

Projet de réalisation d'une voie
ferroviaire contournant le centre-ville de
Lac-Mégantic

Séance de la soirée du 12 juin 2019

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 3

SÉANCE TENUE LE 12 JUIN 2019 À 19 H
SALLE BESTAR DU CENTRE SPORTIF MÉGANTIC
5400, RUE PAPINEAU À LAC-MÉGANTIC

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 12 JUIN 2019

MOT DU PRÉSIDENT	1
COMPLÉMENT D'INFORMATION DE L'INITIATEUR	2
COMPLÉMENT D'INFORMATION DES PERSONNES-RESSOURCES	3
PÉRIODE DE QUESTIONS	
PAR LA COMMISSION.....	6
M. RAYMOND SAVOIE.....	44
M. RÉJEAN ROY.....	49
MME ANNE-MARIE ST-CERNY.....	55
PAUSE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
MME JOSÉE MORIN.....	63
M. SYLVAIN CÔTÉ.....	69
M. JEAN-CLAUDE BOUTIN.....	74
M. JACQUES GAGNON.....	80
M. ROBERT BELLEFLEUR.....	86
MME ISABELLE BOULANGER.....	92
MME YOLANDE BOULANGER.....	99
M. DANIEL POIRIER.....	125
COMPLÉMENT D'INFORMATION DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX	133
PÉRIODE DE QUESTIONS	
MME STÉPHANIE FILION.....	134
MOT DE LA FIN	140
FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE	

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place.

 Alors bonsoir, mesdames et messieurs. Je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues à cette troisième et dernière 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 Je voudrais souhaiter la bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux par Internet au moyen de la webdiffusion vidéo.

 Je vous prierais dès maintenant de ne pas oublier de mettre en sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques et je vous en remercie.

15 Je vous prierais dès maintenant de ne pas oublier de mettre en sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques et je vous en remercie.

 Cette séance, la dernière, elle a ceci de particulier, c'est que l'expert en risques technologiques de l'initiateur devra quitter relativement tôt en soirée. Donc, mon collègue et moi-même amorcerons l'échange, ce soir, sur cet aspect et nous serons ensuite ouverts à recevoir tous les participants intéressés à poser leurs questions.

20 Donc, il y a déjà des participants qui ont déjà... qui se sont déjà inscrits. Ils ont pris l'initiative de s'inscrire déjà pour poser leurs questions sur le registre. Pour le moment, nous n'en prendrons pas d'autres, mais il est très possible, si la situation le permet, que je lance dans quelque temps la possibilité d'aller vous inscrire encore une fois, si ça vous intéresse.

25 Je demande donc aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions, de se limiter à deux questions par intervention, sans sous-questions, et enfin, je rappelle avec insistance qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire, attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle et je vous conjure d'assurer le respect, la cordialité et la courtoisie même à l'extérieur de la salle, en rappelant que les personnes qui représentent le promoteur et ses experts, tout comme les personnes-ressources, sont ici avec nous pour apporter un éclairage tant scientifique qu'institutionnel et ils n'ont surtout pas besoin de se faire injurier, même à l'extérieur de la salle, et je vous en remercie.

30 Maintenant, je vais demander à monsieur Lebrun de faire le suivi des réponses et des documents que vous avez déposés.

 Allez-y, monsieur Lebrun.

40

COMPLÉMENT D'INFORMATION DE L'INITIATEUR

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Merci, Monsieur le président. Donc, comme j'ai cité en début d'après-midi, j'ai déposé à madame Cloutier tous les documents papier que j'avais dit que j'allais faire et, de plus, j'ai reçu un avis de notre urbaniste, Jean-François Brisson, qui nous avait fait une analyse pour répondre à monsieur Dallah qui parlait qu'il avait perdu son... il va perdre son terrain puis son développement possible. Donc, j'ai déposé ça aussi.

10 **LE PRÉSIDENT :**

15 D'accord.

M. CONRAD LEBRUN :

20 En ce moment, on n'a pas d'autres réponses aux questions pour le moment.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, ce que je vais faire, compte tenu que c'est la dernière séance, quand la séance sera terminée, je vous demande de rester sur place quelques minutes pour que notre analyste, madame Lavoie, puisse venir vous voir et s'assurer que les documents qu'elle a chez elle ou les questions pendantes sont les mêmes que vous avez et finalement compléter le tout, l'un l'autre.

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

30 Très bonne idée.

LE PRÉSIDENT :

35 C'est bon?

M. CONRAD LEBRUN :

Oui.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci.

5

COMPLÉMENT D'INFORMATION DES PERSONNES-RESSOURCES

LE PRÉSIDENT :

10

Côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des réponses nouvelles depuis deux heures?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15

Luc-Alexandre Chayer. On a déposé le communiqué, tel que demandé.

LE PRÉSIDENT :

20

Oui.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25

Et puis on a fait part, là, aux gens de la commission, une petite note, là, sur les marges qu'on voulait être confidentielles, donc on aimerait avoir une discussion à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

30

O.K. Peut-être avant de lancer et de céder la parole à mon collègue, monsieur Renaud, pour lancer la discussion sur les risques technologiques, je voulais juste savoir une chose, