aujourd'hui, là, c'est 133 millions?

M. JEAN HARDY :

Oui.

20

LE COMMISSAIRE :

Merci.

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

On voulait juste amener une précision sur la différence... O.K.

LE PRÉSIDENT :

30

Allez-y, monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

35 La différence sur le entre le 3.8 millions puis le 8, c'est que le règlement a été déposé cet automne et puis l'estimé aurait été produit en juin avant. Je ne sais pas si Barry peut me corriger là-dessus ou...

40 Donc, l'estimé aurait été déposé en juin avec des contingences environnementales pour les milieux hydriques de 3.8, et le règlement aurait été déposé en septembre 2018. Excusez, j'ai noté 2019,

en septembre 2019, d'où l'ajustement. Donc, dans les questions-réponses *qui a été* envoyés à l'initiateur, c'est là que le 8 millions a ressorti puis qu'on en a pris connaissance.

LE PRÉSIDENT :

5

Donc, je résume. Donc, il faudrait, au 133 millions, ajouter environ 4 millions?

M. CONRAD LEBRUN :

10

Oui, mais comme Jean dit, ça peut être pris dans les contingences avec l'avancement du projet.

LE PRÉSIDENT :

15

Mais la différence entre le 8 millions et 4 millions?

M. CONRAD LEBRUN :

Dans les contingences.

20

LE PRÉSIDENT :

Aussi?

M. CONRAD LEBRUN :

25

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

Right.

M. CONRAD LEBRUN :

35

La différence de 4.2 millions peut être prise dans les contingences du projet.

LE PRÉSIDENT :

40

Donc, ça ne... mais ça change quand même le coût, il faut que ce soit pris quelque part, ça, à moins que ce soit une enveloppe réservée.

M. JEAN HARDY :

Oui, mais le 133 millions inclus les contingences.

5 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., parfait. C'est clair.

10 **M. CONRAD LEBRUN :**

On parlait de la rue Pie-XI puis des formulaires. Donc, j'aimerais ça inviter Julie Morin, qui est mairesse de la Ville de Lac-Mégantic qu'on avait identifiée comme personne-ressource, pour développer davantage sur le processus.

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

20 Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais apporter une clarification. Le 133 millions comprend des contingences au niveau du projet, mais les gouvernements du Canada et du Québec, nous avons des contingences pour pallier à des surplus qui pourraient éventuellement être... pour faire face à des situations non prévues. Donc, comme monsieur Lebrun l'a expliqué, la nouvelle loi sur... ou le nouveau règlement sur les milieux humides fait en sorte que le calcul pour les compensations est maintenant différent, donc on comprend qu'il peut y avoir un 4 millions supplémentaire, et nous, nous avons des contingences au niveau financier pour faire face à ces situations-là.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une limite?

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

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

35 Est-ce qu'il y a eu une limite à ces contingences?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 Il y a une limite, oui.

LE PRÉSIDENT :

De?

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

10 Si vous voulez l'avoir, l'information, je vous la donnerais en privé, si c'est possible. La raison étant qu'il va y avoir des contrats qui vont être émis et on ne veut pas entacher le processus d'émission de contrats lors de la construction, ces choses-là, donc on ne veut pas dévoiler le montant maximal. Donc, on pourrait vous fournir l'information de façon privée.

LE PRÉSIDENT :

15 C'est très bien.

Alors, Madame la mairesse, bonjour.

Mme JULIE MORIN :

20 Bonjour, Monsieur le président. Alors, effectivement, je tenais peut-être à revenir justement sur Pie-XI. On a nommé hier qu'on déposerait potentiellement les réponses des citoyens par rapport à la consultation qu'on est en train de faire, la Ville de Lac-Mégantic. Or, je voulais vous expliquer un petit peu la façon qu'on procède dans ce cas-là.

25 Au niveau du conseil municipal, on nous a expliqué que cette décision-là à savoir qu'est-ce qu'on devait faire avec Pie-XI devait être traitée dans l'avant-projet définitif par AECOM, projet... en fait, étape qui s'en vient dans les prochaines semaines. Alors, on a entamé, là, dans les derniers mois des réflexions, d'abord à l'interne pour voir quelles étaient les options, au niveau de la faisabilité également, les enjeux, les avantages, et une recommandation qui a été faite entre autres de votre part, là, au premier BAPE, ça a été de consulter davantage la population, d'informer mieux la population. Alors, dans ce cas-là, c'est ce qu'on a souhaité faire.

35 On a donc réuni 100 %... en fait, on a envoyé une invitation à 100 % des résidents de la rue Pie-XI, pas seulement ceux qui sont impactés par le tracé, mais vraiment tous ceux qui habitent sur Pie-XI, ça s'est passé il y a donc trois semaines, où on a présenté à ce moment-là les différentes options pour recueillir les commentaires. Et ensuite, parce que ce n'est pas 100 % des gens qui ont pu se déplacer, et aussi, quand on reçoit de l'information, parfois il faut la digérer aussi puis il y en a qui n'ont pas peut-être... qui sont peut-être mal à l'aise de s'exprimer en public, alors on a envoyé, et je vais vous la déposer, une lettre à tous les propriétaires de bâtiments avec les scénarios, les avantages, les inconvénients de chacun, donc de façon très neutre, pour que les citoyens puissent nous donner, oui,

40

leur préférence par rapport au scénario qui est pour eux le plus valable. Par ailleurs, aussi, on voulait avoir leurs commentaires. Donc, ce n'est pas un vote, ce n'est pas un sondage et on ne prendra pas la décision sur tant de pour cent ont dit ça, tant de pour cent... nous, ce qu'on cherchait à voir, c'est les grandes... les tendances qui en ressortent.

5

Surtout dans cette lettre-là qu'on a envoyée le 28 mai, on a dit aux citoyens qu'on allait s'assurer de garder leur opinion confidentielle. Alors, j'ai un grand malaise moi aujourd'hui de soumettre vraiment la pile de réponses, surtout qu'on n'a pas terminé de les avoir. Actuellement, on a un 64 % des gens qui ont répondu, mais encore hier, il en a rentré, alors... t'sais, on pense qu'on va en avoir d'autres. Et surtout, nous, c'est vraiment un processus pour les grandes tendances, donc c'est plus une consultation et non un sondage.

10

Alors, si vous le permettez, on vous remettrait aujourd'hui la lettre qui a été envoyée aux citoyens, également les scénarios qui ont été présentés, sans pour autant dévoiler, là, parce que ce n'est pas, comme je vous dis, un sondage, si vous le permettez.

15

LE PRÉSIDENT :

C'est très bien. De toute façon, la commission n'a jamais demandé le dépôt de documents nominatifs, alors vous pouvez déposer le document auprès de madame Cloutier.

20

Mme JULIE MORIN :

Parfait. Ce sera fait, merci.

25

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci à vous.

30

Monsieur Lebrun, de nouveau votre tour.

M. CONRAD LEBRUN :

J'ai noté hier : la question de perte d'évaluation pour les demeures... les maisons ou les propriétés dans l'intérieur de la zone de 500 mètres. On en a parlé ce matin. Donc, encore là, on demanderait peut-être un deux semaines pour permettre à madame Goesel de faire des recherches supplémentaires pour venir appuyer ou expliquer comment ça a été introduit dans l'étude d'impact environnemental.

40

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

J'avais une question hier : est-ce que les coûts pour construire une voie ferrée classe 3... c'est quoi la différence, autrement dit, entre construire une voie ferrée classe 3 et une voie ferrée classe 2?. Donc, je pourrais... j'aimerais ça demander à Jean-Marc Bissonnette du ministère des Transports Québec ferroviaire de pouvoir répondre à la question.

10

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

15

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Un peu comme j'avais indiqué hier, la différence de coût entre la construction d'une voie classe 2 puis de classe 3, n'est pas si importante. C'est pour ça que les chemins de fer, de façon habituelle, lorsqu'ils rénovent leur voie, ils la rénovent sur un niveau supérieur parce qu'ils vont gagner au niveau de la durabilité, des coûts d'exploitation et au niveau de la capacité aussi de transport. Donc, c'est une habitude de l'industrie ferroviaire lorsqu'il y a des projets de rénovation d'y aller sur une classe d'un niveau supérieur. Ça ne se fait pas toujours, mais ça se fait généralement. Puis il y a un avantage, si on peut dire, sur le plan... Je veux dire, au niveau de la sécurité, ça amène un avantage supplémentaire parce que ça donne une marge de sécurité plus grande. Parce que si vous roulez sur une voie qui permet... à 25 miles à l'heure sur une voie qui permet 40 miles à l'heure, bien, vous avez une marge beaucoup plus grande par rapport à la sécurité qui est exigée par Transports Canada et par Transports Québec. Donc, ça a cet avantage-là aussi.

20

25

30

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que la fréquence des trains et de la matière transportée constituent des facteurs importants pour le choix de la catégorie?

35

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Pour chaque catégorie, il y a toute une série de critères à respecter : la largeur de la voie, la distance entre les rails, l'usure du rail, la capacité portante, les fissures. Il y a panoplie d'éléments à vérifier. Et selon l'état de la voie, votre voie qui est un classe 2 peut être augmentée à un classe 3 ou rétrogradée, puis à ce moment-là, bien, selon... si la voie est rétrogradée, bien, il y a une diminution de

40

vitesse qui vient avec ça.

5 Puis vous m'aviez demandé aussi : est-ce qu'il y a des vitesses différentes qui sont exigées sur une même classe de voie? Effectivement. Si vous transportez... si c'est du passager, les vitesses pour
10 du passager sont à... catégorie 1, c'est du 15 miles à l'heure; catégorie 2, c'est du 30; catégorie 3, c'est du 60. Pour du marchandise : 1 c'est 10; 2 c'est 25; 3 c'est 40. Et si c'est de la marchandise dangereuse, ça dépend aussi de l'état de la voie. On pourrait se retrouver dans une situation, pour des marchandises dangereuses, la voie est considérée comme une catégorie 1, et pour du marchandise régulier, elle est considérée comme du catégorie 2, donc il va y avoir des vitesses différentes selon la nature des marchandises qui sont transportées. Et tout ça est défini, est basé sur les critères au niveau de l'état de la voie, l'état de... la qualité de la voie.

LE PRÉSIDENT :

15 Monsieur Renaud?

LE COMMISSAIRE :

20 Qui décide qu'est-ce qui va pouvoir être transporté sur telle voie et qui définit les limites de vitesse?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

25 Les limites de vitesse sont définies par les catégories. Le ministère des Transports du Québec ainsi que Transports Canada, on a des équipes d'inspection qui vont sur les voies ferrées pour aller vérifier la qualité, l'état de la voie. C'est toujours le chemin de fer qui est responsable d'assurer l'entretien et d'assurer le bon état des voies. Nous, on envoie des inspecteurs qui font les constats, et s'il y a un constat d'un défaut, on émet des ordonnances. Selon le niveau du défaut, il va y avoir des exigences au niveau d'une réparation rapide.

30 Dans certains cas, il va y avoir des ordonnances qui vont amener, comme je le disais hier, une diminution de la vitesse. Il peut même y avoir une ordonnance si, par exemple... si on constate qu'un pont est dans un état critique, bien, il va y avoir une ordonnance qui va interdire la circulation. Ça fait que c'est vraiment les inspections, les inspecteurs qui ont un pouvoir. Sur place, ils peuvent imposer
35 une limitation, et c'est le ministre qui confirme cette position-là... au Québec, c'est le ministre qui confirme cette limitation à long terme. Au Transports Canada, il y a un mécanisme différent, là. Ça, il faudrait voir avec les gens de Transports Canada.

LE COMMISSAIRE :

5 Est-ce que je comprends que si ce n'est pas toujours les mêmes produits qui sont transportés d'une journée à l'autre même, deux trains... un qui est parti hier qui n'avait pas de matières dangereuses pouvait rouler à 25 miles à l'heure...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

10 Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 Et un train qui part aujourd'hui qui tire des matières dangereuses, lui, ne pourrait rouler qu'à 10 miles à l'heure?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

20 Oui.

LE COMMISSAIRE :

25 Et ça, c'est l'exploitant qui est responsable de respecter ces règles-là?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

30 L'exploitant est responsable de le respecter, et nous, on envoie des inspecteurs qui font les vérifications, ça fait qu'on fait du *spot check* à différents endroits, on s'assure que, parce qu'il y a des enregistreurs de bord au niveau de la circulation, la vitesse de circulation des trains, et on fait des vérifications pour s'assurer que les règles sont respectées et que l'entreprise applique bien les programmes de sécurité qu'il peut y avoir.

LE COMMISSAIRE :

35 Mais est-ce que c'est la même chose chez Transports Canada? Parce que là, au MTQ, c'est les voies qui sont de juridiction provinciale.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 Je vais demande à monsieur Martin de répondre.

M. LUCIANO MARTIN :

5 À Transports Canada, c'est sensiblement la même dynamique qui se passe. Il y a certaines catégories de marchandises dangereuses qui sont identifiées dans les *time tables*, les... le mot m'échappe en français. Voyons...

LE COMMISSAIRE :

10 Les bordereaux? Bordereaux?

M. LUCIANO MARTIN :

15 Les itinéraires de chacune des compagnies qui vont dicter : à tel endroit, vu qu'on approche à des villes ou à des zones plus particulières, plus sensibles, certaines catégories ou certains types de marchandises dangereuses doivent... ne peuvent pas passer à une vitesse supérieure à... et chacune de ces choses sont établies.

20 On a un règlement présentement sur le transport des marchandises dangereuses qui fait de sorte... c'est le Règlement sur les itinéraires clés et les trains clés qui fait de sorte que des marchandises dangereuses ne peuvent pas circuler dans des zones urbaines de plus que X populations à plus que 40 ou 50 miles à l'heure, dépendamment de la densité de la zone urbaine. Ce n'est pas nécessairement quelque chose qui s'applique ici. Si on roule à 25 miles à l'heure, on est bien en dessous de ces seuils-là, mais il y a ce genre de démarcations aussi au niveau fédéral.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lebrun.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

30 Monsieur le président, juste une petite précision sur le même sujet. Hier, j'ai mentionné une situation d'immobilisation de train sur les voies principales. Je voudrais apporter un correctif sur ce que j'ai dit.

35 Effectivement, suite à Lac-Mégantic, il y a eu une ordonnance de Transports Canada qui a interdit d'immobiliser un train transportant des matières dangereuses sur une voie principale, mais par la suite, Transports Canada a adopté toute une série de mesures et de règles qui viennent permettre l'immobilisation de façon sécuritaire, qui prescrit tous les processus à faire pour pouvoir immobiliser un train. À vrai dire, c'est la Règle 112 qui a été adoptée. Et avec cette règle-là maintenant, c'est possible
40 pour un chemin de fer d'immobiliser un convoi sur une voie principale, mais dans des conditions très

spécifiquement décrites, là, en s'assurant de respecter toutes les mesures de sécurité prescrites.

LE PRÉSIDENT :

5 Pourriez-vous déposer la Règle 112 à madame Cloutier, s'il vous plaît?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

10 Oui. Je vais demander à mon collègue de Transports Canada de la déposer parce que c'est leur... ça leur appartient.

LE PRÉSIDENT :

15 D'accord, merci.

 Monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

20 Merci, Monsieur le président. Donc, comme dernier point pour cet après-midi, on aimerait ça faire une révision de la variante 2Ci à Nantes, 2C et 2Ci. Donc, on aurait une courte présentation par monsieur Hardy et puis on voudrait...

25 O.K., excusez, on me corrige. Ce serait monsieur Chayer de Transports Canada qui débiterait les discussions là-dessus avec des explications de Jean-Marc Bissonnette, et nous, on a un plan à projeter.

LE PRÉSIDENT :

30 Bon. Écoutez, ce ne sera pas tout de suite puisque, de toute façon, nous avons l'intention de discuter de la variante 2Ci, et quand ce sera le temps cet après-midi, je vous allouerais... vous avez besoin de cinq minutes?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 Cinq à dix minutes, oui.

LE PRÉSIDENT :

40 O.K. Parce qu'en fait, quand vous des présentations à faire, c'est toujours préférable de

s'entendre avec les analystes pour pouvoir nous transmettre de trouver des plages horaires, mais nous essayerons de vous accommoder cet après-midi.

M. CONRAD LEBRUN :

5

O.K.

LE PRÉSIDENT :

10

Là, c'est terminé pour vous?

M. CONRAD LEBRUN :

15

Oui, ça fait le tour des questions qu'on pouvait répondre cet après-midi. Il y en a d'autres qu'on est en train de préparer les documents puis tout ça puis on les présentera ce soir.

LE PRÉSIDENT :

20

Parfait. Maintenant, je vais... juste avant de passer la parole aux personnes-ressources...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30

Il y avait une question qui avait été adressée à Transports, si vous voulez...

LE PRÉSIDENT :

35

Oui, bien, j'y arrive, j'y arrive.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40

Ah, parfait, O.K.

LE PRÉSIDENT :

Justement, je disais : juste avant de passer la parole aux personnes-ressources pour répondre à ces questions résiduelles, j'aimerais juste faire une petite mise au point.

5

Hier, j'ai mis beaucoup d'importance dans le discours d'ouverture sur l'importante du respect, de la courtoisie, de la cordialité. J'aimerais vous rappeler que ça serait bon de ne pas personnaliser le débat. Les personnes-ressources qui sont ici, l'initiateur qui est... les membres de... les représentants de l'initiateur qui sont ici, ce ne sont pas eux qui vont prendre une décision. Ils représentent leur institution, ils représentent leur organisation. Donc, que ce soit dans la salle ou à l'extérieur de la salle, essayez, s'il vous plaît, de ne pas personnaliser pour ne pas injurier des personnes-ressources qui sont ici pour donner le meilleur d'eux-mêmes. Je voulais juste faire une parenthèse. Merci.

10

Donc, je poursuis. Donc, Transports Canada, justement. La première chose : est-ce que vous avez déposé le communiqué de presse auquel vous avez fait allusion hier?

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Je crois que ça a été fait, mais sinon, on va le faire dès maintenant, il n'y a pas de problème.

20

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

Ensuite, on vous avait demandé si une résolution municipale pouvait s'appliquer au plan fédéral, s'il y avait une jurisprudence là-dessus. Vous étiez supposé nous revenir avec une réponse.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35

Oui, tout à fait. On a fait les vérifications nécessaires. Pour faire une histoire courte, c'était un cas où il y a des... l'utilisation de pesticides qui était en cause. Il y a une réglementation fédérale qui s'applique. La réglementation fédérale s'appliquait pour tout ce qui est importation, exportation et manutention. Toutefois, il n'y avait pas de réglementation fédérale pour l'utilisation, donc le nombre de litres qu'on peut utiliser, déverser sur des propriétés, et la réglementation municipale qui a été mise en

40

place, c'était à cet effet-là. Donc, il n'y avait pas de contradiction entre la réglementation fédérale et provinciale... euh, et municipale, pardon. Ce que le juge est venu clarifier, c'est que dans ce cas-ci, comme je le disais, il n'y avait pas de contradiction, et s'il y en avait eu, la réglementation fédérale aurait prévalu.

5

Donc, dans le cas qui nous importe ici présentement, on parlait de vitesse. La question était : est-ce que un règlement municipal pourrait venir contraindre la vitesse des trains? Comme il y a une réglementation fédérale spécifique qui s'applique à la vitesse, donc la réglementation municipale ne pourrait pas s'appliquer. Donc...

10

LE PRÉSIDENT :

Donc, il en est de même pour l'interdiction une journée par année du passage des trains?

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Exactement. Donc, sur cette question-là, ce serait plus une question de bon voisinage. Je crois comprendre qu'à chaque année, la Ville de Lac-Mégantic fait cette demande-là à CMQR qui coopère très bien lors de cette journée-là. Mais pour ce qui est de la réglementation au niveau de la vitesse, un règlement municipal ne pourrait pas s'appliquer et il n'y a pas de jurisprudence en ce sens-là, car il n'y avait pas de contradiction au niveau juridique.

20

LE PRÉSIDENT :

Excellent. Il y avait également un point qui touchait le dédommagement pour, nommément, puisqu'il est présenté hier, monsieur Michel Dallaire dont le terrain va être coupé en deux. Donc, vous étiez supposé revenir avec cet aspect qui touche le dédommagement.

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui, tout à fait. Donc, pour les terres de monsieur Dallaire, en fait, les projets qu'il a mentionnés. Comme je l'ai expliqué un petit peu tout à l'heure, c'est beaucoup du cas par cas. Donc, les évaluateurs indépendants vont se rendre sur chaque propriété, vont rencontrer chacun des propriétaires pour évaluer non seulement les propriétés, les bâtiments, la valeur des terrains, et cetera, mais également s'il y avait justement des utilisations futures qui étaient prévues. Donc, ça va faire partie des indemnités qui pourraient avoir lieu.

30

35

Ceci étant dit, il faut bien comprendre qu'il faut qu'il y ait un projet qui était physiquement en place, là. Donc, est-ce qu'il y a eu des plans qui ont été déposés officiellement au plan d'urbanisme, par exemple. Donc, je sais que monsieur Dallaire a fait des plans, il nous en avait fait mention, donc le coût

40

pour faire faire ces plans-là pourrait être indemnisé.

Maintenant, présentement, il n'y a pas de bâtiment, il n'y a pas de développement prévu à court terme, donc ça va faire partie des discussions des indemnités qui vont être... pas des indemnités, pardon, ça va faire partie des...

LE PRÉSIDENT :

Des discussions.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

... des discussions, des négociations qu'il va y avoir et ça va faire partie de l'évaluation des évaluateurs indépendants.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Chayer.

Maintenant, madame Rail du ministère de l'Environnement. Vous étiez supposée examiner la possibilité ou l'emplacement éventuel d'un lac souterrain. On l'a appelé comme ça, lac souterrain. Donc, d'une nappe d'eau souterraine, d'un aquifère relativement important proche de la maison de fin de vie.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Oui, effectivement. Alors, je pense qu'il faudrait parler de formation géologique aquifère plus que d'un lac souterrain, mais bon, on comprend à quoi on réfère. On a, au ministère, un projet d'acquisition de connaissance sur les eaux souterraines qui est en cours. Malheureusement, la région ici, là, de l'Estrie, incluant Lac-Mégantic, le projet n'est pas terminé et ce ne sera pas terminé avant 2021, 2022. Mais il est commencé. Alors ça, c'est les connaissances qu'on a sur la région, et le niveau d'information qu'on a à ce moment est trop préliminaire pour avoir pu vérifier la présence d'une formation géologique aquifère à cet endroit-là.

Bon, ça, c'est la première vérification que j'ai réussi à faire ce matin avec le temps que j'avais. Ça fait que pour le moment, je n'ai toujours pas de réponse pour ce que j'ai pu chercher. On ne pense pas avoir d'infos, mais il y a peut-être d'autres places où je peux aller vérifier, donc peut-être que plus tard j'aurais d'autres éléments de réponse, mais pour le moment...

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Excellent. Merci, madame Rail.

5 Maintenant, ministère des Transports. Il y avait une question qui est restée en suspens sur l'inspection et les recommandations quant aux fonctions... Attendez un petit peu, là.

10 On m'a dit que vous aviez répondu tout à l'heure. Parce que je vous disais, là : est-ce que je me répète ou est-ce... mais c'est parce que vous aviez répondu avant ma question. Merci.

**PÉRIODE DE QUESTIONS
PAR LA COMMISSION**

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, c'est très bien. Alors, madame Cloutier, est-ce qu'il y a des personnes qui sont inscrites au registre? Si oui, je vais appeler une première personne. Sinon, nous allons amorcer la période de questions.

20 Oui, le registre avait été ouvert.

Bon. Peut-être, j'aimerais apporter... peut-être lancer le bal avec une question importante de clarification de ce qui a été dit hier.

25 Évidemment, un des enjeux qui est ressorti hier, un des gros enjeux, c'était relié à la gare de triage. Nous avons essayé nous aussi de travailler ce matin puis de faire une espèce de synthèse de ce que vous avez dit hier, monsieur Lebrun, et ce que nous comprenons comme commission, c'est qu'une présence éventuelle de la gare de triage au parc industriel de Lac-Mégantic pourrait amener
30 effectivement certains changements au projet actuel qui toucheraient la voie d'évitement, bien sûr, la géométrie de l'approche, un certain tassement par rapport au quartier industriel, certaines courbes qui devraient être revues, tant en amont qu'en aval. Est-ce que c'est exact, est-ce que la commission a bien compris vos propos?

35 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui, j'avais mentionné ça. Je n'ai peut-être pas mentionné que c'est juste dans la partie parc industriel que ça pourrait s'appliquer.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord. On va prendre la précision, là.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, je vais juste continuer là-dessus parce que... Qu'est-ce qui adviendrait de la... si on regarde la chronologie du projet, là. On parle d'une étude pour la gare de triage dans le parc industriel. On doit attendre une décision par rapport à ça une fois que l'étude est complétée, il y a des modifications au projet actuel. On parle de... dans une échelle de temps, là, à quel moment on aurait... vous pourriez en tout cas espérer avoir un projet définitif prêt à aller en plans et devis?

M. CONRAD LEBRUN :

15 J'aimerais ça demander à la mairesse de faire un mot d'introduction sur la cour de triage. Après ça, on demanderait à monsieur Chayer de Transports Canada de venir renchérir davantage sur l'échéancier puis comment on peut intégrer la cour de triage avec le projet actuel.

Mme JULIE MORIN :

20 Ça vous convient, oui?

LE PRÉSIDENT :

25 Absolument, oui.

Mme JULIE MORIN :

30 Parfait. En fait, je trouvais important, parce qu'hier, il y a eu quand même des questions qui sont plus d'ordre politique, je pense aussi, à savoir pourquoi le projet n'était pas intégré dans le projet actuel, et je tenais à mentionner en fait que dès le départ, la Ville de Lac-Mégantic a toujours vu que c'était intéressant et important d'avoir le triage dans le centre ... dans un plateau et non sur les pentes. Par contre, dans les débuts des discussions avec Transports Canada, il n'y avait pas d'ouverture de ce côté-là. Ce qui était question, c'était : on va refaire une voie de contournement pour sortir du centre-ville, s'éloigner du centre-ville. Il faut également desservir le parc industriel. Donc, dans le fond, faire en sorte

35 que ce soit comme avant, vous redonner comme c'était avant.

40 Je pense qu'à ce moment-là Transports Canada n'avait peut-être pas vu l'impact sur la sécurité que pouvait amener un projet de triage dans un plateau bas. Alors nous, il fallait faire un choix aussi et on devait avoir la voie de contournement, alors on s'est mis à travailler là-dessus spécifiquement,

travailler sur le projet de voie de contournement.

5 Le seul moment où le ministre Garneau a ouvert la porte, c'est quand il est venu faire l'annonce le
11 mai dernier... bien, « dernier », en fait, excusez-moi, en 2018, où là, après l'annonce, il a rencontré
dans la gare patrimoniale des familles qui ont perdu des proches, et à ce moment-là, il a demandé aux
familles : « Êtes-vous satisfaits, contents de l'annonce qu'on a faite aujourd'hui de la voie de
contournement? » Et les familles ont très bien exprimé et de façon claire, non seulement claire, mais
avec beaucoup d'émotion également, le fait : « Oui, on est content qu'il y ait une voie de contournement,
10 on l'attendait depuis longtemps. Par contre, tant que vous allez continuer de garder les trains en haut
des pentes, à Nantes ou à Frontenac, on ne retrouvera pas ce sentiment de sécurité là qu'on avait
auparavant. » Et monsieur Garneau est ressorti de là en nous ouvrant la porte, aux municipalités, à
dire : « Je pense que c'est important qu'on évalue ce projet-là.

15 Nous, on n'avait pas pu amener ce projet-là avant parce qu'on travaillait sur la voie de
contournement. Mais dès que la porte a ouvert, tout de suite on a entré, et c'est à ce moment-là que les
trois municipalités, rapidement, on a également eu un consensus, là, puis au-delà des municipalités, au
niveau régional, la Société de Développement économique, également la Coalition des citoyens
engagés, on s'est assis ensemble, les entreprises du parc industriel, et c'était la première fois que
20 monsieur Garneau ouvrait la porte à ce qu'on puisse aller de l'avant. Et pour s'assurer que ça
fonctionne, plutôt que de juste faire la demande, ce qu'on a fait localement, c'est de faire une petite
étude pour voir la faisabilité technique, à savoir : est-ce que cette demande-là était quand même
réaliste? C'est une petite étude de rien, mais on a pu faire une demande, donc, de façon concertée.
Bien, en fait, on va déposer, là, la lettre qu'on a envoyée, signée par les trois municipalités ainsi que la
25 MRC du Granit. On a des lettres d'appui également de la Société de Développement économique et de
la Coalition. Et c'est à ce moment-là qu'on a pu intégrer vraiment le projet comme... pour avoir du positif
là-dedans, et c'est là qu'après Transports Canada prend le relais.

Mais je voulais vous expliquer pourquoi, avant ça, il n'y avait pas eu de démarches.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous déposer les lettres?

35 **Mme JULIE MORIN :**

Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

40 Merci.

Mme JULIE MORIN :

5 Également, je vais déposer également une résolution que la Ville de Lac-Mégantic avait faite le 8 septembre 2015. C'était une résolution d'appui au Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire dans lequel la Ville, en fait, dit qu'elle souhaite faire en sorte qu'une gare de triage soit installée dans le secteur industriel. Donc, c'était des recommandations que le Comité de vigilance émettait, et la Ville a appuyé ce projet-là.

10 Donc, dès le départ, on savait que c'était... par contre, il a fallu faire des choix pour s'assurer que nos dossiers avancent, mais depuis le début, je pense que c'est clair et je pense que la population le demande, on le voit, là, dans les derniers mois encore plus, puis on sent qu'il y a une bonne écoute de Transports Canada, mais je peux vous dire que les trois municipalités et les deux autres maires l'ont précisé hier. C'est vraiment, et c'est important pour moi que ce soit bien perçu de votre part, que la Ville de Lac-Mégantic également croit qu'il faut aller de l'avant avec un projet pour assurer la sécurité de nos citoyens.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci, madame.

Monsieur Renaud.

LE COMMISSAIRE :

25 Bien, si on va avec Transports Canada par rapport à l'échéancier, comment est-ce que ça pourrait se matérialiser, là?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 Oui. Merci, monsieur Renaud. Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada. Donc, j'aimerais remercier la mairesse, elle a très bien résumé l'évolution des événements et des discussions qui ont eu lieu.

35 Donc, c'est en réponse justement à la demande des maires, à la demande de la préfet et de la population en général que le gouvernement du Canada a initié le contrat avec la firme RIVVAL pour poursuivre les analyses qui ont été entreprises, donc le rapport qui a été préparé, qui a été déposé à Transports Canada à cet effet. Donc, notre objectif est vraiment de pouvoir pousser l'analyse plus loin, donc avoir des options, mais également des options qui sont chiffrées pour être en mesure de pouvoir prendre une décision sur le rajout des activités, le rapatriement des activités ferroviaires au parc industriel.

5 Ceci dit, le rapport est attendu pour la fin d'août. Donc, on a demandé à la firme RIVVAL de nous émettre un rapport final à la fin août, début septembre. Donc, ce qui est prévu dans l'échéancier, c'est que la firme va débiter par faire des consultations avec les maires, va faire des consultations avec le milieu industriel. Donc, on veut avoir ces données-là.

10 Donc, il y a plusieurs représentants industriels qui nous ont contactés pour nous dire qu'ils étaient intéressés à avoir une meilleure desserte ferroviaire dans leur secteur. Également, on a eu des discussions avec CMQR et ils supportent ce projet-là, ils supportent l'ajout, donc le rapatriement des activités ferroviaires au parc industriel. Donc, ils sont... non seulement ils sont très ouverts, mais ils supportent ce projet-là. Donc, tout porte à croire que les options sont viables, sont techniquement faisables. Maintenant, on veut être en mesure de prendre une décision éclairée basée sur le besoin opérationnel de CMQR et les coûts reliés à ça.

15 Comme je le disais, donc on attend le rapport fin août. Ensuite, le rapport sera monté au ministre Garneau qui devra avoir également des discussions avec son homologue du gouvernement du Québec. Comme vous le savez, le financement est 60/40 par les deux paliers de gouvernements, donc il devra y avoir des discussions à ce niveau-là, au niveau politique, et ça sera à eux de prendre la décision, là, d'aller de l'avant ou non avec les options qui seront proposées.

20 Maintenant, sur l'échéancier du projet, on ne voit pas de contradiction, on ne voit pas de problématique, en ce sens qu'on attend le rapport de AECOM, le rapport de phase 2, et on nous dit qu'il va être déposé en même temps, donc au mois de septembre. Et ce rapport-là va être transmis à la firme qui sera embauchée par CMQR pour pouvoir développer la prochaine phase, donc les plans et devis. Donc, pour nous, on va recevoir le rapport de la firme RIVVAL, on va monter des options auprès
25 du ministre, et puis une fois qu'une décision sera rendue, si elle est favorable, l'option pourra être intégrée à la phase des plans et devis. Donc, il n'y a pas de... on n'anticipe aucun délai par rapport au projet existant s'il y a un ajout, si cette option-là se rajoute au projet.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que l'entente-cadre que vous avez avec le Québec, Transports Canada et le MTQ, là, je vais... sur le 60/40 couvrirait les coûts de cet ajout, si on parle d'un ajout, là, de la gare de triage dans le parc industriel?

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

40 Le principe de l'entente-cadre, c'est qu'on prend la voie actuelle et on la déplace, on fait la voie de contournement, pour offrir au moins la même qualité et le même potentiel au niveau des opérations ferroviaires. Donc, le déplacement de la voie de... pas la voie de contournement, mais la voie de service Frontenac dans le parc industriel, c'est très envisageable. On va attendre d'avoir les résultats de l'étude

5 que le fédéral fait et, après ça, bien, on va convenir... ma liste d'autorités chez nous vont convenir avec leur vis-à-vis au fédéral, là, de l'acceptabilité ou non du projet. Mais ça va un peu dans le principe, là, qui est établi dans l'entente de... c'est une entente de principe, là, qu'il y a avec le fédéral comme quoi l'orientation, c'est de développer la voie de contournement en assurant la sécurité et en assurant le maintien au minimum du service actuel. Donc, c'est très... c'est recevable.

LE PRÉSIDENT :

10 Toujours dans la même ligne. Mais le mandat qui a été confié par Transports Canada pour évaluer les options par rapport à la gare de triage au parc industriel, est-ce que vous êtes partie prenante?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

15 On n'est pas...

LE PRÉSIDENT :

20 Est-ce que vous cofinancez?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

25 C'est couvert par l'entente de principe qu'on a.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

30 Il est prévu dans cette entente-là qu'il peut y avoir des études complémentaires à réaliser. En principe, on doit s'entendre avant de les faire, là. Donc, on avait déjà discuté de la nécessité d'avoir de l'information supplémentaire par rapport à la faisabilité puis au coût relatif au déplacement des voies de service, donc...

LE PRÉSIDENT :

40 D'accord.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

... ça respecte l'entente.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et, monsieur Chayer, le communiqué de presse que vous nous avez lu hier est à l'effet que, bon, le... vous avez annoncé qu'il y a un mandat qui a été confié à une firme, mais est-ce que l'engagement va jusqu'à la réalisation de ce que peut résulter de ce mandat-là?

10

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Luc-Alexandre Chayer. Donc, en fait, le communiqué d'hier effectivement était plus à l'effet du mandat qui a été octroyé à la firme RIVVAL. Toutefois, le ministre Garneau s'est engagé... -- je n'ai pas la date précise, là -- au mois de mai dernier, il a dit publiquement que si les options étaient dans des coûts raisonnables, qu'il s'engageait à les faire. Donc, la donnée, la donnée qu'il nous manque pour être en mesure de prendre cette décision-là est vraiment à l'effet de : combien coûtent ces options-là et quelles les options, là, qu'on veut prendre?

15

20 **LE PRÉSIDENT :**

Et, pour vous, est-ce que vous avez des critères pour la définition de « raisonnable »?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25

Je n'ai pas de critères de définition de « raisonnable ». La voie d'évitement prévue à Vachon présentement dans le projet, on parle d'un coût relatif entre quatre et cinq millions. Donc, si on prend pour acquis que le déplacement des activités se ferait dans le parc industriel, qu'on ne construirait plus la voie d'évitement à Vachon, on comprend qu'on peut avoir un quatre à cinq millions de disponible. On a faire mention de contingence au projet. Donc, ce sera aux deux paliers de gouvernement de prendre cette décision-là.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Très bien, merci.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Monsieur le président, Jean-Marc Bissonnette.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui.

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

Juste pour renchérir sur ce que mon collègue vient d'avancer, moi je veux rappeler que monsieur Couillard, qui était premier ministre à l'époque, avait indiqué qu'il était ouvert aussi à des ajustements à la marge et à des améliorations au projet.

10

LE PRÉSIDENT :

Excellent.

15

Oui, madame Rail?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

20

J'aurais voulu apporter quelques éléments d'information sur le sujet de : est-ce que la construction de la gare de triage dans le parc industriel pourrait entraîner des retards au projet de la voie principale? J'ai déjà dit hier que la gare de triage dans le parc industriel, c'est un projet qui n'est pas assujetti à la procédure d'évaluation environnementale. Cependant, on le traite à titre de projet connexe au projet de la voie principale, puis un projet connexe, l'évaluation qu'on en fait, c'est qu'on demande ou on essaie de faire évaluer par l'initiateur si, du fait de la réalisation du projet connexe, l'évaluation des impacts de son projet principal qu'il a fournie, est-ce que c'est toujours valable?

25

30

J'ai vu dans le rapport qu'on a eu de la semaine passée sur la gare de triage puis j'ai entendu un petit peu aussi hier et aujourd'hui que ça pourrait entraîner par exemple peut-être un déplacement, mais je pense que c'est très mineur, là, de la voie principale. Alors, je voulais juste transmettre l'information à tous : le temps que ça se limite à un déplacement mineur de quelques dizaines de mètres, mais à l'intérieur de l'emprise de la voie principale, effectivement, il n'y aura pas... pour nous, ça ne changera pas grand-chose à notre évaluation du projet. Mais s'il y avait un déplacement plus majeur que ça, où là, on commence à soupçonner que l'évaluation des impacts de la voie principale n'est plus tout à fait d'actualité, bien, on va requestionner. Donc ça, ça peut amener des petits retards.

35

40

Mais là où on pourrait avoir des plus grands retards, c'est si le projet de la voie de triage venait à se concrétiser après que les décrets auraient été émis, ce que, je crois, n'est pas du tout le cas, là, mais juste pour que les gens soient conscients qu'on pourrait, s'il y a un déplacement substantiel de la voie principale à être apportée après l'émission du décret, on va devoir passer par une modif de décret. Donc, on entre dans un nouveau processus qui est beaucoup plus court qu'un décret régulier, mais qui

peut amener quelques mois, là, de retard au projet.

LE PRÉSIDENT :

5 Merci, madame Rail, pour cette précision importante.

 Monsieur Robert Bellefleur.

10

M. ROBERT BELLEFLEUR

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

20

 Bonjour, monsieur Bellefleur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

 Bonjour. Ça va bien parce que c'est dans le sujet que je voulais traiter ce matin.

25

LE PRÉSIDENT :

 D'accord.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

30

 La fameuse question de la gare de triage dans le parc industriel. Je remercie la mairesse, madame Julie Morin, d'avoir précisé la volonté de la Ville de Lac-Mégantic de réaliser ce projet-là, et ça, de longue date. Par contre, on semble percevoir que les réticences viennent plus de Transports Canada, du ministre, à l'époque, qui voulait limiter le projet à la réalisation pure et simple d'une simple

35 voie ferrée, mais à l'extérieur de Lac-Mégantic, n'incluant aucun extra ou aucun aménagement supplémentaire. C'est ce que je comprends.

40

 Par contre, j'ai de la difficulté à comprendre que la direction générale de l'Évaluation environnementale a émis des questions suite au dépôt de l'étude d'impact que la Ville de Mégantic a déposé. Ça, je pense que c'est en juin 2018. Le 20 septembre 2018, la direction générale, la première

question qu'ils ont posée au promoteur du projet... Là, je ne veux pas que ce soit... qu'on pense que c'est juste la Ville de Lac-Mégantic. Pour moi, le promoteur, c'est aussi Transports Canada et c'est aussi derrière ça la compagnie CMQR qui vont devenir propriétaires. Elle n'est pas seule, la Ville de Lac-Mégantic, elle est peut-être prise un peu en souricière là-dedans, là.

5

LE PRÉSIDENT :

Mais je pense que ça a été clairement dit hier par monsieur Lebrun.

10

M. ROBERT BELLEFLEUR :

O.K. O.K. Donc, la première question qui a été posée...

LE PRÉSIDENT :

15

Mais il n'a pas... par contre, il n'a pas dit qu'elle était prise en souricière.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

20

O.K. C'est beau. La première question qui a été posée par la direction générale de l'Évaluation environnementale, c'est :

« L'étude d'impact ne fait mention d'aucun projet connexe. L'initiateur doit préciser si d'autres projets en cours de réalisation ou à l'étape de la planification sont susceptibles d'influencer la conception ou les impacts de son projet. »

25

Première question. La réponse qui est venue de la Ville de Lac-Mégantic par l'intermédiaire de AECOM, donc je parle encore toujours de Transports Canada et compagnie...

30

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

35

... elle a été émise le 4 février. Le ministre avait déjà mentionné son ouverture, on avait déjà commencé à faire des démarches avec la Société de développement économique, les autres municipalités pour concevoir, sinon planifier, un projet connexe. En tout cas, moi j'ai eu des pourparlers, j'ai eu des rencontres avant cette date-là, et la réponse du promoteur est :

40

« Il n'y a pas de projet connexe en cours de réalisation ou à l'étape de planification risquant d'influencer la conception ou la réalisation du projet de voie de contournement de Lac-Mégantic. »

5 Écoutez, moi, je demeure sceptique, là. Pourquoi on émet une telle réponse alors qu'on est en train de planifier peut-être un aménagement et qu'on a une ouverture au niveau du ministre? Je ne voudrais pas qu'on fasse du bluff aujourd'hui là-dessus, là.

LE PRÉSIDENT :

10 Je comprends très bien, mais je comprends aussi qu'il y a une mouvance avec laquelle tout le monde doit fonctionner, mais je vais quand même céder la parole à monsieur Lebrun.

15 Est-ce que vous pouvez apporter une explication ou une raison pour laquelle la réponse qui a été formulée au ministère de l'Environnement faisait abstraction de tout projet connexe?

M. CONRAD LEBRUN :

Merci, Monsieur le président. Je vais demander à monsieur Hardy d'y répondre.

20 **M. JEAN HARDY :**

25 Monsieur le président, quand on se reporte au moment où la réponse a été faite, au début février, le mandat de l'étude de faisabilité n'incluait pas de cour de triage à ce moment-là. D'ailleurs, le communiqué de presse a été émis hier. Donc nous, il n'a jamais été question, jusqu'à ce que le communiqué soit émis hier, qu'il y ait une cour de triage intégrée au projet, là.

LE PRÉSIDENT :

30 Mais on conviendra quand même que ça a été, pour moi qui étais complètement de l'extérieur, ça a été évoqué à quelques reprises dans les médias, donc ça a émané de quelque part quand même?

M. JEAN HARDY :

35 Oui, mais dans un domaine contractuel où il y a eu proposition de prix par la firme AECOM pour réaliser les activités selon un devis, on vise à ne pas avoir de suppléments ou autres. Donc, c'est clair que dans le devis à suivre, il n'y avait pas du tout de cour de triage à relocaliser.

LE PRÉSIDENT :

40 Très bien, merci.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

J'aimerais remercier, Monsieur le président, si vous le permettez. Luc-Alexandre Chayer.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

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

10 Peut-être juste pour éclairer un peu la commission, là, sur les dates. Effectivement, il y a eu depuis l'automne énormément de demandes de la part de la population, des maires, à ce sujet-là, qui s'est concrétisé par un rapport en janvier. Vous savez, le gouvernement fédéral, provincial, c'est une grosse machine, il faut être en mesure de soulever des enjeux auprès du ministre. Il y a eu une
15 ouverture, et bien qu'on ait émis un communiqué hier pour avoir un contrat en place, pour regarder toutes les options possibles, il y a de l'ouverture de toutes les parties, je l'ai mentionné, mais présentement, le projet qui a été déposé, la cour de triage ne fait pas partie de ce projet-là. Donc, on veut juste être très clair là-dessus.

20 Toutefois, pour reprendre un peu l'expression de monsieur Bellefleur, le contrat a été émis hier et on a l'intention de procéder et, en ce sens-là, ce n'est pas du bluff, si je peux m'exprimer ainsi.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. Merci. Merci, monsieur Bellefleur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

J'aurais une question additionnelle.

30

LE PRÉSIDENT :

Non, non, s'il vous plaît.

35 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Je ne peux pas avoir d'autres questions?

40

LE PRÉSIDENT :

Non. Non. J'ai pris la peine, le plus délicatement possible...

5 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

O.K. O.K.

LE PRÉSIDENT :

10

... en début de séance de dire : « C'est une question ». Mais, par contre, honnêtement, si le temps le permet, je ferai signe puis vous vous réinscrivez.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15

Est-ce que je peux quand même compléter sur ce qu'on vient de dire?

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, écoutez, non.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

25

Non?

LE PRÉSIDENT :

30

Non. Je vais être plus intransigeant cet après-midi parce que vraiment, on a des thèmes importants à couvrir et je voudrais donner au moins la chance aux personnes qui se sont inscrites.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

35

Alors, je reviendrai, merci.

LE PRÉSIDENT :

40

Mais ce soir, par contre, ce sera ouvert à deux questions.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

O.K., merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord?

10 Monsieur Paul Dostie

M. PAUL DOSTIE

15 **M. PAUL DOSTIE :**

Oui. Bonjour, messieurs les commissaires.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

M. PAUL DOSTIE :

25 Hier, Monsieur le président, vous m'avez beaucoup inquiété quand vous avez dit que vous pouviez tout faire, même annuler le projet.

LE PRÉSIDENT :

30 Non, vous avez mal compris.

M. PAUL DOSTIE :

35 Mal compris, O.K.

LE PRÉSIDENT :

40 Vous avez mal compris. Une commission n'a aucun pouvoir, je le répète...

M. PAUL DOSTIE :

Oui, ça, je suis...

5 **LE PRÉSIDENT :**

... n'a aucun pouvoir. Donc, la commission ne peut pas annuler le projet. La commission, le pouvoir, entre guillemets, qu'elle peut avoir, c'est... elle émet des recommandations, des avis pour éclairer le ministre et éventuellement le Conseil des ministres dans la prise de décision, point final. Donc, on émet des avis, des constats et des avis.

10

Je pense que ça vaudrait la peine d'aller jeter un coup d'oeil sur un des rapports du BAPE, vous allez voir qu'ils sont tous structurés de la même façon : des avis, des constats puis, bien sûr, une conclusion finale que le ministre peut suivre ou ne pas suivre, je tiens à le répéter.

15

M. PAUL DOSTIE :

Oui. Ça, j'ai bien compris ça, mais ce qui m'inquiète, c'est qu'un détail technique vienne hypothéquer le projet. Parce que vous êtes un BAPE. Un BAPE, c'est un Bureau d'audiences publiques en environnement.

20

LE PRÉSIDENT :

Hum hum.

25

M. PAUL DOSTIE :

Donc, une sensibilité aux milieux humides.

30

LE PRÉSIDENT :

Aussi.

M. PAUL DOSTIE :

35

Aussi.

LE PRÉSIDENT :

Aussi.

40

M. PAUL DOSTIE :

5 Puis je pense que depuis hier, on parle de technique, beaucoup de ci ou de ça, mais on n'a pas parlé du milieu humain, et je voudrais vous rappeler que le milieu humain de Mégantic, c'est un milieu humide.

LE PRÉSIDENT :

10 Écoutez...

M. PAUL DOSTIE :

15 Il s'est assez versé de larmes puis il s'en verse encore assez pour qu'on le considère humide. Plus que ça, les anglophones qui contrôlaient l'économie nous appelaient « frog ». Ça vaut bien un ouaouaron ça aussi.

LE PRÉSIDENT :

20 Bon. Écoutez, nous, la commission, on n'est pas ici pour orienter les discussions, pour dicter des questions aux citoyens; les citoyens viennent avec leurs propres préoccupations, leurs propres questions. Hier, soit dit en passant, nous avons abordé la question des milieux humides, peut-être pas aussi en profondeur que vous le voulez. C'est vrai que pour la faune, par exemple, les poissons, la faune ichthyenne, nous ne l'avons pas du tout touchée. On a des questions sur la faune ichthyenne, on a des questions sur le climat sonore, on a des questions sur les risques technologiques qui n'ont
25 pratiquement pas été abordées, et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui j'ai insisté pour dire : « Écoutez, il y a des enjeux fondamentaux qu'il faut que la commission couvre. » Donc, c'est la raison pour laquelle nous allons les couvrir.

30 Le climat sonore, ça fait partie des inconvénients, ça fait partie des dimensions humaines, ça fait partie des nuisances, et probablement, docteur Samson, une des raisons pour lesquelles nous l'avons invitée, c'est justement pour nous aider à voir un peu plus clair dans ces impacts sur le bruit. Donc, c'est à vous de nous dire où est-ce que vous voulez nous amener.

M. PAUL DOSTIE :

35 Bon. Maintenant que c'est clair, je peux poser ma question?

LE PRÉSIDENT :

40 Bien sûr.

M. PAUL DOSTIE :

Oui. Ça concerne les expropriations.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Voyez-vous, vous ne parlez pas de milieux humides, là.

M. PAUL DOSTIE :

10

Pris en défaut.

Le ministère du Transport dit qu'il va procéder cas par cas.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PAUL DOSTIE :

20

Et ça, pour moi, je ne sais pas ce que ça signifie parce que les critères ne sont pas connus. Est-ce que chaque propriétaire va les connaître individuellement ou bien si publiquement on va les connaître, ces critères-là?

25 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. PAUL DOSTIE :

30

En même temps, si... les critères d'évaluations, ils sont lesquels? Par exemple, si on exproprie deux maisons unifamiliales, disons, d'évaluations foncières égales, de 200 000 \$, disons, mais dans une maison, c'est un groupe de retraités; dans l'autre, c'est une famille où il y a deux ou trois ou quatre enfants. Est-ce que c'est égal? Est-ce que c'est le même drame qui va être évalué, compte tenu que CMQR qui, elle, est partie prenante va recevoir peut-être deux fois plus de valeur que les gens qui vont être expropriés? Parce que c'est un réseau... un tronçon routier tout à fait neuf qu'ils vont avoir. Peut-être le droit d'utiliser le remblai et le fer qui était sur l'ancienne voie. Et, en plus, on va décontaminer la merde qui s'est ramassée là depuis des années, à nos frais. C'est beaucoup pour une compagnie. Est-ce qu'on va avoir la même équité vis-à-vis les gens?

40

LE PRÉSIDENT :

5 Je vais demander à monsieur Chayer de répondre, sachant qu'il a déjà donné des bonnes indications, mais je vais lui demander d'essayer d'être un peu plus précis puisque ça ne semble pas avoir répondu à vos attentes.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10 Merci, Monsieur le président. Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada.

15 Oui. Donc, en effet, au niveau du processus d'acquisition des propriétés, comme je l'ai mentionné, il va y avoir des évaluations indépendantes. Quand on parle de cas par cas, c'est que la situation de la plupart des propriétaires *sont* somme toute assez différentes. Donc, on a des producteurs agricoles, donc on va avoir des indemnités particulières pour les producteurs agricoles. Donc, pour une perte de terrain, donc il va y avoir des indemnités pour les pertes de récoltes futures.

Pardon, je devrais m'adresser à vous.

20 Même chose pour les producteurs forestiers, donc il va y avoir des pertes au niveau des récoltes forestières, par exemple. Donc ça, ça va faire partie des indemnités.

25 On a également des propriétaires qui ont du bétail, donc des points d'eau, par exemple. Donc, si, est-ce que... on parle beaucoup avec, comme je l'ai mentionné, avec les syndicats des accès à l'eau, des puits d'eau potable. Donc, le projet va nécessiter beaucoup de dynamitage. Si jamais il y avait des problèmes au niveau des puits d'eau, donc il y a puits qui vont être reconstruits et rebâties aux frais évidemment donc du gouvernement, donc ça fait partie des indemnités.

30 La raison pour laquelle... Donc, j'ai une liste d'exemples comme ça je peux donner, mais c'est beaucoup du cas par cas. Donc, les maisons vont être évaluées sur une base financière. S'il y a des gens qui doivent être relocalisés, il y a toute une série d'indemnités qui s'applique. Donc, le temps que les gens vont prendre pour se relocaliser, trouver une autre maison, il y a des services qui s'appliquent à eux, le déménagement comme tel. Donc, il y a une série d'indemnités qui va s'appliquer pour cette catégorie de personnes là. Donc, c'est pour ça que je dis que c'est du cas par cas, dépendamment, là, de type... si vous êtes un producteur forestier, agricole ou résidentiel, une personne résidentielle, le nombre de bâtiments qui sont sur votre propriété.

40 Ce que je peux vous assurer, c'est que lorsqu'on a débuté les discussions avec... les premières présentations qu'on a faites l'an dernier, le Syndicat de producteurs agricoles du Sud du Québec et l'Union des producteurs agricoles se sont levés et ont été très, je dirais, *vocals* à l'effet qu'ils voulaient travailler avec les deux paliers de gouvernement pour être en mesure d'établir ces... pardon, j'ai dit « les

deux paliers de gouvernement », avec Transports Canada et avec SPAC pour être en mesure d'établir un cadre d'indemnités. On a eu des rencontres presque mensuelles avec les deux syndicats. Les discussions vont très bien.

5 D'ailleurs, monsieur Roy du Syndicat des producteurs forestiers, lors de la dernière présentation qu'on a faite au mois de mai aux propriétaires, a été très... a indiqué qu'il y avait des très bonnes collaborations entre le gouvernement fédéral et les syndicats, était très satisfait des discussions qu'il y avait. Donc, c'est pour ça... je reviens encore sur le fait, c'est du cas par cas. Il va y avoir des offres qui vont être faites, basées sur la valeur financière des propriétés, qui va être établie par des experts indépendants.

10

LE PRÉSIDENT :

C'est bon. C'est bon. O.K. Parfait. Monsieur...

15

M. PAUL DOSTIE :

La valeur financière des propriétés, mais ça ne parle pas du drame humain. Pour une même maison, quand on déménage deux personnes ou quatre personnes, est-ce qu'on en tient compte? Même si je sais que ce n'est pas monnayable, est-ce qu'on en tient compte de ce drame-là?

20

LE PRÉSIDENT :

Ce que je comprends de la réponse de monsieur Chayer, c'est qu'il y a des aspects qui peuvent être pris en compte et c'est du cas par cas, donc je pense que monsieur Chayer ne peut pas vous donner une réponse plus claire, et encore moins moi, donc...

25

M. PAUL DOSTIE :

Parfait, merci.

30

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

35

Dre ISABELLE SAMSON :

Monsieur le commissaire? Isabelle Samson.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui.

5 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Oui. J'aurais juste un petit ajout à faire sur ce sujet-là, si vous me permettez.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Dre ISABELLE SAMSON :

15 Oui. Je ne pense pas qu'un plus grand éclairage est nécessaire, mais... est possible, mais nous autres, on avait une inquiétude au niveau de la santé face à ça parce que des processus ailleurs où il y a eu des expropriations, la méthode de gré à gré qui est mise de l'avant a créé beaucoup de tensions et d'iniquités, et puis comme tout ne peut pas être dit, c'est probablement le cas, je ne suis pas une
20 experte en immobilier, mais il y a des recommandations par l'Institut national de santé publique dans leur rapport par rapport à... les enquêtes qui ont été faites à Malartic, entre autres, avec les expropriations, que la méthode gré à gré est très sournoise et crée beaucoup de tensions et qu'un certain niveau de transparence par rapport aux intrants qui viennent guider la décision, aux facteurs qui viennent guider la décision et qui orientent, c'est nécessaire.

25 Et puis, justement, on le voit par rapport aux producteurs agréés... aux producteurs agricoles, ils ont le syndicat qui les aide dans cette négociation-là, alors que le propriétaire d'un domicile n'a personne pour l'aider dans ces situations-là. Enfin, c'était le cas à Malartic, et puis là, ça a créé des grandes iniquités. Ça fait que j'encourage quand même un certain niveau de transparence et de soutien à ces personnes-là qui ne sont pas nécessairement outillées pour négocier ou... ce n'est pas tout le monde
30 qui est né bon négociateur dans ces circonstances-là, alors les iniquités peuvent être creusées, et puis ça, c'est très... ça se prévient puis ça peut être néfaste pour la santé psychologique de ces personnes-là par la suite.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, docteur Samson.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 J'aimerais remercier, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

De façon très courte, s'il vous plaît.

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

Oui, tout à fait. Donc, juste pour indiquer que dans le cadre de l'acquisition des terrains, il est prévu seulement d'acquérir une maison dans son ensemble. Donc, le reste, c'est des lots de terrain. Et sur les 82 terrains, les 82 lots qu'on a besoin d'acquérir, on parle d'environ 41 propriétaires, dont CMQR, le ministère du Transport du Québec, donc autour de la 161. Donc, il y a environ 36, 37 propriétaires qui font partie des deux syndicats, donc il y a quelques propriétaires qui ne seront pas représentés.

10 Toutefois, on a déjà indiqué à tous les propriétaires que le cadre d'indemnité va s'appliquer à tout le monde, même s'ils ne sont pas représentés par les deux syndicats. Donc, ça va être... les formules qui vont être développées vont être équitables pour tous.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

20

M. CONRAD LEBRUN :

Est-ce qu'on pourrait rajouter? Bonjour...

25 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

30

M. CONRAD LEBRUN :

O.K. C'était juste pour dire... je sais que l'UPA ont réservé des salles à l'hôtel de ville la semaine prochaine, et puis je pense que dans les municipalités de Nantes et Frontenac, pour prêter assistance à tout propriétaire qui veut de l'aide dans le remplissage des formules. Donc...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-vous lancer... est-ce que l'invitation est déjà lancée?

40

M. CONRAD LEBRUN :

Oui, l'invitation a été lancée par un bulletin de l'UPA.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et qui...

M. CONRAD LEBRUN :

10

Et nous l'avons rediffusée sur nos sites.

LE PRÉSIDENT :

15

Il va y avoir une expertise en place...

M. CONRAD LEBRUN :

Oui, c'est ça.

20

LE PRÉSIDENT :

... qui pourrait donner des conseils? Qui... mais est-ce que...

25

M. CONRAD LEBRUN :

Moi, ce que j'ai pu comprendre de l'UPA, c'est qu'il représentait non seulement les producteurs forestiers agricoles, mais tous citoyens qui veulent se prévaloir de leurs services pour les aider dans les démarches.

30

LE PRÉSIDENT :

Et pour les autres?

35

M. CONRAD LEBRUN :

Bien...

40

LE PRÉSIDENT :

Pour les autres propriétaires?

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

10

O.K.

M. CONRAD LEBRUN :

15

Ils sont là pour tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

20

D'accord. Mais donc, vous allez lancer l'invitation à toute votre population, ceux de la municipalité de Nantes et de Frontenac également?

M. CONRAD LEBRUN :

25

Les invitations sont lancées.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

30

M. CONRAD LEBRUN :

Au courant de la semaine prochaine, il va y avoir une journée à Nantes, une journée à Frontenac et une journée à Mégantic.

35

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci.

40

Monsieur Nicolas Charrier.

M. NICOLAS CHARRIER

5 **M. NICOLAS CHARRIER :**

Bonjour, Monsieur le président.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, bonjour.

M. NICOLAS CHARRIER :

15 Je n'ai malheureusement pas pu être là hier soir, donc... puis je ne pourrai être là ce soir. J'imagine qu'il a été question à Nantes de la voie qui pourrait passer au nord éventuellement à la place du sud. Donc, je vais parler un petit peu de mes inquiétudes, moi, en lien avec le fait qu'elle passe au sud. Moi, je suis propriétaire de la cabane...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est juste une question que vous pouvez poser.

25 **M. NICOLAS CHARRIER :**

Oui, bien, c'est ça, ma question va avec l'inquiétude en réalité que je vais vous apporter.

LE PRÉSIDENT :

30 O.K.

M. NICOLAS CHARRIER :

35 Je suis propriétaire de la cabane Lac-Mégantic, et puis mon inquiétude, c'est principalement au niveau de la sécurité. Moi, ça va passer dans le stationnement et puis ça va couper une partie de mon stationnement. C'est déjà une problématique, moi, si je prends le week-end de Pâques, par exemple, parce qu'il y a déjà des autos stationnées dans la rue. Donc, avec le transport de train, la circulation, on a amené notre cabane à sucre à un niveau plus familial, donc on a peut-être une centaine d'enfants qui peuvent se promener sur le terrain, donc ça m'inquiète un petit peu à ce niveau-là, au niveau de la

40 sécurité. J'ai un puits qui n'est pas loin aussi. T'sais, éventuellement, s'il est contaminé quelques années

plus tard à cause que le milieu va être asséché... Ça fait que c'est une panoplie d'inquiétudes que j'ai puis je voulais juste savoir si ça avait été pris en compte par les gens quand ils ont décidé le tracé en réalité.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lebrun, est-ce qu'il y a quelque chose de, mettons, plus spécifique pour monsieur, pour sa cabane à sucre?

10 **M. CONRAD LEBRUN :**

Merci. Laissez-moi juste un moment pour poser une question.

15 Monsieur le président, je vais demande à monsieur Palynchuk de prendre la parole pour répondre.

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, rapprochez-vous du micro parce qu'on vous entend mal.

20

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui, O.K.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Depuis hier.

30 **M. BARRY PALYNCHUK :**

30

Oui. Effectivement, l'enjeu autour *du* cabane à sucre pour nous, c'était de balancer la distance entre l'intersection de la rue avec la route 161 afin d'assurer assez de capacité de stockage de véhicules, pour assurer que le passage à niveau serait sécuritaire et de maintenir autant de distance que possible de la cabane à sucre. Ça fait que, effectivement, ça a été... on essaie de balancer la sécurité du passage à niveau avec une bonne distance de dégagement de votre entreprise.

35

Afin d'essayer de mitiger les autres effets, comme le bruit, et cetera, nous avons planifié de mettre les bermes pas majeures, mais les bermes, disons, d'un mètre à deux mètres d'hauteur dans la région, mais en assurant en même temps qu'on ne nuirait pas à la visibilité du passage à niveau d'un emprunteur de véhicule. Ça fait qu'il y avait plusieurs choses à balancer à cet endroit-là une fois que la

40

décision a été prise de mettre le tracé au sud de la route 161.

5 Ça fait que oui, je comprends de votre point de vue, c'est un obstacle qui peut toucher à vos activités, mais comme je l'ai dit, nous avons essayé de mieux balancer la sécurité publique avec le dégagement puis les mesures de protection pour votre entreprise contre le bruit et la visibilité du train.

LE PRÉSIDENT :

10 Il y a combien de bermes qui sont prévues le long de la cabane à sucre?

M. BARRY PALYNCHUK :

15 Oui. Oui. O.K. Bien, c'est les bermes qui vont être construites à l'intérieur de l'emprise ferroviaire, mais juste à l'intérieur, puis qui vont avoir des pentes *lattéraux* de deux sur un, puis... et qui vont être légèrement soulevées au-dessus du niveau de terrain existant. Évidemment, ça doit terminer aux limites des fossés de la rue, mais autrement, ça va fournir certaines mesures de séparation, de réduction de nuisance des passages de train pour vous.

LE PRÉSIDENT :

20 Mais il y aurait combien de bermes?

M. BARRY PALYNCHUK :

25 Bien, il y aurait des bermes à chaque côté de l'emprise. Ça va être deux bermes.

LE PRÉSIDENT :

30 Le long de la cabane à sucre?

M. BARRY PALYNCHUK :

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

35 Le long de la cabane à sucre?

40

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui, effectivement, le long de la cabane à sucre.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Il y aurait combien de bermes?

M. BARRY PALYNCHUK :

10

Bien, c'est continu.

LE PRÉSIDENT :

15

Continu, O.K.

M. BARRY PALYNCHUK :

20

Oui, c'est continu, c'est continu avec les ajustements de topographie. Ça fait que ça va terminer à un certain moment un peu plus long, probablement à l'ordre de 250 mètres de chaque côté de la rue. Ça fait que les éléments qui vont protéger la cabane à sucre sont... ça va être... équivaut à quatre bermes.

M. CONRAD LEBRUN :

25

Monsieur le président, si vous me permettez.

LE COMMISSAIRE :

30

Juste... Ah, excusez.

M. CONRAD LEBRUN :

35

On voudrait juste renchérir un peu avec monsieur Hardy sur la situation.

M. JEAN HARDY :

40

En fait, c'est juste un petit complément visuel, parce que dans les questions/réponses, on avait eu à faire des simulations visuelles et il y en a eu une de faite pour le 10e rang, et sauf erreur, je crois qu'on voit l'érablière à gauche.

Ce qu'on voit dans le fond de la photo, dans le fond, c'est la route 161, et si je descends, c'est l'avant et l'après... Oui, ce n'est pas très...

LE COMMISSAIRE :

5

On ne voit pas les... C'est ça. La question, c'est que sur ces simulations-là, on ne voit pas les bermes, là.

M. BARRY PALYNCHUK :

10

Non, je crois que c'est à cause de la neige. Les photos ont dû être prises dans la neige, ça fait que ce n'était pas possible de vraiment montrer les bermes.

LE PRÉSIDENT :

15

Non, mais on parle de simulations, monsieur Palynchuk.

M. BARRY PALYNCHUK :

20

Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

25

C'est bon.

LE COMMISSAIRE :

30

Mais dans l'audit de sécurité non plus. Quand on regarde le l'audit de sécurité qui a été fait sur les passages à niveau, les bermes n'apparaissent pas sur les coupes. Il y a des coupes qui sont présentées, on ne voit pas les bermes. Est-ce que, quand vous avez établi les distances de visibilité, les bermes ont été prises en compte?

M. BARRY PALYNCHUK :

35

Franchement, je ne peux pas affirmer pour certaines. Nous avons mis les bermes dans nos sections de terrassement officielles puis on a gardé la hauteur assez basse pour que ça ne nuira pas à la visibilité à cause qu'il y a une certaine hauteur que les mesures... les évaluations de visibilité sont prises. T'sais, effectivement, un conducteur d'auto assis dans une auto, ça fait que on avait essayé de balancer tous les facteurs. Ça fait que... t'sais on va garder ça assez bas, mais quand même... pour assurer la bonne visibilité, mais ça fournissait certaines mesures de protection, t'sais, visuelles, point de

40

de vue de sécurité, et cetera.

LE COMMISSAIRE :

5 Puis c'est la même chose dans les simulations visuelles à l'intersection de la route 161, il y a aussi des bermes qui sont représentées sur les dessins, entre autres la figure 2... 221 ou 222, là, j'y vais de mémoire, il a des bermes tout le long de l'emprise.

M. BARRY PALYNCHUK :

10 Hum hum. Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 Et puis quand on voit les simulations de la route 161, on ne voit pas pas non plus les bermes, mais est-ce que c'est...

M. BARRY PALYNCHUK :

20 Bien, encore là, je crois que c'est à cause de la présence de neige, ce n'était pas possible de... t'sais, en reproduisant ou en simulant l'image, il faut respecter le fait qu'il y avait beaucoup de neige dans l'image. C'est vrai qu'il faudrait avoir, t'sais, un genre d'ajustement entre le niveau du passage à niveau et le niveau de bermes, ça fait qu'il y aurait un ajustement de hauteur puis... mais aussi, il faudrait assurer qu'on a le respect pour la visibilité.

25 **LE COMMISSAIRE :**

30 Tant qu'on est dans les bermes, là, je vais en profiter, on avait une série de questions. À partir du carrefour giratoire, du passage à niveau de la 161, vous avez 2.3 kilomètres de voie qui est enfermé entre des bermes sur le dessin, là, à partir... je n'ai pas les chaînages, là, mais il y en a 2.3 kilomètres. Ces bermes-là servent à quoi?

M. BARRY PALYNCHUK :

35 Bien, ça sert à des multiples fins. C'est une façon de... il faut être *franche* du point de vue de terrassement puis de la planification du terrassement et de conception, c'était de mieux balancer les volumes de déblai et de remblai. Ça fait que ça nous permet... au lieu de maximiser une grosse berme au début du tracé, ça nous permet de créer quelque chose utile avec le surplus de déblai.

40

LE COMMISSAIRE :

O.K.

5 **M. BARRY PALYNCHUK :**

De façon plus « modéral », c'est pour ça

10 **LE COMMISSAIRE :**

Puis quelle hauteur ont... c'est quoi la hauteur de ces bermes-là, si on prend, là, entre le 10e rang puis la route 161...

15 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

20 ... et autour de la rue Pie-XI, à l'intersection de la rue Pie-XI, l'autre endroit où il y a des bermes?

M. BARRY PALYNCHUK :

25 Oui. Bien, les hauteurs sont variables. Pour ceux que je me rappelle, en moyenne, on essaie de les garder autour de 1 à 1.5 mètre au-dessus du niveau de terrain existant. Ça fait que dans les zones où que c'est déjà en *légère* déblai, ça produit une hauteur entre le dessus du rail et le dessus *du* berme un peu plus élevé. Dans les zones où que c'est plus... où que le profil du rail est plus près du terrain existant, c'est à ce moment que ça va être un mètre ou moins.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Dans le cas de l'étude de climat sonore, il y avait deux recommandations de faire des bermes. Il y en avait une à l'intersection de Pie-XI et une autre à l'intersection de la rue... ou dans le secteur de la rue Wolfe.

35 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

40

LE COMMISSAIRE :

5 Quand on regarde les dessins 2 point... 222, 221 ou 222, à Pie-XI, les bermes qui sont représentées sont beaucoup plus *courts* que ce que l'étude de climat sonore... la recommandation de l'étude de climat sonore qui recommandait, et à la rue Wolfe...

M. BARRY PALYNCHUK :

10 Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 ... il n'y en a pas de... il n'y a pas de bermes de représentées. Dans l'étude de coûts, vous mentionnez, pour la variante 2, 356 mètres de bermes antibruit...

M. BARRY PALYNCHUK :

20 Oui. Oui.

LE COMMISSAIRE :

25 ... alors que la recommandation, là, si je regarde des deux côtés de la voie et des deux côtés de l'intersection, là, on en avait pour 1.2 kilomètre, 1.3 kilomètre.

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

30 Pouvez-vous... Est-ce que je dois comprendre que les recommandations de l'étude de climat sonore n'ont pas été retenues ou... vous ne les mettez pas en place ou?

M. BARRY PALYNCHUK :

35 Non, pas du tout. C'est un élément qu'on va raffiner pendant l'APD. À ma connaissance, on a terminé nos estimations un peu avant, quand on a reçu l'étude sonore, mais effectivement, on a planifié d'intégrer le tout pendant l'APD. Ça fait qu'on a mis les montants provisoires pour les longueurs de murs et pour les quantités supplémentaires de bermes. Et, à ma compréhension, on va effectivement
40 balancer pour arriver à la hauteur recommandée. Ça fait que... si ce n'est pas possible de bâtir une

berme avec un mur dessus, ça va être un mur plus élevé, plus haut, effectivement. Ça fait que d'une façon ou d'une autre, on va assurer un respect pour l'étude sonore. Bien... puis au niveau de l'estimation qu'on a faite, c'était plus important d'assurer que les quantités soient établies puis qu'on raffine plus tard dans l'APD les quantités justes de murs versus bermes.

5

LE COMMISSAIRE :

Mais les recommandations, vous les... vous allez les intégrer, ce qu'on doit comprendre?

10

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui oui.

LE COMMISSAIRE :

15

À Pie-XI et à Wolfe, là?

M. BARRY PALYNCHUK :

20

Oui, oui, oui.

LE COMMISSAIRE :

O.K.

25

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà.

30

M. NICOLAS CHARRIER :

Juste un petit complément d'information pertinent, je pense. Dans mes craintes, dans le fond, c'est qu'il y a un camion qui pourrait s'emballer du sud au nord, qu'il y ait une collision, puis juste pour... à titre informatif, la cabane à sucre, elle peut accueillir 225 personnes en même temps à l'intérieur plus une quinzaine de personnes au personnel, et puis il y a peut-être des gens aussi qui sont à l'extérieur qui attendent pour prendre leur repas, ça fait que c'est peut-être 300 personnes qui peuvent se retrouver sur le terrain, là, ça fait que c'est de là mon inquiétude.

40

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous l'intention de déposer un mémoire?

5 **M. NICOLAS CHARRIER :**

Je vais y songer.

LE PRÉSIDENT :

10 Ou un courriel ou?

M. NICOLAS CHARRIER :

15 Oui, probablement, oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Je pense que ça vaudrait la peine pour des informations aussi importantes que la commission en soit saisie autrement que pour juste une intervention sous forme de question, là.

M. NICOLAS CHARRIER :

25 Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

30 Avant d'appeler le prochain participant, je vais demander à monsieur Renaud de... puisqu'il a commencé la discussion sur le climat sonore, de poursuivre avec ses questions sur le climat sonore.

PAR LA COMMISSION

35 **LE COMMISSAIRE :**

40 Par rapport au climat sonore, l'initiateur utilise des critères de l'Association des chemins de fer canadiens. J'aimerais ça entendre peut-être le ministère de l'Environnement pour m'expliquer si vous avez des critères spécifiques dans le cas du ministère qui s'appliqueraient pour une voie de chemin de fer, des critères d'exposition sonore.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Julien Hotton.

5 **M. JULIEN HOTTON :**

Bonjour. Il faut que je m'approche plus, O.K.

En fait, c'est ça, il y a... historiquement, il y a...

10

LE COMMISSAIRE :

Parlez dans le micro pour qu'on puisse... pour la sténo.

15 **M. JULIEN HOTTON :**

Comme ça? Bon. C'est ça, historiquement, il n'y avait pas de... au ministère de l'Environnement du Québec, il n'y avait pas de critères pour le bruit de la circulation ferroviaire. Par contre, avec les nouveaux projets qui arrivent comme ça, on a entamé une réflexion, et puis en octobre 2018, donc c'est très récent, l'Organisation mondiale de la santé a émis des nouvelles lignes directrices sur le bruit, alors ils ont... ils ont une série de lignes directrices qu'ils ont émises en 1999, en 2003, puis là, là, ils viennent de sortir une nouvelle publication en octobre 2018 et puis qui se penche spécifiquement sur le bruit des transports et qui donne des lignes directrices pour le routier, le ferroviaire et l'aérien. Donc, dans ces lignes directrices là, on retrouve des valeurs guides très spécifiques puis très bien fondées par rapport aux bruits ferroviaires, et ce sont ces limites-là qui nous devons utiliser pour évaluer l'acceptabilité du projet.

20

25

LE COMMISSAIRE :

C'est ces limites-là que... j'ai vu la directive de l'OMS, là. Pour ce que je comprenais, c'était des... pour la région européenne. Comment ça se compare? Est-ce que l'initiateur a utilisé ici, si on prend les recommandations de l'Association des chemins de fer canadiens, là?

30

M. JULIEN HOTTON :

En fait, la directive de l'OMS, oui... En fait, si on consulte le document complet, là, qui est en anglais seulement, là, c'est dit clairement que ce document-là est appelé à s'appliquer ailleurs qu'en Europe, et puis... puis ça a été la même chose aussi pour leurs directives précédentes. Donc, c'est pour ça qu'habituellement on les prend en considération sérieusement, les publications de l'OMS sur le bruit.

35

40

5 Ensuite, la directive de la Fédération canadienne, FCM, elle s'applique... je vais aller... En fait, le titre même du document, c'est « Les lignes directrices pour l'aménagement... des nouveaux aménagements... » Ah, voilà, c'est ça. C'est : « Les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. » Là, on parle d'aménager des nouveaux bâtiments, des nouvelles résidences ou toutes sortes d'activités à proximité d'une voie ferroviaire qui est déjà active.

10 Dans le cas qu'on a ici, c'est que là, on a un milieu calme avec des aménagements, qui sont des résidences, surtout des résidences, et puis là, c'est une nouvelle voie ferroviaire qui est ajoutée. Donc là, l'approche est différente, parce que quand on fait des nouveaux aménagements, on va contrôler l'isolation des bâtiments, l'aménagement des bâtiments, leur localisation. Là, c'est qu'on vient installer un nouveau... une nouvelle voie ferroviaire dans un environnement qui est déjà habité et puis on ne peut pas contrôler, par exemple, comment les bâtiments sont alignés, l'isolation, tout ça. Alors, c'est pour ça que les critères du document du FCM, ils sont questionnables dans ce contexte-là.

15 **LE COMMISSAIRE :**

20 Mais est-ce qu'on est capable d'appliquer des meilleurs critères que ça aujourd'hui, là, quand on regarde ça, là? Parce que l'initiateur a... ont fait leur étude, ont proposé des recommandations en se basant sur ces critères-là. Est-ce que c'est... parce que vous allez devoir... le ministère va devoir se prononcer quand même sur la validité de l'étude d'impact sur le...

25 **M. JULIEN HOTTON :**

Tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

30 ... avant d'émettre une recommandation de... pour un décret. Est-ce que ces critères-là sont acceptables, ils sont...

M. JULIEN HOTTON :

35 Vous parlez des critères de l'OMS?

LE COMMISSAIRE :

40 Des critères qui ont été utilisés de la Fédération canadienne des municipalités.

M. JULIEN HOTTON :

5 Bien, en fait, c'est que... C'est basé... ils ont été conçus, ils ont établis pour un contexte qui est différent. Là, nous, qu'est-ce qu'on a identifié comme critères, puis ça, en plus, c'est les critères les plus actuels, c'est pas mal les plus solidement établis qu'on peut trouver, c'est vraiment sur la protection de la population. Donc... et puis on a... Comme je vous disais aussi, c'est un... on est déjà dans un milieu qui est déjà calme, alors l'impact est plus élevé dans ce cas-là. Donc... Je ne sais pas si ça répond à votre question?

10 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, j'essaie de comprendre si... Ce que vous me dites finalement, c'est qu'on devrait, dans ce projet-là, appliquer les critères qui sont proposés par l'OMS?

15 **M. JULIEN HOTTON :**

Oui, tout à fait.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Ils appliquent des critères qui sont différents, parce qu'au lieu du... on parle de Lden, là.

M. JULIEN HOTTON :

25 Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

30 On sépare la journée en jour, soir et nuit. On utilise aussi l'indicateur de bruit de nuit. Alors que dans le document de la Fédération canadienne des municipalités, on utilise Ldn, là, jour, nuit et... le niveau de jour et le niveau de nuit, là.

M. JULIEN HOTTON :

35 C'est ça, c'est ça. La différence, c'est ça, le FCN... c'est Ldn... non, c'est... Ldn, c'est ça, 55, et puis la nuit, c'est Ln, si on peut dire, là, c'est 50.

40 Avec l'Organisation mondiale de la santé, leur objectif, c'est... en fait, il est double, c'est pour ça qu'il y a deux valeurs guide. La première, c'est pour, en fait, protéger le public, mais dans un bruit moyen, dans une condition moyenne. Alors, leur limite, c'est leur valeur Lden 54 décibels. Donc, c'est

quand même assez proche de FCN. Par contre, c'est une étude qui a été... une « étude », un guide qui est basé sur des connaissances puis des méthodes actualisées.

5 Et puis, ensuite, il y a une autre approche, c'est la protection du sommeil, donc c'est pour la nuit, et puis ce qui a été déterminé par les travaux qu'ils ont fait, c'est Ln, c'est « L night », c'est sur huit heures, c'est 44 décibels qui est la cible. Alors ça, c'est... on adopte ces valeurs guides là parce que, principalement dans ce cas-là, la nouvelle voie ferrée va passer dans des milieux qui sont déjà calmes.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Peut-être, docteur Samson, parce que l'OMS, les recommandations de ce guide-là sont en lien avec la santé publique. J'aimerais ça vous entendre par rapport à ça, là, par rapport aussi aux critères qui sont utilisés dans l'étude d'impact, qu'on retrouve dans l'étude d'impact, là, la différence entre les deux.

15 **Dre ISABELLE SAMSON :**

20 Bien, je suis plus... je suis moins la méthodologue... méthodologie de la mesure de son que l'impact, là, mais ce qui est... généralement, quand on regarde le bruit, c'est effectivement pour l'impact humain. Et puis, l'impact humain du son... du bruit est définitivement bien documenté. Il y a plusieurs niveaux : il y a l'impact physique, l'impact psychologique, je pourrai y revenir. Mais tout ça fait en sorte que de plus en plus, la science sur le bruit se raffine. On va se le dire, c'est quand même multisectoriel, là, au niveau du Québec, c'est une science qui avance rapidement en ce moment avec plusieurs paliers de gouvernement qui se parlent, mais côté de l'impact sanitaire, c'est de plus en plus reconnu qu'on sous-estimait depuis longtemps le bruit et les critères sont à être revus à la baisse.

25 Si je peux comparer, le ministère des Transports avait 55 décibels; le ministère de l'Environnement, quand c'est un projet de construction, est à 40 la nuit.

30 Nous, quand on avait demandé au promoteur plus d'informations pour mieux comprendre les données de bruit, on avait mis 40 décibels parce qu'à ce moment-là l'OMS disait : « 50 décibels, c'est un compromis, mais 40 décibels, c'est mieux, puis même qu'on devrait viser 30 décibels pour la nuit. » Et puis là, évidemment, en cours de route, dans le processus d'échange d'informations, il y a les nouvelles données de l'OMS qui sont sorties qui disent 44 décibels maximum la nuit, sinon il y a des impacts sur la santé. Puis ils ne parlent plus d'un compromis, là, mais visent vraiment le 44 décibels.

35 Et puis dans l'étude d'impact, ils ont utilisé deux méthodologies. La méthodologie Ldn, den, c'était pour estimer si l'impact était modéré ou sévère.

40 Ceci dit, pour décider si oui ou non il y a une mitigation, ils n'ont regardé que le critère de la

5 Fédération canadienne des chemins et des municipalités. Alors, la décision de si oui ou non on met en place une mitigation ne semble qu'être basée sur 50 décibels. 50 décibels dans un milieu calme, pour nous, c'est très élevé et on trouve que ce seuil-là, d'un point de vue de santé, là, c'est trop élevé. Pour plusieurs maisons, il y a des ajouts de plus de 10 décibels. Ça, c'est doubler le bruit ambiant pour l'oreille humaine. C'est 10 fois plus fort, mais pour l'oreille humaine, c'est le double du bruit et puis c'est considéré comme une gêne sévère. Ça fait que pour nous, c'est clair que le 50 est trop élevé.

LE COMMISSAIRE :

10 Je vais revenir après avec... à l'initiateur. Juste compléter aussi avec Transports Canada. Est-ce qu'il y a des règles? Je pense que c'est l'Office des transports qui s'occupe ça, mais est-ce qu'il y a des règles qui s'appliquent, des règles... parce que dans la loi, on retrouve la notion de bruit raisonnable. Est-ce qu'il y a des guides chiffrés par rapport à ça?

15 **M. LUCIANO MARTIN :**

20 Luciano Martin, Transports Canada. Réponse simple : non. On se fie à l'Office pour traiter les demandes de bruit et vibration. Si eux utilisent des standards ou des règles spécifiques, je n'en suis pas au courant. Il faudrait adresser la question vraiment à la Société des transports. C'est sûr qu'en quelque part ils vont aussi regarder les lignes directrices qui ont été établies par la FCM et l'Association des chemins de fer du Canada. Ils vont commencer avec ça. Quels autres outils ils utilisent pour faire leur évaluation quand ils en font une? Je ne suis pas au courant.

25 **Dre ISABELLE SAMSON :**

30 Juste un petit complément d'info, si vous permettez. Mais je suis entièrement d'accord avec mon collègue ici que ces lignes directrices là sont applicables quand il y a des constructions qui viennent s'installer à côté d'une voie ferrée existante et ça change complètement la donne, parce que quand on installe une nouvelle construction près d'une voie ferrée, on la construit en fonction du bruit, on la construit en fonction des vibrations, tandis que là, ce n'est pas le cas. Ça fait que je ne suis pas capable de voir que ces lignes directrices là, elles sont fondées, même... avec l'objet même du pourquoi ce guide-là existe.

35 **LE COMMISSAIRE :**

Mais c'est quoi l'alternative, qu'est-ce qu'on a comme...

40 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Bien, l'alternative, c'est que c'est un... il faut se le dire, c'est un domaine qui est en constante

5 évolution, la science du bruit se raffine. Alors, ce qui était bon hier n'est pas bon aujourd'hui, et puis c'est vraiment un domaine qui est en pleine ébullition et puis c'est clair que le bruit dérange physiquement beaucoup plus. Puis là, on ne parle pas du contexte spécifique de Lac-Mégantic, parce que comme je vous dis, il y a des effets physiques bien documentés puis il y a des effets
10 psychologiques bien documentés, puis les effets psychologiques ne sont quand même pas à négliger dans le contexte actuel. Mais même si ce n'était pas dans le contexte actuel, de plus en plus, on réalise que la pollution sonore est une source de maladie, et puis on ne peut vraiment pas se fier sur des *guidelines* de 1991 ou 1997, il faut se fier sur le savoir de 2018, 2019. C'est comme ça dans notre science du bruit en ce moment.

15 Alors, sur quoi on se base? On se base sur la meilleure science actuellement, puis la meilleure science actuellement est quand même assez béton. Depuis quatre, cinq années, il y a plusieurs choses qui sortent, puis il faudrait viser en bas de 45 décibels pour la nuit puis en bas de 55 décibels le jour, pour un L 24 heures de 48 décibels.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Du côté de l'initiateur, l'étude de climat sonore, qu'est-ce qui vous a amené à choisir ces critères-là, là, qui ont été abordés, qui ont été utilisés dans l'étude?

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

Je vais demander à monsieur Étienne Proulx de la firme Claude Yockell, laquelle a préparé l'étude sur le climat sonore.

30 **M. ÉTIENNE PROULX :**

Bonjour. Comme les collègues d'en face l'ont mentionné, évidemment au niveau des chemins de fer, on est un petit peu dans un vide, un vide normatif au Québec, je dirais même un peu au Canada. Alors que le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports ont établi des directives, on va dire claires, ou des politiques sur le bruit claires pour le ministère des Transports et une directive sur le bruit au niveau du ministère de l'Environnement pour le bruit industriel et les bruits *commerciaux*, au niveau des chemins de fer, il n'y a rien d'établi, il n'y a rien de fixé, il n'y a rien de légiféré à ce niveau-là.

35 Dans les années précédentes, nous, on a fait différentes études au niveau des chemins de fer, que ce soit chemin de fer ou une gare de triage dans un contexte similaire où c'était une implantation d'un chemin de fer et les études ont... on a utilisé les lignes directrices de l'Association canadienne des chemins de fer et ça a été accepté, ça a passé, puis on s'est basé là-dessus. Donc, c'est pour ça qu'on a proposé également ces critères-là.

5 Lorsqu'on a fait l'étude, la mise à jour de l'Organisation mondiale de la santé, bon, n'était pas encore publiée et, bon, la recommandation que docteur Samson mentionnait de 30 décibels la nuit, vraiment, c'est exagéré, parce que 30 décibels, il n'y a pas un secteur actuellement dans... qu'on a étudié qui faisait 30 décibels la nuit avec juste le bruit du milieu. Donc, c'est un peu exagéré de demander à une source de bruit de faire moins que ça. Juste dans le local ici, si on arrêtais de parler, il ferait à peu près 42 à 45 décibels. Donc, juste pour vous donner une idée d'un niveau de bruit de fond.

10 Donc... bon. Ça fait que c'est pour ça que les lignes de l'Organisation mondiale de la santé étaient peut-être un peu exagérées vers le bas et que, comparativement au niveau du ministère des Transports qui demande un Leq 24 heures, donc un niveau moyen de bruit sur 24 heures de 55, bien, de demander un niveau de bruit moyen de jour de 55 et un niveau de bruit moyen de 50 la nuit est quand même plus restrictif que ce que le ministère des Transports propose. Donc, on a jugé, par les expériences passées et par la réglementation qu'on a à l'heure actuelle, que c'était ce qui était applicable, là, dans ce cas-ci.

15 **LE COMMISSAIRE :**

20 Je comprends que d'après ce que docteur Samson nous dit, c'est que ce qui est critique, c'est le niveau la nuit, c'est le... parce qu'on parle de 55... niveau équivalent à 55 le jour et 45 la nuit. Si on appliquait ce critère-là, combien il y aurait de résidences une fois le chemin de fer installé, là, une fois la... dans vos simulations, qui dépasseraient? Est-ce que vous êtes en mesure de nous donner ces chiffres-là, là? Puis dans quel secteur ils se situeraient?

25 **M. ÉTIENNE PROULX :**

 Je crois que...

30 **Dre ISABELLE SAMSON :**

 J'ai étudié la chose.

35 **M. ÉTIENNE PROULX :**

 Donc, dans la zone sensible 1, il y a trois résidences qui auraient un niveau de bruit de 45 décibels la nuit. Toutes les autres, c'est inférieur.

40 **LE COMMISSAIRE :**

 Qui atteignent 45 ou qui le dépassent, c'est ça?

M. ÉTIENNE PROULX :

Qui atteignent 45.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Qui sont à 45?

10 **M. ÉTIENNE PROULX :**

Exact.

LE COMMISSAIRE :

15 O.K.

M. ÉTIENNE PROULX :

20 Dans le secteur 2, là, ici, le niveau maximal de nuit atteint, c'est 48, et il y a une... donc, il y a une résidence à 48, une résidence à 47. Donc, pour le secteur 2.

Pour le secteur 3 et 4, ça, je vais y revenir parce qu'il y a des... avec les mesures d'atténuation, ça simplifie un petit peu, là.

25 Dans le secteur 5, en bas, j'ai...

M. CONRAD LEBRUN :

30 Juste pour expliquer... Excuse. Juste pour dire : le secteur 5, c'est la route 204.

M. ÉTIENNE PROULX :

J'ai quatre résidences qui ont 55 décibels. Toutes les autres, c'est moins que 55 décibels de nuit.

35 **LE COMMISSAIRE :**

45? 40

M. ÉTIENNE PROULX :

Euh, 45, oui, excusez-moi, 45.

5 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

10 **M. ÉTIENNE PROULX :**

Oui, 45. Les autres, c'est en bas de 45. J'en ai quatre.

15 Ensuite, lorsqu'on regarde le secteur 3 et 4, lorsqu'on met les mesures d'atténuation qui sont proposées, dans le secteur 3, le niveau maximal qu'on atteint, c'est 47 et il y a une résidence qui a ça, il y a une résidence à 46 et trois résidences à 45.

M. CONRAD LEBRUN :

20 Si vous permettez, Monsieur le président, juste pour identifier que secteur 3, c'est la rue Pie-XI, et le secteur 4, c'est la rue Wolfe.

M. ÉTIENNE PROULX :

25 Le secteur 4 est en effet le secteur où le niveau de bruit est un peu plus élevé. On atteint un niveau maximal de 55... euh, de « 55 », de 50 en période de nuit, et on a une... on a 13 résidences, là, qui sont entre 45 et 48 décibels en période de nuit à ce point-là. Sachant que dans ce secteur-là, le niveau de bruit de fond mesuré... bien, le niveau de bruit mesuré quand on a fait nos mesures, en période de nuit sur le même indicateur, était de 47,5 à 50,5 décibels. Donc, en termes de climat sonore, on va être comparable, si on veut, avec le climat sonore actuel.

30

LE COMMISSAIRE :

Avec le climat sonore actuel?

35 **M. ÉTIENNE PROULX :**

Exact.

40

LE COMMISSAIRE :

En incluant les mesures d'atténuation que vous proposez?

5 **M. ÉTIENNE PROULX :**

Oui, exact. Exact.

LE COMMISSAIRE :

10 Vous avez proposé...

M. ÉTIENNE PROULX :

15 Semble-t-il que j'ai oublié le secteur 6. Le secteur 6, il n'y a aucune résidence où le niveau de bruit va être... sur huit heures, là, le niveau de bruit de nuit va être supérieur à 44 décibels.

LE COMMISSAIRE :

20 Évidemment, c'est des simulations qui vont devoir être validées une fois la voie construite, c'est ce que je comprends, vous avez un suivi qui va être effectué?

M. ÉTIENNE PROULX :

25 En ce qui me concerne, ça ne faisait pas partie de mon mandat. C'est des bonnes pratiques à faire, là, de faire un suivi.

LE COMMISSAIRE :

30 Oui. Bien, monsieur Lebrun, dans l'étude d'impact, il est prévu qu'il y a des suivis des niveaux sonores?

Mme LAURENCE GOESEL :

35 Oui, effectivement, il y a des suivis qui vont être prévus en phase de construction et en phase d'exploitation au niveau du climat sonore.

LE COMMISSAIRE :

40 Ces suivis-là vont être sur plusieurs années ou?

Mme LAURENCE GOESEL :

5 Oui. Pendant les travaux, ça va être... pendant les travaux, il y a un suivi qui va être fait temporairement pendant les travaux, et pour... en phase d'exploitation, effectivement, c'est prévu un an après la mise en exploitation de la voie ferrée, cinq ans et 10 ans.

LE COMMISSAIRE :

10 Est-ce qu'il pourrait y avoir... s'il y a des problèmes, il pourrait y avoir des travaux supplémentaires qui seraient effectués, des mesures de mitigation pour réduire le bruit dans les secteurs qui seraient problématiques?

LE PRÉSIDENT :

15 Mais juste avant votre réponse, j'aimerais préciser, pour la sténotypiste, que c'est madame Laurence Goesel qui donnait la réponse.

Maintenant, c'est monsieur Gauthier.

20 **M. NORMAND GAUTHIER :**

25 Oui, bien, monsieur Gauthier, je voudrais intervenir parce qu'il y a quelque chose à la base dans l'étude sonore que j'ai pris la décision d'intégrer, je voudrais juste réitérer. C'est dans l'étude d'impact, mais je voudrais en parler. C'est au niveau du scénario d'exploitation de la voie ferrée. Normalement, dans les directives d'étude d'impact, disons pour des projets routiers, on nous demande de simuler le climat sonore à l'ouverture, un an, cinq ans, 10 ans après. Dans le cas d'une voie ferrée, on ne peut pas faire ça, on n'a pas de projection de croissance de la circulation. C'est une activité commerciale et qui peut varier au gré du climat économique ou des contrats du plan d'affaires de la compagnie.

30 Alors, ce j'ai décidé de faire, puis c'est avec ça qu'on a simulé, c'est d'appliquer le principe de précaution et puis de faire la simulation sonore à la capacité ultime de la voie ferrée. C'est-à-dire qu'on a développé un scénario d'exploitation comme si la voie ferrée était exploitée à son maximum, donc en transportant 8 millions de tonnes de marchandises par année, alors que c'est à peu près quatre fois plus que le niveau de transport actuel. Ça n'implique pas plus... ça n'implique pas nécessairement quatre fois plus de mouvement de train, mais ça implique par contre des convois plus longs ou des... peut-être un ou deux trains additionnels par jour par rapport à la situation actuelle, donc...

40 Puis ce pourquoi c'est fait comme ça, c'est que dès le jour 1, on peut intégrer dans la construction du projet des mesures d'atténuation qui sont faites pour la capacité ultime du projet, et non pas pour la situation actuelle, parce que tous les équipements de construction, on parle beaucoup de buttes, de

bermes, et cetera, bon, c'est des terrassements, tout l'équipement va être sur place. Donc, on le fait dès le jour 1 pour la capacité ultime.

LE COMMISSAIRE :

5

Alors, selon ce que vous nous dites, c'est sûr qu'il y a une économie d'échelle à faire des buttes-écran au moment de la construction parce que vous avez déjà des...

M. NORMAND GAUTHIER :

10

C'est ça.

LE COMMISSAIRE :

15

... des déblais qui sont disponibles et des...

M. NORMAND GAUTHIER :

20

C'est plus facile de le faire maintenant que d'essayer de convaincre quelqu'un dans 20 ans qu'il faudrait faire quelque chose.

LE COMMISSAIRE :

25

Donc, on pourrait déjà regarder... un peu plus loin, là, on dit qu'il y a des... il peut y avoir des résidences dans certains coins où les niveaux de nuit dépasseraient 45, il n'y en a pas beaucoup, mais déjà, dans ces secteurs-là, on pourrait faire des mesures supplémentaires? On a déjà des bermes de prévues dans S1 et... qui pourraient être surélevées, là, par rapport aux bermes qu'on prévoit pour atteindre les critères de 45?

30

M. NORMAND GAUTHIER :

La façon dont il faudrait procéder, c'est qu'il y a une analyse sonore additionnelle à ces endroits-là pour déterminer les hauteurs qui seraient requises pour des protections additionnelles. Je recommanderais de le faire...

35

LE COMMISSAIRE :

Ce serait plus de le faire maintenant?

40

M. NORMAND GAUTHIER :

... maintenant que dans 20 ans.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, O.K. J'avais bien compris.

M. NORMAND GAUTHIER :

10

O.K.

LE COMMISSAIRE :

15

Là, j'ai une question qui est... je vais m'essayer, là, c'est bien technique, là. C'est par rapport à la méthode FTA, l'application de la méthode FTA. Vous avez défini trois niveaux d'impact, là, dans le document de... le Federal Transit Authority, là, ils parlaient de *low impact*, *moderate* puis *severe impact*. Vous avez traduit ça par « impact faible », « impact modéré » et « impact sévère ».

20

Quand je regarde de la façon que ça a été... ça a appliqué, j'ai de la difficulté à le retrouver les valeurs. Vous avez comparé le niveau Ldn initial pour chaque maison, ce qu'on comprend, au niveau Ldn final, incluant le niveau initial et le train, pour déterminer si vous vous trouviez dans le faible, modéré. Mais quand je lis le... ce n'est pas ça que je comprends. Quand je lis la directive de FTA, est-ce que je comprends que c'est le bruit du projet qui... donc, on prend le niveau initial et on compare... on regarde le niveau du projet pour déterminer si l'impact est faible, modéré ou sévère.

25

Est-ce que... parce que... Je vais vous donner un exemple. Pour les résidences M78, M79, si vous allez dans vos tableaux, là, puis je voulais...

30

Monsieur Hotton, si vous avez examiné cet aspect-là, là, je vais revenir avec vous pour valider ma compréhension de ça, de la méthode FTA, là.

Pas de chance. Je vais vous le demander pareil.

35

Vous y êtes?

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui, oui oui oui.

40

LE COMMISSAIRE :

5 Le niveau de référence, qui est la situation existante, c'est de 54 dBA pour l'un et l'autre. Alors moi, ce que je comprends -- puis là, vous avez le tableau à la page 4-101, là, de l'étude d'impact -- c'est que le projet aura un impact sévère si le niveau du projet dépasse 61 dBA, si je vais dans le tableau, là, qui a été présenté.

10 Puis selon l'annexe 6, là, le tableau, le niveau du projet, le train seul, c'est 61 dBA pour M78 puis 60 dBA pour M79. Selon ma compréhension, l'impact serait modéré, l'impact ne serait pas sévère. Mais j'aimerais ça que vous... mais que vous m'éclairiez sur ce point-là, parce que quand je vais voir l'explication dans le document de FTA, c'est ce que je comprends. Mais vous avez plus d'expérience, plus d'expertise que moi là-dessus, là, puis je vais... Puis là, je l'ai fait pour deux des résidences, mais j'ai fait l'exercice pour plusieurs autres puis j'ai le même problème.

15 **M. ÉTIENNE PROULX :**

20 Non, mais j'ai pris le niveau de bruit au niveau de... le niveau de bruit total à la fin, là, donc le projet plus le bruit du secteur pour établir l'impact. C'est ce que j'en ai compris au niveau de l'interprétation et c'est ce que les grilles ou les feuilles de calculs Excel de la FTA disponibles utilisent pour déterminer l'impact. Donc, ils vont prendre le bruit du secteur, le bruit global... le bruit global incluant le projet et le bruit du secteur, ils vont comparer les deux dans leur fichier Excel. Moi, c'est cette approche-là que j'ai faite. Ceci dit, s'il y a... j'ai une approche... cette approche-là est quand même plus sévère...

25 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

30 **M. ÉTIENNE PROULX :**

... que l'autre.

LE COMMISSAIRE :

35 Exact, vous allez dans...

M. ÉTIENNE PROULX :

40 Exact. Qui peut le plus, peut le moins, là, donc c'est... mais c'est ça que j'ai utilisé. Ma compréhension de cette application-là de calcul d'impact, c'est le projet global, donc c'est... on compare

l'état initial à l'état final, donc le projet plus l'état...

LE COMMISSAIRE :

5 Si vous regardez le tableau 3.1, là, à la page 4-101, là, le tableau qui vient du document, là, qui vient de FTA, là, juste pour clore la discussion, là.

M. ÉTIENNE PROULX :

10 Du document de la FTA ou?

LE COMMISSAIRE :

15 Le tableau 3.1, là, qui donne justement les niveaux à respecter, là.

M. ÉTIENNE PROULX :

Hum hum, oui.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Si vous avez un niveau initial de 56 dBA, pour que le projet... pour qu'il y ait un impact faible, il faut que le total soit plus petit que 56. Alors, on a un niveau initial qui est déjà de 56. Si on ajoute le projet, on sera assurément en haut de 56.

25 Je vais... écoutez...

M. ÉTIENNE PROULX :

30 Non, mais je...

LE COMMISSAIRE :

35 Je ne vous demande pas de me répondre tout de suite, mais je voudrais que vous me reveniez avec une... vous preniez le temps d'examiner ça, s'il vous plaît, puis de me revenir pour voir comment ça a été appliqué.

Monsieur Hotton, je comprends que cette méthode-là de FTA, vous ne l'utilisez pas, là, ce n'est pas...

40

M. JULIEN HOTTON :

Non, ce n'est pas une méthode qu'on utilise, qu'on connaît.

5 **LE COMMISSAIRE :**

C'est bon, je vous remercie. Ça complète, là, pour...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Hotton, de cette question courte qui me permet d'appeler une autre participante, madame Rita Boulanger.

15

Mme RITA BOULANGER

Mme RITA BOULANGER :

20

Bonjour, messieurs.

LE PRÉSIDENT :

25

Bonjour, madame.

Mme RITA BOULANGER :

30

Moi, je me suis fait dire par un ami, parce que moi, de mémoire, je ne m'en rappelle pas, peut-être que la question va aller à Transports Canada. À Gould, Gould Station, dans l'ancien temps, il y avait de l'activité ferroviaire, là, puis c'est planche à perte de vue. Alors, pour faire le transfert, s'il n'y a pas de résidents là, à Gould, ça ne dérangeait pas personne. Ça pourrait être une solution pour sortir les trains de la ville. Mais on ne pourra pas sortir les trains de la ville. Quand ils disent qu'ils sortent les trains de la ville, ce n'est pas vrai, on ne peut pas sortir les trains de la ville parce que les shops en ont besoin puis ils font partie de la ville. Ça fait que je me demandais si, à Gould, est-ce qu'il y en a qui se rappellent de ça?

35

LE PRÉSIDENT :

40

Je veux commencer par demander ça à initiateur. Est-ce que ça... Moi, je n'ai pas lu ce mot-là dans toute l'étude d'impact, mais...

M. CONRAD LEBRUN :

Non, nous autres non plus. À moins que... parce que Gould, c'est quand même à plusieurs kilomètres d'ici.

5

LE PRÉSIDENT :

Je ne sais pas.

10

Bon, je vais... Oui?

M. CONRAD LEBRUN :

Je ne sais pas si c'est un terme que CMQ...

15

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est ça, j'allais demander à CMQ si la CMQ a une réponse?

20

Madame Hamelin?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Non.

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Si je peux me permettre, Monsieur le président. Je crois qu'on fait référence à Gould, on parle de 20 miles à l'ouest de Nantes, c'est bien ça?

30

Mme RITA BOULANGER :

Oui.

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

O.K. Donc, c'est... Mais je crois que CMQR n'utilise pas ce secteur-là.

40

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Je crois que ça n'a jamais fait partie de...

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

C'est ça.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

10 ... du chemin de fer de CMQR.

Je vais devoir me corriger moi-même, là.

15 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

20 À Gould, il y aurait un processus d'évitement, quand on parle de *meet and pass*, qui se ferait là, mais c'est tout.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25 Donc, c'est une voie d'évitement comme il y a à Nantes présentement.

LE PRÉSIDENT :

30 D'accord.

Mme RITA BOULANGER :

35 Mais c'est sur le plat, c'est sur le planche, hein, à Gould?

LE PRÉSIDENT :

40 Vous pouvez me poser la question.

Mme RITA BOULANGER :

Ah, excuse.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je n'ai pas la réponse, mais il faut quand même... vous devez me poser la question. Mais je vais aller chercher la réponse.

10 **Mme RITA BOULANGER :**

O.K., excuse-moi.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous demandez si c'est sur le plat, c'est-tu une pente, à toute fin pratique, presque nulle?

Mme RITA BOULANGER :

20 Bien, à Gould, c'est ça que je m'avais fait dire, là, que c'était planche, moins dangereux, plus sécuritaire.

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien, très bien.

Monsieur Chayer ou madame?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 On nous dit que, effectivement, ce serait une zone qui serait plane, mais encore là, qui est une voie d'évitement simple qui est utilisée, donc il n'y a pas de triage comme tel qui se fait là.

LE PRÉSIDENT :

35 D'accord. Si votre intention, c'est d'attirer l'attention de la commission sur un site potentiel pour une voie d'évitement, ça, vous pouvez le faire dans le cadre soit d'un avis que vous pouvez nous écrire ou encore d'un mémoire ou d'une présentation verbale dans un mois, lorsqu'on reviendra.

40

Mme RITA BOULANGER :

Le 16?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Mme RITA BOULANGER :

10

O.K.

LE PRÉSIDENT :

15

C'est bon?

Mme RITA BOULANGER :

20

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

25

Madame Josée Morin.

Mme JOSÉE MORIN

30 **Mme JOSÉE MORIN :**

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

35

Oui, bonjour, madame Morin.

Mme JOSÉE MORIN :

40

Je voulais spécifier le bruit, t'sais, au niveau de Nantes...parce que la cabane à sucre, c'est

5 Nantes aussi, il y a beaucoup d'impacts à Nantes. Je ne sais pas si vous avez remarqué, il y a beaucoup de gens qui se sont levés pour venir dire leur insécurité. T'sais, il y a des gens qui souffrent. Le bruit, là, ce n'est pas juste le niveau sonore. À Lac-Mégantic, le bruit, là, c'est quand... moi, mes enfants, ils ne dorment plus la nuit, là. Quand ils entendent le train, ça les réveille, parce que mes enfants, ils étaient près du train quand ça a sauté à Lac-Mégantic. Donc, il y a aussi un... émotivement, il y a quelque chose, il n'y a pas juste au niveau du bruit sonore, là, froidement.

LE PRÉSIDENT :

10 Bien, d'ailleurs, docteur Samson a fait clairement allusion à ça.

Mme JOSÉE MORIN :

15 Oui. Et t'sais, comme à Nantes, il y a beaucoup de personnes impactées. D'ailleurs, il y a eu une grosse pétition qui a été déposée hier. Il y a un secteur résidentiel, ce n'est pas juste des terres agricoles puis quelques arbres qui sont situés là, il y a une cabane à sucre commerciale. En passant, ils disaient, dans l'étude d'impact, qu'il n'y avait rien de prévu pour le bruit vu que c'était commercial. Ça fait que...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question?

25 **Mme JOSÉE MORIN :**

Oui. Ma question, c'est que je voulais... hier, vous l'avez posée la question au maire de Nantes et je voudrais la reposer parce que la réponse n'était pas claire. Je voulais lui demander : est-ce que, si on considère tous les impacts sur les gens de sa municipalité, c'est un secteur résidentiel, ça passe dans un 200 mètres et moins du secteur résidentiel, ça passe... ça bloque complètement le développement pour le futur, il l'a dit hier, ça bloque aussi le développement de la cabane à sucre, ça développe... ça bloque le développement de Nantes. Je me demandais si le maire de Nantes appuyait toujours ses citoyens et la résolution qu'il avait déposée au ministre du Transport.

35 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Je vais lui diriger la question, mais permettez-moi d'interpréter ma compréhension de votre réponse d'hier, et vous me corrigerez. Vous avez dit que votre... essentiellement, vous vous rallieriez s'il y avait la gare de triage au parc industriel de Lac-Mégantic, mais que fondamentalement, ce qui serait le plus souhaitable, c'est d'avoir le tracé au nord de la route 161 plutôt qu'au sud. Est-ce que j'ai compris? Et si oui, tant mieux. Sinon, vous pouvez corriger et compléter, s'il vous plaît.

M. JACQUES BRETON :

5 Bon, vous avez assez bien compris mes propos. Donc oui, moi j'aurais préféré le tracé au nord. S'il y aurait possibilité de le changer encore, je le revendiquerais encore. Là, c'est savoir : est-ce que le BAPE a le pouvoir de faire des recommandations en ce sens? Qui nous supporteraient beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

10 Oui. Je pense que je l'ai dit plusieurs fois, là, depuis hier : la commission peut aller dans tous les sens, peut faire toutes sortes de recommandations, elle n'a aucun pouvoir décisionnel, par contre.

M. JACQUES BRETON :

15 J'avais bien compris.

LE PRÉSIDENT :

20 Le plus important, d'où la nécessité d'avoir des mémoires avec un argumentaire fort, c'est que la commission, elle a besoin de bâtir elle-même son propre argumentaire sur des raisons environnementales, puis environnementales au sens très large du terme, ça peut être socio, économique, humain, ça peut être une question de faune avienne ou peu importe. Alors, je profite de cette occasion pour relancer le promoteur. Vous avez... j'ai fait une synthèse ici avec toute l'équipe de la commission sur les éléments fragiles qui ont fait en sorte que vous écartiez la variante justement qui passe au nord, 2Ci, et essentiellement, il y avait deux éléments majeurs que vous aviez soulevés. Il y en avait plusieurs, mais deux majeurs. Le premier, c'était l'enclavement des résidents du Lac de l'Original, et ensuite, des impacts accrus sur les terres agricoles. Encore une fois, vous aviez sorti d'autres facteurs, mais ce sont les deux facteurs clés, disons, que vous avez retenus entre autres dans le résumé, donc ce sont les deux facteurs déterminants.

30 J'aimerais que vous alliez avec une explication la plus claire possible et la plus complète possible qui a fait que vous n'ayez retenu 2Ci, sachant que... donc le reste de l'évaluation a été, entre guillemets, tronquée parce que vous ne l'avez pas retenue. Donc, revenez avec cet argumentaire de façon précise, s'il vous plaît.

35 **M. CONRAD LEBRUN :**

O.K. Comme on avait dit en début de procédure cet après-midi, on voulait revenir sur les variantes. Donc, j'aimerais débiter avec un mot de la mairesse.

40

LE PRÉSIDENT :

Faites juste 2Ci.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Juste 2Ci?

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Mme JULIE MORIN :

15 En fait, je pense qu'il y a une rectification très très très importante à faire.

Julie Morin, mairesse pour... Merci.

20 En fait, il y a une rectification, et je le redis, très très très importante quand vous adressez la question, à savoir que ce n'est pas la Ville qui a choisi ou non le tracé. En fait, dès le départ, depuis notre élection, parce que vous savez que, bon, moi je suis la troisième administration, en fait, depuis 2013. Les conseils ont changé également à deux reprises à Nantes et à Frontenac depuis le tout début du projet. Dès notre élection à nos trois administrations, on s'est tout de suite dit qu'on allait travailler ensemble dans ce projet-là. On a été élu le 1er novembre, et la première lettre qui a été envoyée de
25 façon commune au ministre Garneau s'est fait le 18 décembre de cette même année, 2017.

30 Et dans ce cadre-là, il y avait effectivement... on avait relevé dans le processus du BAPE, du premier BAPE, qu'il y avait des commentaires apportés du côté de Nantes et Frontenac, alors on s'est tout de suite reliés ensemble, avec la MRC, à demander que de nouveaux tracés soient évalués. Donc, ensemble, on a fait cette demande-là, on a réussi à recevoir les sous requis de la part des gouvernements pour pouvoir faire des analyses subséquentes. Et dès qu'on a reçu les analyses, on les a envoyées, et je redis, ensemble aux ministères et c'est eux qui nous ont... qui ont pris la décision.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Quels ministères?

Mme JULIE MORIN :

40 MTQ et Transports Canada.

LE PRÉSIDENT :

Transports Canada?

5 **Mme JULIE MORIN :**

Alors, je pense que la question que vous nous adressez doit être adressée à eux, parce que je tiens vraiment à le préciser : malgré que nous sommes l'initiateur du projet initial, c'est tout de même les gouvernements qui prennent les décisions et je pense que c'est à eux de répondre de leurs décisions.

10

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je dois comprendre, madame, que les éléments qui ont été dégagés dans l'étude d'impact pour exclure 2Ci, à la variante 2Ci, ce sont des arguments que vous pouvez, à certains égards, ne pas juger comme étant des facteurs déterminants puisque le facteur déterminant, selon ce que je viens d'entendre, était un facteur exclusivement politique?

15

Mme JULIE MORIN :

Bien, en fait, je pense qu'il y a une notion... dans le cadre de l'acceptabilité sociale du projet, les maires ont démontré une volonté d'aller le plus loin possible dans l'analyse des différentes variantes possibles, parce qu'il y avait des demandes de certains citoyens, de part et d'autre, entre autres à Nantes et à Frontenac. Alors, les maires ont fait leur travail de dire : « Nous, on doit aller jusqu'au bout pour s'assurer qu'on a été... obtenu toutes les réponses possibles. » Après, bien, les enjeux techniques, les enjeux de coûts et tout ça ont dû être analysés et c'est les paliers de gouvernement qui financent le projet qui ont dû se positionner, et ce n'est pas la Ville de Lac-Mégantic.

20

25

LE PRÉSIDENT :

Et dans la lettre conjointe que vous avez soumise aux deux ministères des Transports...

30

Mme JULIE MORIN :

Oui.

35

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que vous aviez indiqué la volonté ou l'intérêt spécifique pour la variante 2Ci? Je veux juste comprendre un peu l'objet de l'intervention.

40

Mme JULIE MORIN :

5 Bien, en fait... en fait, il y avait un souhait des municipalités que les impacts soient le plus possible minimisés, bien sûr, sur les populations, donc les citoyens des trois municipalités. Alors, on avait envoyé les rapports en nommant les enjeux que chacune des municipalités relevait sur son territoire en les déposant et en demandant au gouvernement d'analyser en fonction ses enjeux à lui auxquels on n'a pas accès.

LE PRÉSIDENT :

10 Mais je veux juste comprendre.

Mme JULIE MORIN :

15 Oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Quand est-ce que que cette lettre-là a été envoyée? Après l'étude ou avant l'étude?

Mme JULIE MORIN :

25 Bien là, il y a plusieurs études. Elle a été envoyée en avril 2018, si je ne m'abuse.

LE PRÉSIDENT :

Donc, en avril 2018, je présume qu'une bonne partie de l'étude d'impact avait été réalisée?

Mme JULIE MORIN :

30 La première étude de faisabilité, mais pas l'étude d'impact environnementale.

LE PRÉSIDENT :

35 O.K.

Mme JULIE MORIN :

40 Est-ce que je me trompe ou? C'est comme entre les deux.

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'est pas juste une simple nuance.

5 **Mme JULIE MORIN :**

O.K.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Ce que je veux comprendre, c'est : qu'est-ce qui a fait en sorte que 2Ci n'ait pas été retenue dans l'étude d'impact? Évidemment, dans l'étude...

15 **Mme JULIE MORIN :**

Bien, en fait, c'est que... bien, à ça, je répondrais que c'est les gouvernements qui se sont positionnés à nous dire : « Ces options-là ne sont pas retenues, alors continuez avec le tracé prévu à 133 millions », et je pense que là, les ministères ont les réponses. Actuellement, je sais que le MTQ, je sais que Transports Canada sont capables de répondre à votre question.

20

LE PRÉSIDENT :

Donc les ministères... est-ce que les ministères avaient les arguments que vous avez dégagés dans l'étude d'impact pour exclure 2Ci?

25

Mme JULIE MORIN :

Bien nous, on n'a jamais exclu 2Ci avant de faire les demandes. On a fait la demande... en fait, il y avait... le projet... Le 11 mai, les gouvernements ont annoncé le tracé que vous voyez là. Et donc, les municipalités ont fait les demandes de révision et les gouvernements ont répondu que ce que n'était pas des options et ont annoncé... en fait, là, je l'ai peut-être dit à l'envers. On a fait des demandes de variantes, et ensuite de ça, il y a eu l'annonce, le gouvernement a annoncé que ce n'était pas ces variantes-là, mais bien le tracé initial à 133 millions.

30

35 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez déposer cette lettre?

40

Mme JULIE MORIN :

Oui oui, bien sûr.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

10 **Mme JULIE MORIN :**

Bien sûr. Puis je pense que c'est important que les deux ministères aujourd'hui puissent répondre, vous dire publiquement aussi qu'est-ce qu'ils nous ont répondu à la base, ce qui a fait que, finalement, on a poursuivi le projet avec le projet initial. Parce que si à ce moment-là les gouvernements avaient dit : « Bien oui, effectivement, on accepte une ou l'autre variante ou les deux », bien, le projet dont on traite serait différent, là.

15

LE PRÉSIDENT :

Je vous avoue que c'est une information qui me désarçonne.

20

Mme JULIE MORIN :

O.K.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Je l'ignorais. J'ai toujours cru que c'est l'étude d'impact, donc c'est la science, ce sont les impacts qui ont amené l'initiateur ou son consultant à exclure les autres variantes. Alors là, vous me donnez une nouvelle qui est quand même... qui me surprend, mais c'est sûr que je dois me resaisir moi aussi et voir qu'est-ce que nous pouvons faire avec ça, parce qu'au fond, dans la présentation que vous allez faire tout à l'heure sur 2Ci, si les enjeux sur lesquels vous vous êtes basés pour exclure cette variante-là, ce sont des enjeux périphériques et que le seul vrai enjeu, c'est un enjeu politique, cette information-là revêt une importance tout autre pour la commission d'enquête. Donc...

30

35 **Mme JULIE MORIN :**

Mais est-ce que vous permettez peut-être de...

40

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais j'y vais, j'y vais.

5 **Mme JULIE MORIN :**

Parce que ce n'est pas que politique, mais je pense que c'est eux qui vont pouvoir vous répondre. Je ne veux pas qu'on se mette dans une position délicate.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Je voulais juste vous dire que je suis surpris, puis en même temps, en vous parlant, ça me permet de constituer la question dans ma tête que je vais leur poser.

15 **Mme JULIE MORIN :**

Parfait.

20 **M. JACQUES BRETON :**

Monsieur le président, est-ce que je peux intervenir?

LE PRÉSIDENT :

25 Oui oui, bien sûr, Monsieur le maire.

M. JACQUES BRETON :

30 J'ai une réponse ici qui m'a été transmise par mon député, Luc Berthold, et ici, on donne... par monsieur le ministre du Transport, monsieur Marc Garneau, les raisons pourquoi que les tracés n'ont pas été retenus. Les réponses énoncées là m'ont très déplu, mais écoute, on nous envoie une lettre, c'est une réponse, ça fait qu'on vit avec. Par contre...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, mais pourriez-vous, si ce n'est pas trop long, pourriez-vous les lire, ces raisons-là pour lesquelles... si c'est une lettre spécifique à 2Ci en particulier, là.

40

M. JACQUES BRETON :

Bon, je vais lire un en-tête, là :

5 « *J'ai pris bonne connaissance du contenu de votre correspondance.* »

Ça fait que là, ça parle de mon secteur.

10 « *L'option qui consiste à passer au nord de la route 161 avec des étagements a été examinée à l'annonce du 11 mai 2018. Cette option n'a pas été retenue, car elle présentait une plus grande incidence sur les cours d'eau et elle nécessitait un plus grand volume de déblai et un réaménagement urbain important en raison des étagements.* »

15 Là... en tout cas, où est-ce qu'on avait défini que le tracé rouge passe, là, je ne vois pas grand maison dans ce coin-là à part une. Ça fait que là, la réponse, c'est pour ça que je dis qu'elle me déplaît par rapport que c'est un peu ambigu, là. Je voudrais qu'on me prouve cet élément-là, là, « un grand aménagement urbain ». Je pense mon collègue veut intervenir aussi.

LE PRÉSIDENT :

20 Monsieur le maire, est-ce que vous pourriez déposer une copie de cette lettre-là, s'il vous plaît?

M. JACQUES BRETON :

25 Oui, oui, je vais faire.

LE PRÉSIDENT :

30 Monsieur Chayer, pourriez-vous nous éclairer un peu là-dessus?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 Tout à fait. Si vous le permettez, j'aimerais m'avancer pour être en mesure de pointer certains éléments sur...

LE PRÉSIDENT :

40 Allez-y, mais je vous demande de parler au micro quand même...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... qui doit être disponible à quelque part.

Il est juste à côté du projecteur. Du côté gauche.

10

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Je vais essayer de me mettre pour que tout le monde voit.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

20

Allez-y.

M. CONRAD LEBRUN :

25

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

30

Oui?

M. CONRAD LEBRUN :

C'est Conrad Lebrun. Je veux juste remettre en contexte un peu l'échéancier de tout ce qui s'est passé pour arriver dans les études de variantes.

35

En fait, il y a eu le dépôt des documents en PP qui ont fait... qui sont venus décrire la variante 2. Donc, une fois que la variante 2 a été présentée aux municipalités, tout ça, il y a une des demandes de variantes qui ont été faites, on a été chercher du budget, et puis il y a eu la note technique produite par AECOM sur les variantes 2B plus 2C. Ça, c'est avant l'annonce ministérielle sur le projet.

40

Donc, est arrivé le 11 mai 2018 pour l'annonce du projet, et suite à cette annonce-là, là, il y a quand même eu une recharge pour faire les études de variantes 2Bi et 2Ci. C'est là qu'on en est rendu.

5 Ça fait qu'on voulait juste mettre un peu en contexte parce que là, on... sur la lettre que monsieur Breton a lu, on parle d'étagements routiers, ça fait que je ne sais pas si on parle de la 2C ou si on parle de la 2Ci. Mais on voulait juste mettre en contexte que l'étude 2B, 2C pour la variante de Nantes, la 2C passait en dessous du 10e rang, en dessous de la route 161, et que la 2Ci passe au niveau du sol, donc fait des passages à niveau. Puis c'est là qu'on expliquerait plus techniquement les décisions des gouvernements.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, monsieur Chayer?

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

Merci beaucoup. Donc, je voulais juste être en mesure, là, de bien présenter. Il y a cinq raisons principales pour lesquelles cette option-là n'a pas été retenue.

20 Est-ce que tu peux, Jean, remettre la carte, s'il te plaît?

25 Comme ça a été expliqué, il y a eu une demande à l'effet d'étudier cette... ce tracé-là. Ce n'est pas nécessairement une décision politique, mais c'était bien une décision technique. Donc, ce qui avait été demandé à Transports Canada et au MTQ, c'était d'évaluer au niveau de la sécurité si ces options-là pouvaient être envisagées. Donc, les raisons... donc, l'objectif principal... l'objectif principal vraiment est d'essayer d'éviter les terrains vacants ici, au sud de la 161 en passant au nord.

30 Donc, une des premières... une des premières raisons, des premières constatations qu'on fait, c'est que, comme je l'ai mentionné hier, la route 161 est une route de catégorie nationale de 90 kilomètres/heure, donc le risque de collision ici est beaucoup plus élevé. Donc, dans la version 2C, on parlait d'étagement à niveau qui vient diminuer le risque, évidemment, mais qui augmente considérablement les coûts. Dans la version 2Ci qui a été apportée, donc on fait... on parlait d'un passage à niveau. Donc, principalement à cet endroit-là, l'angle qui est ici atteint un angle de 137 degrés, et la norme maximale acceptable est de 140 degrés. Donc, on est très proche de la limite acceptable pour ce qui est de l'angle qui est utilisé entre le corridor ferroviaire et la route 161. Combinée à cet angle-là, il y a également la pente et le fait que la route 161 est utilisée par plusieurs camions lourds, donc on parle de 20 à 30 % de camions lourds.

40 Donc, pour ces raisons-là, le secteur ici est considéré à... ayant un risque de collision plus élevé que la voie qui passe au sud évidemment, là, elle ne croise pas la route 161.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y aurait d'autres situations similaires ailleurs au Québec ou au Canada? Et si oui, est-ce que vous avez examiné la fréquence d'accidents?

5

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse, il faudrait que je revienne...

10

LE PRÉSIDENT :

Pourriez-vous...

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Je pourrais demander à mon collègue peut-être du MTQ, là, mais il faudrait que je vous revienne avec la réponse là-dessus.

20

M. GABY GENDRON :

Monsieur Zayed...

25

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Chayer...

30

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

35

LE COMMISSAIRE :

... il y a quand même un passage à niveau dans la variante 2. Vous traversez la 161...

40

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

... avec un angle qui est même assez prononcé, là, quand on...

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

Oui. Au début ici du rond-point.

LE COMMISSAIRE :

10

Quand on examine l'audit de sécurité, l'angle pour le croisement de la route 161 est à 137 ou 138.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15

Assez élevé également. La raison qui a été évoquée, c'est qu'ici, la vitesse, étant donné qu'on vient de prendre le carrefour giratoire, la vitesse est beaucoup moindre que si vous êtes situé ici où vous avez déjà eu le temps de prendre de la vitesse en descendant. Également, la pente, il y a... la combinaison entre la pente de la 161 et l'angle qui est fait ici qui fait en sorte que c'est un problème de sécurité, disons, majeur.

20

LE COMMISSAIRE :

Quelqu'un qui voyage dans l'autre sens, parce que là, oui, je comprends, là, d'ouest en est.

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

Exactement.

LE COMMISSAIRE :

30

Mais quelqu'un qui revient dans l'autre sens, la limite est 90 quand même, là, il s'en vient vers le carrefour giratoire...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35

Oui.

LE COMMISSAIRE :

40

Il va devoir passer sur le passage à niveau aussi.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui, mais il y a quand même un ralentissement qui se fait qui est quand même majeur, là, les gens ne passent pas au carrefour giratoire à 90 kilomètres/heures normalement, là.

5

Donc ça, c'était le point numéro 1, c'était pour une raison de sécurité, c'était vraiment ce point-là qui a été retenu.

10

Je parlais de la pente tout à l'heure. Donc, la pente ici pour le scénario numéro 2, on parle d'une pente de 1.06, tandis que la pente ici, on parle de 1.2. Donc, l'objectif a toujours été de ne pas dépasser un degré de pente. Donc, on a retenu également l'option qui avait la plus faible pente.

15

L'autre point, on va en parler un petit peu, c'est au niveau du Lac à l'Original qui est situé juste ici. Donc, le Lac à l'Original, il y a une route pour s'y rendre. En fait, vous avez le rang... le rang 10, le rang 10, et avec un corridor d'accès ici qui permet à environ 75 résidences de pouvoir... 75 résidences, là, environ 150 personnes, de... c'est leur moyen, là, de pouvoir accéder à cette zone-là. Donc, avec un train qui passe au nord de la 161, si le train devait être immobilisé ici pour des raisons de sécurité publique, donc on ne peut plus utiliser le rang 10 pour aller chercher des gens ici, soit en ambulance, pompiers, et cetera. Il y a d'autres façons d'y accéder, mais ce serait beaucoup plus long. Donc, pour cette raison-là également, on considère que ça amène des problèmes au niveau de sécurité publique.

20

LE COMMISSAIRE :

On parle de... juste pour bien comprendre, là...

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

30

LE COMMISSAIRE :

... pour que je sois sûr, là, on ne parle pas d'un train qui passe, là?

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Non, on parle dans le cas où un train serait immobilisé ici. Un train normalement va avoir une longueur d'environ deux kilomètres, donc dans... si le train devait être immobilisé ici, il viendrait couper le rang 10 et donc pourrait créer une situation problématique pour l'accès à des pompiers, l'accès à des ambulances pour le secteur du Lac à l'Original.

40

LE COMMISSAIRE :

Un train qui serait immobilisé par... à cause d'une panne ou?

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

Panne ou, disons, un accident sur la 161 ou autre.

Mme RITA BOULANGER :

10

Est-ce que vous me permettez de juste faire un commentaire? Parce que mon...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15

J'aimerais terminer, s'il vous plaît.

Mme RITA BOULANGER :

20

O.K., oui.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Donc, c'est un des... un des autres points. Également...

25

Je ne sais pas si tu avais, Jean, l'autre carte qui montrait le drainage?

Il y a un des facteurs qui avait été considéré. On a parlé beaucoup, là, des milieux humides dans ce secteur-là, bien qu'on n'ait pas, là, toutes les superficies, mais il y a eu...

30

Merci beaucoup, c'est exactement ça.

35

Il y a eu des analyses qui ont été faites au niveau de l'écoulement et du drainage. Donc, au niveau du sud de la 161, l'écoulement se ferait en ce sens-là, tandis que dans la portion nord du terrain, l'écoulement se ferait graduellement plus vers le Lac à l'Original. Donc, pour ces raisons-là également, s'il y avait un déversement, s'il y avait un accident majeur, ça prendrait des... je manque le terme, là, des... pas des bermes, mais des fossés de rétention pour être en mesure de sécuriser le secteur du Lac à l'Original.

40

Donc, pour l'ensemble de ces raisons-là, les deux ministères en sont venus à la conclusion que cette option-là ne pouvait pas être retenue.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous, monsieur Chayer.

5 Ça va, madame?

Mme RITA BOULANGER :

Est-ce que vous me permettez de faire un commentaire?

10

LE PRÉSIDENT :

Non, non.

15 **Mme RITA BOULANGER :**

Parce que mon... O.K. Parce que mon conjoint était chef pompier et le secteur de Lac à l'Original, c'est Sainte-Cécile qui le dessert et non Lac-Mégantic, et si on le met au sud, c'est... tout le monde est enclavé de toute façon parce qu'ils ferment le 11.

20

LE PRÉSIDENT :

Mais vous avez été très habile, vous avez émis quand même votre commentaire, alors...

25 **Mme RITA BOULANGER :**

Oui. Puis dans le bas du 10 aussi, il y a beaucoup d'accidents.

LE PRÉSIDENT :

30

Madame, merci.

Mme RITA BOULANGER :

35 O.K.

LE PRÉSIDENT :

Merci. O.K.

40

J'appellerais maintenant monsieur Sylvain Côté, mais nous allons devoir procéder aussi avec une série de questions très pointues par... qui seront présentées par mon collègue.

Donc, Sylvain Côté pourrait se présenter à la table.

5

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Monsieur le président, Jean-Marc Bissonnette, ici, Transports Québec. J'aurais peut-être juste deux petits éléments pour compléter la présentation qu'a faite mon collègue. Je ne sais pas si vous me permettez d'intervenir?

10

LE PRÉSIDENT :

Oui.

15

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Deux petites choses. Vous avez questionné le fait, là, que le passage à niveau près du carrefour giratoire était à angle fort. Effectivement. Mais aussi, il faut considérer qu'il existe déjà, ce passage à niveau là, il y en a déjà un. Il va être déplacé, il va être modifié un peu, mais il y a déjà une habitude par rapport à l'existence d'un passage à niveau dans ce secteur-là. C'est un élément qui est considéré.

20

L'autre élément que je voulais préciser : le trafic routier sur la route 161 est amené à augmenter aussi avec l'augmentation d'activités économiques. Donc, il va y avoir une densification du trafic routier, donc une augmentation des risques par rapport au franchissement d'un passage à niveau.

25

Enfin, si on ajoutait un deuxième passage à niveau pour passer au nord, ça amènerait une obligation à modifier la géométrie de la route dans le secteur du passage à niveau, entre autres avec des coûts supplémentaires.

30

Puis je voulais mentionner aussi que la décision...

LE PRÉSIDENT :

Attendez, attendez.

35

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Oui?

40

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi? Pourquoi?

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

Bien là, il faudrait faire la route sur un secteur d'à peu près 500 mètres, là, pour le... dans le secteur du passage à niveau parce qu'il faudrait modifier la géométrie, donc l'angle de la route par rapport au passage.

10

LE PRÉSIDENT :

Donc ça... en fait, ça enlève un des arguments qui viennent d'être présentés, si vous faites ça.

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

Lequel?

LE PRÉSIDENT :

20

Celui justement de l'angle de la route.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

25 Bien, pas l'angle, ça n'enlève pas l'argument par rapport à l'angle de la voie ferrée versus la route. C'est qu'on est obligé de refaire la structure de la route à cet endroit-là, changer l'angle de la route pour diminuer l'impact que le...

LE PRÉSIDENT :

30

Bien, justement. En tout cas, mais justement...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

35 Oui, mais c'est des transformations obligatoires. Mais ce que je voulais mentionner, et peut-être l'élément le plus important, c'est que la décision qui a été prise là-dedans, ce n'est pas une décision qui relève d'un coût plus important pour la variante 2Ci versus la variante 2, c'est... la différence de coût n'était pas majeure. C'est vraiment une décision qui porte sur la sécurité. Le fait de choisir la variante 2Ci nous amenait plusieurs aspects, plusieurs éléments qui amenaient une augmentation du risque. Et
40 pas juste un, je veux dire, on a quatre, cinq éléments qui augmentent le risque. Le risque sur la sécurité

5 publique par rapport à l'enclavement de Frontenac est un élément qu'on jugeait majeur, l'accès au niveau des ambulances, des services de police, des services de pompiers. La voie au sud de la 161 permet toujours un accès par la 161. On ne peut jamais enclaver. Les convois les plus longs ont 2.5 kilomètres de long et avec un convoi de 2.5 kilomètres, on ne peut pas enclaver tous les accès au Lac... par la 161 et au Lac à l'Original.

Donc, c'est vraiment une décision qui porte sur : maximiser la sécurité, minimiser les risques, et c'est dans ce sens-là qu'on a choisi la variante 2 plutôt que la 2Ci.

10 **LE PRÉSIDENT :**

15 Je serais intéressé peut-être ce soir, quand on... parce que là, cet après-midi, c'est... manifestement, nous n'aurons pas le temps de parler de risques technologiques, mais tout comme ils l'ont fait, l'initiateur l'a fait pour les risques... l'évaluation des risques technologiques, j'aimerais que vous essayiez de réfléchir, peut-être que vous avez un modèle qui permet de le faire rapidement, je n'ai aucune idée, de voir quelle est la probabilité que le train soit... stationne pour un accident quelconque sur... justement comme nous l'a montré monsieur Chayer, soit bloqué et qu'il empêche les résidents de Lac de l'Original de traverser vers Lac-Mégantic, là. Ça aussi, c'est une probabilité. Alors, j'aimerais savoir quelle est cette probabilité. Un peu comme le... l'analogie est peut-être boiteuse, mais si la probabilité, c'est que ça arrive une fois par 10 ans ou si ça arrive une fois par 20 ans ou si c'est une fois par 20 jours, évidemment, c'est très différent. À ce moment-là, le facteur peut être relativisé. Disons que c'est un aspect qui manque à la présentation, là.

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

Oui. Bien, c'est pour ça que je vous mentionnais que c'est un ensemble de facteurs qui, cumulés, pour nous, représentaient un risque plus... beaucoup plus important avec la 2Ci qu'avec la 2...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

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

... avec la variante 2, bien, qu'on a retenue, on a toujours un accès au Lac Frontenac.

LE PRÉSIDENT :

40 Mais si ça n'a pas été quantifié, je vous demande juste de me dire que ça n'a pas été quantifié, mais si cet aspect-là a été quantifié, parce que c'est un... c'est quelque chose qui est revenu dans

l'étude d'impact, l'enclavement, c'est une...

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

5 O.K.

LE PRÉSIDENT :

... c'est une dimension qui est revenue dans la présentation.

10

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Ça n'a pas été quantifié, mais l'équipe, la direction du transport ferroviaire, l'équipe qui s'occupe de la sécurité ferroviaire s'est penchée sur les deux scénarios et ont fait une analyse de chacun des scénarios...

15

LE PRÉSIDENT :

Non, ça...

20

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

... et c'est le résultat de cette analyse-là qui vous sont présentés ici, mais il n'y a pas de quantification, là, du risque qui a été faite.

25

LE PRÉSIDENT :

Quand vous dites qu'elles sont présentées ici, c'est où, ça, « ici »?

30

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Bien, c'est ce qu'on vous a... ce qu'on vient de présenter verbalement, là.

LE PRÉSIDENT :

35

Ah, d'accord.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

Parce que ça, on a travaillé ensemble là-dessus, l'équipe de Transports Canada et nous.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, monsieur.

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

Monsieur le président, si vous me permettez. Donc, vous sembliez mentionner au niveau de la 161, là, les travaux, que ça pourrait réduire l'angle. En fait, ce n'est pas l'angle qui est longitudinal, mais plutôt la pente. Donc, les travaux sur la 161 seraient... permettraient de modifier la pente, mais l'angle resterait le même.

10

LE PRÉSIDENT :

Ah, d'accord. Merci de cette précision.

15

Alors, monsieur Renaud?

PAR LA COMMISSION

20

LE COMMISSAIRE :

J'aurais des... peut-être des questions, une série de questions pour CMQR pour bien comprendre, là. C'est quoi le... quels sont les produits que vous transportez actuellement sur votre réseau?

25

Me STÉPHANIE HAMELIN :

On a une variété de produits différents, incluant des produits dangereux. Les produits dangereux représentent environ globalement 20 % de l'ensemble des produits que nous transportons, là, annuellement.

30

LE COMMISSAIRE :

Quand vous dites « produits dangereux », vous faites référence à quoi? Propane ou?

35

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Bien, on sait qu'il n'y a pas de pétrole brut que nous transportons à Lac-Mégantic, il n'y en a pas. Pour le reste, c'est de l'information qui, on considère, appartient à nos clients. On a des obligations de

40

5 divulgation par rapport aux types de produits dangereux lorsque nous en transportons puis on fait ces divulgations-là aux autorités compétentes. On fait aussi les divulgations qui sont... qu'on s'est nous-mêmes imposés à la Ville de Lac-Mégantic. À chaque train qui contient des matières dangereuses, on envoie un avis au préalable. Mais pour le reste, on considère que la nature des produits, pour des questions de sécurité, ce n'est pas de l'information qu'on dissémine.

LE COMMISSAIRE :

10 Il y a des avis qui sont envoyés à toutes les municipalités qui...

Me STÉPHANIE HAMELIN :

15 Non, ça a été fait de façon volontaire avec la Ville de Lac-Mégantic en raison des circonstances.

LE COMMISSAIRE :

20 On a fait des... il y a eu des simulations qui ont été faites par l'initiateur, des analyses de risque avec du chlore, de l'ammoniac, de l'acide chlorhydrique et, évidemment, les rayons d'impact, si on veut, là, en cas d'accident étaient substantiels. Est-ce que ce sont des matières... Je comprends, là, que... ce que vous me dites, vous ne voulez pas tout divulguer, mais est-ce que ce sont des matières que vous êtes susceptibles de transporter sur le réseau?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

25 Je ne veux pas y aller de manière nominative, mais à l'exception du pétrole brut qu'on a dit qu'on ne transporte pas, qu'on n'a pas de plan de transporter, pour le reste, on aurait les autorisations en place pour le faire puis on le ferait conformément à la réglementation.

LE COMMISSAIRE :

30 Donc, ça pourrait être fait, ça pourrait arriver?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

35 C'est possible.

LE COMMISSAIRE :

40 Est-ce que le... peut-être... Bien, je vais vous poser la question, Transports Canada pourra peut-être répondre. Est-ce qu'il y a eu des analyses de risque qui ont été conduites? On voit ici, là, dans

5 le cas de la voie de contournement, on fait une analyse de risque par rapport aux produits qui sont transportés, par rapport au risque d'accident. Lorsque la voie a été remise en fonction, parce que cette voie-là, à un moment donné, elle a été... lorsque la voie, en 2013, est-ce qu'il y a eu des analyses de risque qui ont été faites pour déterminer s'il était... s'il y avait des risques qui dépassaient les limites, là, des guides, comme on parlait ce matin, là, du Conseil canadien des accidents industriels majeurs?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10 Luc-Alexandre Chayer. Je n'ai pas la réponse à votre question. Ma compréhension étant que suite à la tragédie, la voie ferroviaire a été rapidement reconstruite pour permettre aux activités économiques de pouvoir se poursuivre. Il faudrait que je vérifie, là, pour des analyses de risque. Mais c'était pour reprendre les mêmes... sensiblement les mêmes activités, à l'exception du transport du pétrole. Donc, je n'ai pas la réponse, mais je pourrai aller chercher la réponse si...

15 **LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez d'un changement volontaire, là, qui a été fait d'avertir les municipalités des produits qui sont transportés quand il y a des produits dangereux. Je comprends bien, là, c'est...

20 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Ça a été un engagement volontaire qui a été pris avec la Ville de Lac-Mégantic.

25 **LE COMMISSAIRE :**

Si je vous demandais si... est-ce qu'il y a... dans vos procédures opérationnelles, qu'est-ce qui a changé depuis, on va dire 2013, là, mais je pense que c'est après ça, là, mais...

30 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

35 Lorsqu'on est devenu propriétaire des actifs, c'est un changement de culture de sécurité qui a été opéré suite à notre... suite à l'achat. Au niveau des activités, les programmes de formation par rapport aux employés ont été bonifiés. T'sais, on s'entend que pour nous, d'opérer de manière sécuritaire, c'est toujours... ça se fait toujours en vertu de la réglementation qui est applicable, mais à plusieurs égards, on allait au-delà de ça. On a des systèmes d'audits de vérifications à l'interne qu'on a mis en oeuvre qui vont au-delà de certaines exigences réglementaires. Comme je vous parlais de la formation des employés. Ça fait que ça a véritablement été un changement de culture qui a été opéré.

40

LE COMMISSAIRE :

Il y a certains changements qui étaient réglementaires. Quels sont les principaux changements, là, qui sont appliqués maintenant sur cette voie-là? Peut-être Transports Canada, là.

5

M. LUCIANO MARTIN :

Je vais essayer de... si j'ai bien compris la question, genre les différents changements réglementaires qui ont été mis en oeuvre depuis Mégantic...

10

LE COMMISSAIRE :

Qui affectent... qui vont affecter les procédures opérationnelles.

15

M. LUCIANO MARTIN :

... qui vont affecter les procédures opérationnelles. Oui. Dans un peu l'ensemble des choses, les grands changements principaux : sécurisation des trains, au niveau des standards pour les wagons-citernes, bonifier les DOT-117 que... dont on parle aujourd'hui, le retrait des DOT-111 de façon progressive. Au niveau des analyses pour les itinéraires clés, les trains clés, les compagnies ferroviaires sont obligées de faire certaines analyses de risque pour certains itinéraires où ils traversent avec des marchandises dangereuses.

20

Le fait qu'on doit réduire la vitesse proche des communautés si on transporte des marchandises dangereuses de certaines classes, des... surtout au niveau des produits inflammables. Le fait qu'on a des... puis là, je vais... il va falloir que je me réfère à mon collègue qui est plus calé en matières dangereuses vis-à-vis les ERAPS, les... voyons, les plans d'intervention d'urgence qui pourraient être... qui devaient être bonifiés. C'est des éléments qui viennent changer la façon que les compagnies opèrent, comment ils vont... les vitesses, les... certaines façons de mettre en... de concevoir leurs trains avant qu'ils les mettent sur la voie.

25

30

LE COMMISSAIRE :

Ces changements-là affectent directement...

35

M. LUCIANO MARTIN :

Toutes les compagnies de chemin de fer à travers le pays.

40

LE COMMISSAIRE :

O.K.

5 **M. LUCIANO MARTIN :**

Et puis John Tomaselli, mon collègue.

10 **M. JOHN TOMASELLI :**

Bonjour, je suis un inspecteur pour transport de marchandises dangereuses. Avant de parler des plans d'urgence, je vais juste parler un peu de l'Ordre 36 qui oblige les compagnies ferroviaires de donner de l'information aux municipalités. Donc, Lac-Mégantic reçoit plus d'informations de façon volontaire, mais toutes les municipalités au Canada ont l'option d'obtenir cette information-là. Il y a moins d'informations que... ils n'auront pas le document de chaque train, là, mais c'est quand même... ce n'est pas juste à Lac-Mégantic.

20 Pour des plans d'urgence, c'est quelque chose qui a été rajouté après la tragédie de Lac-Mégantic, il y a maintenant une obligation pour les expéditeurs d'avoir un plan d'urgence pour les produits inflammables transportés par rail. Donc, l'industrie supporterait un incident ferroviaire.

LE COMMISSAIRE :

25 Les plans d'urgence de... peut-être, là, monsieur Boivin, ces plans d'urgence là doivent être arrimés, j'imagine, avec les plans d'urgence des différentes municipalités? Comment ça se passe à ce niveau-là?

M. JOHN TOMASELLI :

30 Ça fait que, en réalité, l'industrie, si on reparle... je ne sais pas, une raffinerie, par exemple, à Valero, on peut prendre Valero comme exemple, aurait un plan d'urgence pour supporter... donc, le plan d'urgence décrirait comment est-ce qu'eux, ils pourraient supporter la municipalité.

LE COMMISSAIRE :

35 Dans le cas de « CQMR », est-ce que vous avez un plan d'urgence?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40 Oui, c'est une obligation réglementaire.

LE COMMISSAIRE :

Oui. Est-ce que ce plan d'urgence là pourrait être déposé?

5 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

On en aurait un quand même, là, juste préciser.

LE COMMISSAIRE :

10 Oui, oui, oui, c'est ça. Est-ce que ce plan d'urgence là pourrait être déposé pour qu'on puisse voir ce...

M. JACQUES BRETON :

15 Monsieur le commissaire, est-ce que je peux intervenir en attendant qu'il donne la réponse?

LE PRÉSIDENT :

20 Allez-y.

M. JACQUES BRETON :

25 Bon. Nous, comme c'est là, dans notre plan d'urgence, moi je travaille sur les deux, là, je m'occupe des pompiers et je m'occupe du plan de sécurité civile, donc quand il y a... mettons qu'il y aurait un déraillement de train, là, comme c'est là, la seule manière que j'ai d'identifier la matière qu'il y a dans le wagon, c'est par la pancarte qu'il y a dans le côté, la pancarte rouge avec un numéro dessus. Ça fait que là, quand je lis le chiffre sur cette pancarte-là, ça m'identifie un type de produits. Ça ne me dit pas sur quoi que j'interviens, ça me dit : c'est dans ce groupe-là de produits. C'est un peu ambigu d'envoyer des pompiers à l'attaque sur quelque chose puis on ne sait pas c'est quoi qu'on va affronter.

35 Donc, je comprends qu'une compagnie ferroviaire a peut-être des niveaux de confidentialité avec leurs clients qu'ils doivent respecter, mais ça, ce n'est pas des choses qu'on divulgue au voisin sur le bord du trottoir, là, c'est des choses qui restent à l'intérieur du système d'incendie, que s'ils ont affaire à intervenir, ils en ont besoin, c'est essentiel qu'ils sachent, et on ne le sait pas, là.

LE PRÉSIDENT :

40 Mais...

M. JACQUES BRETON :

Là, le monsieur au bout, il me dit qu'on a accès à ça. Bien, je veux avoir accès à ça parce que je n'ai pas accès à ça.

5

LE PRÉSIDENT :

Pourriez-vous répondre à ceci? Parce que ça, finalement, ça ne converge pas avec ce que vous venez de dire.

10

M. JOHN TOMASELLI :

Oui, bonjour, John Tomaselli, Transports Canada. Juste pour clarifier.

15

Donc, si vous voyez le placard, vous voyez... sur un wagon-citerne, vous voyez aussi le numéro UN, donc vous pouvez vérifier exactement c'est quoi le produit dans le contenant. Par contre... Ça fait que le plan d'urgence de chaque expéditeur est spécifique à leur produit. Donc, un producteur de chlore va avoir un plan spécifique à leur produit qui décrit les équipements, les ressources, la formation que leur équipe vont avoir, et cetera. On ne peut pas... Donc, c'est l'expéditeur qui a ce plan-là et leur obligation est de supporter la municipalité en cas de besoin. C'est certain que s'il y a un incident majeur, la municipalité va avoir besoin d'une assistance. Ça, c'est certain.

20

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Boivin, peut-être nous éclairer, là, par rapport à... parce que là, c'est l'expéditeur qui a un plan d'urgence et qui supporte la municipalité. Comment ça fonctionne au niveau de la sécurité publique, là, de... au niveau de la loi aussi, des exigences?

25

M. STEVE BOIVIN :

Oui. C'est très très complexe, surtout au milieu ferroviaire pour nous, là, à la sécurité civile. Au niveau réglementaire, nous, on n'a aucune obligation légale qui nous permettrait de demander les plans d'urgence, surtout les compagnies fédérales ferroviaires. Si je me rapporte à l'Office national de l'énergie pour les pipelines, au cours des dernières années, ils ont modifié leur loi pour rendre obligatoire la divulgation de leur plan d'urgence. Maintenant, toutes les compagnies de pipelines ont sur leur site internet accessible justement suite au BAPE d'Énergie Est qu'on a fait ensemble, la divulgation des plans d'urgence. Donc, les compagnies maintenant divulguent leur plan d'urgence.

30

35

Effectivement, depuis Mégantic, il y a eu différentes modifications réglementaires, surtout au niveau fédéral, donc l'Ordre 36, la divulgation des produits transigés, ce que monsieur parlait. Toutefois,

40

5 pour avoir collaboré avec plusieurs autorités municipales, ça, c'est assez contraignant. C'est une entente de confidentialité. C'est... il y a beaucoup de formulaires. Moi, j'ai tenté d'avoir accès; on m'a refusé parce que c'est juste un intervenant d'urgence local. Quand moi, je suis arrivé avec ma demande nationale, c'était un peu trop gros pour les formulaires, alors... Donc, on n'a pas accès à ça. Puis le conseiller *régionaux* qui accompagne les municipalités dans la planification des mesures d'urgence, bien ça, ça fait un manque pour améliorer la planification des mesures d'urgence si on ne peut pas avoir accès à ces données-là.

10 Comme je parlais avec monsieur Bissonnette, la divulgation des produits se fait sur un ensemble de produits, donc la plus grande quantité. Alors, c'est vrai que c'est accessible. Donc, les municipalités qui ont fait l'entente de confidentialité *peut* planifier des urgences. Donc, est-ce qu'ils ont les capacités de réponse en fonction des produits qui transigent?

15 C'est une amélioration, c'est vrai, depuis l'Ordre 36. Par contre, il reste beaucoup de travail à faire pour que toutes les municipalités aient la capacité d'analyser ces données-là et d'y répondre, parce que ce n'est pas toutes les municipalités qui ont des services Hazmat, matières dangereuses, donc il faut aller chercher des moyens, peut-être par MRC, par regroupement municipal, et ça, il y a beaucoup de travail à faire, et... Donc, tout ça, c'est pour l'Ordre 36.

20 Il y a le règlement sur les itinéraires clés qui a été discuté tout à l'heure. Ça, c'est une autre chose. C'est très très bien. Il y a 28 critères qui ont été identifiés dans l'évaluation du risque. Toutefois, encore une fois, déception, c'est que la compagnie ferroviaire consulte la municipalité, fait son analyse, son évaluation du risque, donne à Transports Canada, et la boucle n'est pas bouclée vers la municipalité, vers nous, pour apprécier le risque et pouvoir les traiter, les diminuer. Ça, c'est une autre chose.

LE COMMISSAIRE :

30 Vous avez, dans l'étude d'impact, on parle d'une entente entre Transports Canada et « CQMR » et une entente qui, vous avez dit, monsieur Bissonnette, hier, que le MTQ aurait aussi une entente avec CMQR?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

35 Sur le financement.

LE COMMISSAIRE :

40 Sur le financement. Dans l'entente dont il est question pour Transports Canada, ça ne traite que de financement ou s'il y a des exigences au niveau de l'entretien, sécurité, plan d'urgence, ou d'autres

exigences qui feraient partie de cette entente-là? Ou c'est strictement le financement du projet?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

5 Excusez-moi. Luc-Alexandre Chayer. Donc, pouvez-vous reclarifier la question, s'il vous plaît?

LE COMMISSAIRE :

10 C'est parce que dans l'étude d'impact, on parle d'une entente avec... entre Transports Canada et CMQR.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15 Oui.

LE COMMISSAIRE :

20 Qu'est-ce qu'on va retrouver dans cette entente-là? Est-ce que c'est juste des critères financiers sur le financement du projet ou s'il y a d'autres éléments, il y a d'autres exigences qui vont... que ce soit des exigences au niveau de la sécurité, de l'entretien, des...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25 Merci, merci d'avoir clarifié, je comprends bien. Non, en fait, l'entente de contribution qui va être en place entre Transports Canada et CMQR vise essentiellement à permettre de payer des frais relatifs à la réalisation de la voie de contournement. Donc, tout ce qui est sécurité ferroviaire, la compagnie par défaut est tenue de se conformer à la réglementation ferroviaire fédérale, donc on n'a pas à inclure ces choses-là dans l'entente de contribution. L'entente de contribution vise essentiellement à transférer des fonds pour la réalisation du projet.

30

LE COMMISSAIRE :

35 Si je reviens, maître Hamelin, avec mon plan d'urgence, est-ce que vous avez une réponse pour moi?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40 Pour des raisons de sécurité, pour ne pas que des gens puissent agir, on considère ce document-là comme confidentiel. Ce qu'on vous demanderait à l'heure actuelle, c'est : est-ce qu'on peut avoir un certain délai pour réviser le document pour voir à quel point certains aspects sont confidentiels

puis si on peut vous en faire le dépôt de manière confidentielle?

LE COMMISSAIRE :

5 Oui, d'accord. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

10 Alors, à vous la parole, monsieur Côté.

M. SYLVAIN CÔTÉ

15 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Bonjour, messieurs les commissaires. D'entrée de jeu, il y a deux questions auxquelles je n'ai pas eu mes réponses d'hier soir.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Je connais très bien ce genre de stratégie.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

25 Non.

LE PRÉSIDENT :

30 Non, vous auriez... si vous n'aviez pas eu de réponse hier soir, vous auriez dû m'interpeller hier soir. Là, aujourd'hui, vous avez droit à une question.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

35 Non, mais c'est parce que je devais avoir les réponses aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

40 Ah, d'accord. Bien, revenez avec ça.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Mais c'est parce que ce n'était pas ma question principale.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Non. Bien, écoutez, je pense qu'on va jouer franc jeu. On n'a pas beaucoup beaucoup de temps cet après-midi. Ce soir, on va avoir plus de temps, je vais allouer la possibilité, comme hier soir, à chaque participant de poser deux questions. Mais cet après-midi, c'est une question chacun.

10

M. SYLVAIN CÔTÉ :

O.K. C'est parce mes questions d'hier, je n'ai pas... je devais avoir la réponse aujourd'hui, je ne les ai eues en arrivant, alors...

15

LE PRÉSIDENT :

Et puis les réponses que vous avez eues, qu'est-ce qu'elles ont, elles soulèvent d'autres questions?

20

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Non, c'est parce que je n'ai pas eu les réponses à mes deux questions d'hier qui étaient supposées...

25

LE PRÉSIDENT :

Ah non, mais le... c'était destiné au promoteur... à l'initiateur?

30

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35

L'initiateur n'a pas fini de donner ses réponses. Il nous a indiqué que ce soir, il viendrait avec d'autres réponses.

40

M. SYLVAIN CÔTÉ :

O.K., parfait.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que nous aussi, on fait le suivi, soyez-en sûr.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

10 O.K.

LE PRÉSIDENT :

15 Donc, toutes les questions en suspens, nous en prenons note et nous allons s'assurer que le promoteur... euh, l'initiateur donne les réponses.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

20 Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

25 Je vous en prie.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Je vais me présenter.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, si vous voulez.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

35 Sylvain Côté, paramédic depuis 11 ans, camionneur d'expérience depuis 35 ans, quand même actif. Mes 11 dernières années à temps plein, j'ai charrié du pétrole entre Lévis et Lac-Mégantic puis dans tout le Québec.

40

LE PRÉSIDENT :

Par camion?

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Par camion. Les traverses de chemin de fer, j'en ai vu. Je suis l'ancien directeur de la municipalité de Sainte-Cécile qui est voisine de Nantes. Hier, j'avais demandé la question à savoir : le rapport 2Ci, qui l'avait signé? J'ai mentionné que je n'avais pas eu de conclusions ni de recommandations.

10 Aujourd'hui, si j'aurais des cheveux, ils seraient raides sur la tête avec la réponse de la mairesse qu'elle vient de donner.

LE PRÉSIDENT :

15 Mais je vous demande de ne pas, encore une fois... vraiment, je suis désolé, j'ai pris la peine de faire une note quasiment à l'entrée de cette séance pour ne pas personnaliser le débat.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

20 Bon, parfait. Excusez.

LE PRÉSIDENT :

25 Vous pouvez dire : « Je n'ai pas aimé certaines informations », mais sans viser une personne spécifiquement. Je pense... je voudrais éviter de personnaliser.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

30 Parfait. Désolé, c'est peut-être...

LE PRÉSIDENT :

Non non, ça va. Allez... mais vous pouvez continuer, la réflexion est bonne.

35 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

O.K.

40

LE PRÉSIDENT :

Ça n'enlève pas la réflexion.

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Parce que lorsqu'on me dit que ce n'est pas nous qui avons décidé du tracé, dans la recommandation, il est écrit :

10 « *Il est recommandé de poursuivre le projet en utilisant le tracé 2, tel qu'annoncé lors du 11 mai sans apporter de modifications au tracé retenu.*

15 *Afin de respecter les échéanciers annoncés, il est recommandé que la Ville de Lac-Mégantic lance la Phase 2 afin d'effectuer les relevés de terrains et investigations "géométriques" durant la période estivale 2018. »*

Puis il est signé par un ingénieur engagé par la Ville.

20 Ça fait que quand on me dit qu'on n'a pas décidé de... que c'est le ministère qui a décidé ces tracés-là, j'ai un peu de misère lorsqu'on fait une recommandation déjà au départ, avant de présenter le projet.

LE PRÉSIDENT :

25 D'accord. Donc, je vais formuler ça en question, si vous me permettez.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

30 Oui, allez-y, vous êtes meilleur que moi.

LE PRÉSIDENT :

35 Monsieur Lebrun, comment comprendre l'exclusion... Comment, d'abord, comprendre la lettre que monsieur a reçue... Bien, ce n'est pas une lettre...

M. SYLVAIN CÔTÉ :

40 C'est un...

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

C'est un document que j'avais demandé à trois reprises à la Ville...

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. C'est ça.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

15 ... qu'on ne m'a pas fourni la recommandation et la conclusion...

LE PRÉSIDENT :

20 En totalité.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

... que j'ai retrouvé sur le site du BAPE.

25

LE PRÉSIDENT :

Ah, d'accord. O.K.

30

Comment expliquer que... Finalement, il revient avec la question ultime : la décision d'exclure une variante, jusqu'à quel point la Ville de Lac-Mégantic a été au moins partie prenante de la décision?

M. CONRAD LEBRUN :

Je vais demande à monsieur Hardy de répondre à cette question.

35

M. JEAN HARDY :

40

Juste revenir un petit peu sur l'historique des variantes. Les variantes 2B et 2C ont été analysées par AECOM, et la petite note technique a été transmise en mars 2018. Suite à ça, il y a eu l'annonce gouvernementale en mai 2018 et les villes de Nantes et Frontenac sont revenues avec des demandes

5 de variantes qu'on a appelées 2Bi et 2Ci, qui étaient, dans le cas de Frontenac, un peu moins grandioses en termes de coûts, mais qui coûtaient quand même très cher en termes de tunnel qui était encore requis, et dans le cas de Nantes, la variante 2Ci éliminait trois ponts d'étagement, qui coûtaient cher également, donc c'était la variante que vous aviez à l'écran tantôt qui était... qui requérait un passage à niveau à la route 161.

10 À la demande du comité stratégique, Stantec a complété cette analyse-là sur des variantes 2Bi et 2Ci. Donc, étant donné que c'est l'équipe de Stantec qui a fait cette analyse-là à la demande du comité stratégique, il est normal que mon nom apparaisse à la fin de cette note technique là.

15 Ça a été regardé d'un point de vue surtout civil et moins environnemental. Comme ça a été reconnu hier, on a pris pour acquis qu'on allait regarder, l'équipe d'AECOM, au niveau des milieux humides. La note a été reçue par Transports Canada et le ministère des Transports qui ont pris la décision, et c'est ce que madame Morin expliquait tantôt, il y a lettre de Marc Garneau, 29 juin 2018, qui recommandait de continuer avec le tracé qu'on appelle le tracé 2 et qui rejetait, sur la base de cette note technique là, les arguments que Luc-Alexandre Chayer a présentés tantôt, donc qui a rejeté la variante 2Ci. Je voulais juste mettre au clair.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, ce document-là que détient monsieur Côté...

25 **M. JEAN HARDY :**

Il a été...

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

30 **M. JEAN HARDY :**

Je pense que Conrad Lebrun s'est engagé hier à la déposer à la commission.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, ça, ce document que détient monsieur Côté, c'est un document qui est subséquent à la décision des deux ministères?

40

M. JEAN HARDY :

Non, il n'est pas subséquent, il a été envoyé au ministère avant la lettre de Marc Garneau.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Avant?

M. JEAN HARDY :

10

Avant la lettre de Marc Garneau le 29 juin.

LE PRÉSIDENT :

15

O.K. Mais si ça a été envoyé avant...

M. JEAN HARDY :

Ça s'est passé en juin. Oui.

20

LE PRÉSIDENT :

... la décision des deux ministères, donc ça vous met la responsabilité sur votre dos, là.

25

M. JEAN HARDY :

Attendez un petit peur. Ça a été... cette analyse de variante là a été faite après l'annonce de Philippe Couillard et de Justin Trudeau.

30

LE PRÉSIDENT :

Hum hum.

M. JEAN HARDY :

35

Ça, c'est clair.

LE PRÉSIDENT :

40

Mais ça, c'est clair.

M. JEAN HARDY :

5 O.K. Ça, c'est clair. Suite à ça, bien c'est ça, les deux municipalités ont demandé des précisions, donc des variantes un peu moins... un peu moins complexes, et c'est cette note-là que Stantec a réalisée, et la décision qui a été prise par TC et... Transports Canada et le MTQ.

LE PRÉSIDENT :

10 Je vais aller vers une question très, très simple qui appelle normalement une réponse très très simple. La décision de Lac-Mégantic, telle que définie dans ce document, précède ou non la décision des deux ministères des Transports d'y aller avec le tracé 2?

M. JEAN HARDY :

15 Elle précède.

LE PRÉSIDENT :

20 Elle précède?

M. JEAN HARDY :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, vous avez... Lac-Mégantic avait pris la décision d'y aller avec le tracé 2 avant qu'il y ait une décision de quelque façon que ce soit par les deux ministères des Transports?

M. JEAN HARDY :

30 C'est un document d'analyse et ce n'est pas un document qui est fait de recommandations ou qui est décisionnel.

LE PRÉSIDENT :

35 Non, mais je comprends, mais ça reste quand même un document public qu'il a eu accès et qui témoigne de la volonté de Lac-Mégantic d'y aller dans un sens et pas dans d'autres.

40

M. CONRAD LEBRUN :

5 Si la Ville peut ajouter. Le document qui avait été produit, je pense... j'ai essayé de l'expliquer en
début d'audience cet après-midi, c'est un document de travail. Il y avait eu l'analyse faite par le comité
sur 2Bi, 2Ci, donc le ministère des Transports du Québec avait participé, Transports Canada, Stantec,
10 et il y a eu un rapport de rédigé. Ce rapport a été envoyé aux membres, la Ville, tout ça, pour une
révision. Vu que ce n'était pas à la Ville de prendre la décision si c'était des options à retenir, il a été
décidé d'enlever la partie « Conclusions et recommandations ». Donc, le document final, c'est
seulement une analyse technique sans recommandations et conclusions finales.

LE PRÉSIDENT :

15 Quand ce document-là avait été envoyé, avait été écrit, est-ce que les variantes, les différentes
variantes avaient été évaluées?

M. CONRAD LEBRUN :

Oui, c'était... c'est l'analyse des variantes.

LE PRÉSIDENT :

C'est l'analyse.

M. CONRAD LEBRUN :

25 C'est le document qui représente la finalité d'analyse des variantes.

LE PRÉSIDENT :

30 O.K. D'accord.

M. CONRAD LEBRUN :

35 La mairesse aimerait rajouter.

LE PRÉSIDENT :

Oui, avec plaisir.

40

Mme JULIE MORIN :

5 Merci. En fait, parce que là, on n'a pas nommé, là, encore la concertation entre les trois
municipalités dans ce dossier-là, mais c'est essentiel. En fait, quand les gouvernements sont venus
annoncer le tracé -- puis monsieur Breton pourra m'appuyer, j'en suis convaincue -- les
10 gouvernements, les premiers ministres ont ouvert la porte à ce qu'on puisse faire des améliorations
minimales, là. On nous a dit : « On ouvre une porte, mais il faut que ça rentre dans le budget, il faut que
ça... », mais il y a quand même eu une porte d'ouverte. Puisqu'il y avait encore des démarches à faire,
entre autres du côté de Nantes, l'occasion... on a voulu saisir l'occasion de dire : « Il a dit qu'on pouvait
15 peut-être faire des demandes. » On avait très bien compris à ce moment-là que ça ne pouvait pas être
quelque chose de majeur, un grand changement. On savait aussi que là, les prochaines étapes, il fallait
qu'elles avancent rapidement, parce que depuis le jour 1, on dit qu'il faut que ce projet-là se réalise dans
les plus brefs délais.

20 Donc, pour être sûr qu'on fasse une demande qui soit crédible et non... parce qu'on est des élus
quand même, on a beau avoir une volonté, on ne connaît pas techniquement qu'est-ce qu'il est possible
de faire, on s'est assis, tout le monde, les trois municipalités, et j'ai les dates de toutes les rencontres
qu'on a eues. Il y a, à aucun moment depuis notre sélection, la Ville de Lac-Mégantic a tenu une
réunion où il y a eu des décisions sans que les deux municipalités soient impliquées. Alors, ils ont été
25 intégrés sur les comités stratégiques et ils ont toujours été présents.

30 Pour s'assurer que notre demande soit crédible sur les dernières variantes qui ont été
demandées, nous, la Ville, on a accès à une expertise quand même en la firme Stantec. Alors, d'un
commun accord, on a décidé, plutôt que de juste faire un argumentaire politique, de demander à
35 Stantec de sortir les avantages et inconvénients, les faits qu'eux jugeaient dans les demandes qu'on
souhaitait faire.

40 Quand ça nous est revenu, monsieur Hardy avait fait effectivement certaines recommandations
qu'il avait pris la liberté de conclusion de mettre dans le rapport. Quand on a vu le rapport, nous, on s'est
dit : « Bien, on le reçoit. Par ailleurs, ce n'est pas à Stantec de faire les recommandations ni à nous, les
municipalités, c'est à Transports Canada de faire ses analyses pour la suite. » Alors, le document a été
envoyé au gouvernement sans les recommandations et les conclusions de monsieur Hardy.

45 La raison pour laquelle aujourd'hui il y a des gens qui l'ont, c'est que par erreur, le document qui
est sur le BAPE aujourd'hui, qui est sur les sites Internet, c'est le document initial qui avait été soumis
soit avec les recommandations et conclusions.

LE PRÉSIDENT :

50 O.K.

Mme JULIE MORIN :

Mais en aucun cas, les trois municipalités n'ont envoyé ce document-là au gouvernement parce qu'on voulait que la décision vienne d'eux et ce n'était pas à nous de faire les recommandations.

5

LE PRÉSIDENT :

Très clair, merci.

10

Voilà, ça répond à votre question. Merci, monsieur Côté.

J'appelle maintenant Raymond Savoie.

15

M. ÉMERY BÉLANGER

LE PRÉSIDENT :

20

Alors bonjour, monsieur Savoie, je vais juste...

M. ÉMERY BÉLANGER :

25

Non, excusez, Monsieur le président, c'est Émery Bélanger, j'ai pris la place à monsieur Savoie qui va revenir ce soir parce que j'ai une réunion puis...

LE PRÉSIDENT :

30

Ah, d'accord. C'est monsieur Bélanger?

M. ÉMERY BÉLANGER :

35

Oui, Émery Bélanger, je suis venu hier au soir, j'étais le premier.

LE PRÉSIDENT :

40

Vous m'avez mêlé. Il me semble que j'ai dit : « Ce n'est pas... » O.K., ce n'est pas...

M. ÉMERY BÉLANGER :

Puis pour me présenter, je suis le vice-président du Syndicat du Sud des producteurs forestiers.

5 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Juste un instant.

10 Monsieur Lebrun, il y a eu beaucoup de... cet après-midi, beaucoup de dates, beaucoup de chronologies qui sont aidantes, honnêtement, là. Je vous demanderais si vous pouvez mettre sur un document cette chronologie que vous nous avez présentée, ça nous simplifierait énormément le travail d'aller chercher une chronologie à travers une trentaine ou une quarantaine de pages.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui, pas de problème. Voulez-vous une chronologie complète?

LE PRÉSIDENT :

20 Complète.

M. CONRAD LEBRUN :

25 Complète, O.K.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

30 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui. On avait produit une chronologie complète...

LE PRÉSIDENT :

35 Même... reprenant même les propos du représentant du ministère des Affaires municipales.

M. CONRAD LEBRUN :

40 On avait fait une chronologie complète de toutes les rencontres puis... toutes les rencontres...

LE PRÉSIDENT :

5 Non, pas des rencontres quand même, là, mais, mettons : à telle date le ministère des Transports avec le ministère des Affaires municipales se sont réunis pour enclencher une démarche qui... ensuite, le dossier est allé à tel endroit puis il y a eu tels, tels, tels éléments qui ont été adoptés. Ensuite... Voyez-vous, les grandes lignes. Pas les réunions, pas la cuisine, là.

M. CONRAD LEBRUN :

10 Non, mais je demandais, voir, les réunions entre les municipalités?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

Oui, O.K.

LE PRÉSIDENT :

20 Oui, c'est ça, oui.

M. CONRAD LEBRUN :

25 O.K., oui.

LE PRÉSIDENT :

30 S'il vous plaît.

Alors, la parole est à vous.

M. ÉMERY BÉLANGER :

35 Oui, Monsieur le président. Ce serait pour un commentaire pour commencer. Transports Canada, quand on a eu les rencontres au mois d'août et au mois de mai de cette année, quand on a parlé du budget de 133 millions, il nous avait dit que le 8 millions pour les dommages environnementaux était compris dans le budget et qu'il y avait du lousse. Parce qu'hier, on a posé la question pour voir la différence de coût, ça fait qu'il y avait... si j'avais bien compris, il avait mis 20 % de plus sur le coût initial pour arriver à 133 millions.

40

5 La question qu'on a discutée hier un petit peu aussi, c'est qu'il n'y a aucun argent comme c'est là de prévu pour les dommages collatéraux que ceux qui ne sont pas touchés directement et directement. On a juste, comme c'est là, des budgets pour le matériel. Puis moi, je pense que les dommages collatéraux, ça vaut pas mal plus cher que le matériel. Ça fait que je voudrais avoir une réponse là-dessus, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

10 Je vais adresser la question d'une part à monsieur Lebrun et d'autre part à monsieur Chayer. Tout d'abord, monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

15 Je suis désolé, désolé, j'étais en train de parler des informations avec monsieur Hardy.

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous prouvé... Non, non, pas de problème, je vais répéter.

20 **M. CONRAD LEBRUN :**

Si vous pourriez répéter la question.

LE PRÉSIDENT :

25 Avez-vous prévu dans le budget une fraction dédiée aux dommages collatéraux?

M. CONRAD LEBRUN :

30 Donnez-nous deux minutes, on va juste retrouver les documents puis monsieur Hardy va répondre.

LE PRÉSIDENT :

35 En fait, je vous rappelle qu'hier, vous aviez dit que le ministère des Transports, Transports Canada, avait une enveloppe budgétaire qui... à laquelle se greffe une enveloppe pour les contingences, là, je sais que vous aviez évoqué ça, là, mais je vais vous laisser prendre le temps qu'il faut pour apporter votre réponse.

40

M. ÉMERY BÉLANGER :

5 Juste pour rajouter, dans les réunions d'information qu'on a eues, que ce soit avec la Ville, la MRC, ils nous ont toujours dit qu'il y aurait des dommages... de l'argent pour les dommages collatéraux. Puis quand Transports... on a rencontré Transports Canada au mois d'août l'année passée, ils nous ont bien dit qu'il n'y en avait pas puis ils nous ont bien dit au mois de mai que c'était encore la même chose. Ça fait que là, je trouve que ça prend du temps avant que ça réagisse.

LE PRÉSIDENT :

10 C'est bon. J'attends la réponse.

Pendant que vous... Ah, vous avez la réponse? O.K.

M. JEAN HARDY :

15 O.K. En fait, dans le détail du coût de 133 millions, je l'expliquais tantôt, il y a le volet construction, qui est purement construction, puis il y a le volet... tous les autres coûts connexes, mais dans ces coûts connexes là, on parle surtout de tous les coûts des études qui sont requises, que ce soit géotechnique, 20 que ce soit de forage, les différents programmes à mettre en place, mais il n'y a pas de... effectivement, il n'y a pas de coûts, si on veut, reliés aux...

LE PRÉSIDENT :

25 Dommages collatéraux.

M. JEAN HARDY :

30 ... dommages collatéraux. Je confirme que dans le 133 millions qu'il y a là, il n'y a pas cet aspect dans les coûts.

LE PRÉSIDENT :

35 Maintenant, monsieur Chayer. Au-delà de l'enveloppe budgétaire de 133 millions, est-ce que j'avais bien compris que vous aviez aussi une enveloppe qui vous permettrait éventuellement de pallier à des dommages collatéraux?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 Luc-Alexandre Chayer. Non, en fait, je vais clarifier. Il y a deux choses. Donc, nous avons, en plus

5 du 133 millions, une contingence pour faire face à des imprévus au niveau du projet. Par contre, lorsqu'on parle d'acquisition de terrains, la loi prévoit des indemnités pour les propriétaires qui sont directement visés par le projet, mais malheureusement, pour tous les autres propriétaires qui sont à l'extérieur, qui ne sont pas directement visés par l'acquisition des terrains, il n'y a aucune indemnité qui sont prévues pour ces propriétaires-là.

LE PRÉSIDENT :

10 Et, de façon plus large, donc, rien pour les dommages collatéraux?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15 Non, malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

20 Et qu'est-ce que... monsieur Lebrun, qu'est-ce qui arrive, mettons, s'il y avait un accident quelconque lors des travaux? Est-ce que ça serait considéré comme faisant partie de... ça rentrerait dans l'enveloppe contingences dans ce cas-là ou? Qu'est-ce qui arriverait?

M. CONRAD LEBRUN :

25 Quel type d'accident? Un accident d'un travailleur?

LE PRÉSIDENT :

30 Bien, vous faites un forage, il y a un problème qui est associé au forage.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 Je peux peut-être répondre, si je peux me permettre.

LE PRÉSIDENT :

40 Oui, si vous... oui oui, si vous avez une réponse.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Dans le cadre des travaux géotechniques et dans le cadre de tous travaux qu'on va faire, donc on procède à des octrois de contrats, et avec tous les entrepreneurs avec lesquels on fait affaire, il y a des

5 règles fédérales, provinciales également, mais des règles fédérales à suivre, donc il y a toutes les clauses de responsabilité que les entrepreneurs se doivent de suivre dans les contrats lorsqu'ils sont octroyés. Donc, on s'assure d'avoir les règles les plus strictes en termes d'octroi de contrat. Donc, ils ont des responsabilités, que ce soit pour la santé, sécurité et au travail pour les travailleurs, les responsabilités environnementales, un décès et autres, là, les assurances et tout.

LE PRÉSIDENT :

10 D'accord.

Alors, est-ce que ça répond?

M. ÉMERY BÉLANGER :

15 Oui et non, parce que si on prend madame Samson, elle a bien dit tout à l'heure que dans le bruit puis toutes les choses que ça amenait, du monde qui pourrait être affecté moyennement par le bruit, par le chose, puis là, on va bâtir une track puis il n'y a pas personne qui va... tout le monde va être obligé de l'endurer puis il n'y a pas de dommages collatéraux quand on nous avait bien dit qu'il y en aurait. Moi, je trouve, là, que ça patine sur un bord puis sur l'autre puis on a de la misère à se situer, là, comme
20 citoyen. Parce que quand on dit une chose puis après ça, quand on va dans d'autres organisations puis ils nous disent le contraire, bien, à un moment donné, là, il y a quelqu'un qui ne fait pas sa job à quelque part, là.

LE PRÉSIDENT :

25 En fait, il y a deux aspects qui ont été clairement touchés et avancés dans l'étude d'impact qui touchent le climat sonore, bien sûr, avec le suivi après un an, trois ans et cinq ans, si ma mémoire est bonne, puis également un suivi pour la santé de la population, et nous n'avons pas encore touché ce deuxième-là. Mais on disait, entre autres pour le climat sonore puisque nous y étions tout à l'heure, que les suivis vont permettre finalement de voir s'il y a des dépassements et tout ça et mon collègue vous avait demandé : « Qu'est-ce qui arrive s'il y a des dépassements? » Puis « qu'est-ce qui arrive », pas
30 seulement en termes techniques, opérationnels, bon, mettre une autre butte-écran, mais qu'est-ce qu'on fait au niveau de la personne qui a subi pendant... vous réalisez qu'elle a subi pendant des semaines ou des mois un niveau sonore qui lui a permis d'avoir des problèmes de santé, santé psychique ou
35 physique, je dirais, là, de façon générale, vous faites quoi dans le cadre de votre suivi?

M. CONRAD LEBRUN :

40 On va prendre la question en différé puis on va y revenir.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

C'est assez complexe.

10 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Pensez-vous revenir... est-ce que vous serez... Ah, non, vous ne serez pas là ce soir. Mais vous pourriez lire éventuellement les transcriptions.

15

M. ÉMERY BÉLANGER :

Ça va dépendre de la réunion, là, peut-être vers 9 h 30, 10 h, ça fait que s'il y a beaucoup de monde ce soir pour rallonger la veillée, peut-être que je vais pouvoir venir.

20

LE PRÉSIDENT :

Bien, il y a une partie de hockey ce soir, c'est la finale, je ne m'attends pas à ce qu'il y ait beaucoup de monde, là.

25

M. ÉMERY BÉLANGER :

J'espère qu'il va y avoir du monde.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Pour avoir du monde, on va devoir mettre une télévision ici.

Peut-être, j'aurai une dernière question. — Merci à vous.

35

PAR LA COMMISSION

40

LE PRÉSIDENT :

5 Madame... docteur Samson, j'imagine que vous avez pris connaissance de l'étude de suivi de la population. Avec toutes les personnes travailleuses ou résidentes à l'intérieur de 500 mètres, ce serait un suivi sur plusieurs années pour voir, sur quatre groupes de personnes, donc des personnes qui résident nouvellement proche de la voie ferrée, qui résidaient anciennement près de la voie ferrée, qui résidaient loin de la voie ferrée, mais dans le secteur, et qui résidaient totalement à l'extérieur de ce secteur spécifique, puis les suivre quelques années. Est-ce que... d'abord, un, est-ce que vous avez été consultée pour... par l'initiateur pour le développement de la méthodologie? Et ensuite, deux, qu'est-ce que vous en pensez?

Dre ISABELLE SAMSON :

15 Oui. Alors, pour la consultation, absolument, on avait été consulté même avant le premier BAPE, et puis suite au fait... bien, l'optique de cette étude-là, c'était d'orienter justement l'étude environnementale et les échanges possiblement au BAPE. Cette étude-là n'a pas été faite, ce n'était pas possible, pour des raisons que je respecte, mais donc elle va être faite en étude de suivi. Ils nous ont... dans les échanges, dans le processus, on a fait des commentaires pour bonifier l'étude et puis c'est parfait, ce qui a été soumis, c'est parfait. Je ne sais pas d'où les travailleurs... nous autres, je pense que c'était plus les résidents. Je ne me souviens plus d'où l'ajout des travailleurs vient, mais on ne peut pas être contre la vertu d'ajouter une population. Et puis... mais, t'sais, il n'y a pas des devis, là. C'est sûr que la méthodologie, parce qu'il y a quatre groupes qui vont être comparés, c'est de la grosse méthodologie, je peux dire à ce niveau-là que c'est la Cadillac des études, là, c'est... Nous autres, on est très satisfait de cette étude de suivi là. Et puis...

LE PRÉSIDENT :

25 Est-ce qu'elle mettra à contribution le corps médical du CIUSSS?

Dre ISABELLE SAMSON :

30 Bien, c'est... je vais en parler à nos équipes. L'idée, c'est de ne pas être juge et partie en même temps, mais de partager nos savoir-faire dans l'optique d'une meilleure étude pour mieux guider les actions pour le bien-être de la population, ça fait que c'est sûr qu'on va être impliqué, c'est sûr que je... ce qu'on suggérerait à ce moment-là, c'était comité de pilotage sur lequel on pourrait faire partie, mais évidemment, pas piloter l'étude. C'est sûr que c'est une étude qui va coûter des sous. Je ne le sais pas si ça a été prévu.

40 Enfin, c'est un des enjeux parce que je pense qu'il y avait du conditionnel un peu dans cette optique-là. Mais je pense que c'est essentiel qu'on fasse une étude solide et puis qu'on puisse

5 contribuer au bien-être des gens de Lac-Mégantic et peut-être de populations futures qui auront des décisions, là, à prendre aussi par rapport à une voie ferrée puis les impacts. Là, on a vu qu'il y a plein de points d'interrogation. C'est pour ça qu'on a osé demander l'ajout de deux autres groupes comparatifs pour pouvoir jeter un éclairage pour faire la différence entre si les gens de Lac-Mégantic, il y a des enjeux positifs ou négatifs qui ressortent au niveau de leur santé, est-ce que c'est à cause de la résilience communautaire qui s'est bâtie post-tragédie ou est-ce que c'est des impacts négatifs post-tragédie ou c'est des impacts négatifs pour ceux qui vont subir la nouvelle voie.

10 Ça fait que c'est ça l'idée des quatre groupes, c'est d'essayer de pouvoir ensuite avoir un éclairage sur quel élément contribue à quoi, parce que présentement, évidemment, il y a plusieurs facteurs de confusion qui ne nous permettent pas de suivre le mieux possible, là, la santé des gens.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que...

Dre ISABELLE SAMSON :

20 Puis hier on parlait du 500 mètres...

LE PRÉSIDENT :

25 Oui oui.

Dre ISABELLE SAMSON :

30 ... dans cette étude-là. Est-ce que ce sera 500 mètres ou 300? Mais c'est sûr qu'il faut penser dans une étude comme ça d'avoir une certaine puissance statistique, ça fait qu'en mettant 500 mètres, on est... on a plus de gens, mais peut-être qu'on pourrait diluer les impacts, parce que c'est sûr que les impacts vont être proportionnels à la distance. Et puis...

35 Mais c'est sûr qu'il faut regarder... de notre optique, c'est clair que les impacts vont au-delà du 30 mètres actuel, puis c'était l'objet un peu du dernier BAPE, c'est : comment qu'on définit la zone tampon puis la zone où les gens sont impactés? Et puis s'en suit peut-être la question de comment les gens devraient être dédommagés, là. Mais pour nous autres, pour le suivi, il faut que ça se situe entre 300 et 500 mètres, là, pour les impacts potentiels sur la santé.

40

LE PRÉSIDENT :

Puis il y aurait une évaluation sur la santé mentale et physique?

5 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Bien, je pense que la santé physique, c'est plus difficile, ça va faire monter les coûts, là. Je veux dire, il faut impliquer les professionnels de la santé puis là, ça...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Non, je demande qu'est-ce qui est prévu, en fait.

15 **Dre ISABELLE SAMSON :**

Bien ça, c'est... les éléments ne sont pas mis sur la table.

LE PRÉSIDENT :

20 Ah, d'accord.

Dre ISABELLE SAMSON :

25 C'est l'engagement d'une étude de suivi avec des groupes comparatifs. Quels paramètres seront suivis dans le but d'éclairer quelles questions? Tout ce travail-là reste à faire.

LE PRÉSIDENT :

30 Puis ce serait sur 10 ans, monsieur Lebrun?

Mme LAURENCE GOESEL :

35 Donc, il y aurait plusieurs suivis, effectivement. Ce qu'on avait proposé, c'était un suivi, de mémoire, d'un an, trois ans et cinq ans après la mise en ordre de la voie ferrée.

LE PRÉSIDENT :

40 Ça, c'est pour le climat sonore.

Mme LAURENCE GOESEL :

Non, je pense que c'est pour la santé. Attendez, je vais vérifier.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Pour la santé?

Mme LAURENCE GOESEL :

10

Oui.

Dre ISABELLE SAMSON :

15

Oui, je confirme, c'est ça que j'ai lu tout récemment, là.

LE PRÉSIDENT :

20

Oui? O.K.

Dre ISABELLE SAMSON :

Un, trois, cinq ans.

25

Mme LAURENCE GOESEL :

C'est ça. Le climat sonore, en fait, c'est un an, cinq ans, dix ans; la santé, c'est un an, trois ans, cinq ans.

30

LE PRÉSIDENT :

Ah, oui, c'est ça. D'accord.

35

Puis, à votre connaissance, je serais curieux de savoir s'il y a une dimension novatrice dans une recherche comme celle-ci. Est-ce que, à travers le monde, il y a eu des études similaires avec des quatre... quatre cohortes pendant... sur un horizon temporel de cinq ans?

Dre ISABELLE SAMSON :

40

Je ne peux pas répondre à cette question, là, je n'ai pas fait de revue de littérature à cet effet, là.

Je suis certaine qu'il y a une dimension novatrice, néanmoins, là.

LE PRÉSIDENT :

5 O.K.

Dre ISABELLE SAMSON :

10 Et puis on a des experts au Québec qu'on pourrait solliciter quand viendra, mais je... il faudrait regarder dans la littérature. C'est parce qu'ici, il y a deux types de littérature qu'il faut conjuguer : c'est la littérature voie ferrée, impacts voie ferrée, impacts sur le bien-être psychologique, impacts sur le sonore... sur le climat... le sonore, l'interaction entre le psychologique, le sonore, et cetera, puis il y a de la littérature post-sinistre aussi à regarder, puis je ne suis pas au courant... en tout cas, j'avais regardé plus ça dans le passé, mais de littératures où on jumelle l'interface de ces deux mondes-là. L'éclairage
15 d'impacts sur une population que la voie ferrée arrive, il y en a, et l'impact des populations post-sinistre, il y en a, mais les deux mis ensemble, je n'ai rien vu dans le temps.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci, docteur Samson.

MOT DE LA FIN

25

LE PRÉSIDENT :

30 Alors, écoutez, je tiens à vous remercier pour votre présence cet après-midi. Merci de nous avoir permis de poser nos questions et des questions que nous jugeons très importantes pour notre analyse de commission, et nous reprendrons la troisième séance à 7 h.

Bon appétit, tout le monde.

M. NORMAND GAUTHIER :

35

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

40 Oui.

M. NORMAND GAUTHIER :

5 Juste pour la prochaine session, c'est que notre spécialiste en risques technologiques devait passer cet après-midi. Il va être disponible ce soir, mais aimerait passer en premier, si on veut, parce qu'il doit être à Montréal demain matin. Alors, si c'était possible d'arranger le programme.

LE PRÉSIDENT :

10 On fera notre possible.

M. NORMAND GAUTHIER :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

20 Alors, bon souper tout le monde et à 7 h.

LEVÉE DE LA SÉANCE À 17 h 04

SÉANCE AJOURNÉE AU 12 JUIN 2019 À 19 h

25 Je, soussignée, ROXANNE VEILLEUX, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue via webdiffusion, le tout conformément à la loi.

30 Et j'ai signé,

Roxanne Veilleux

Roxanne Veilleux, s.o.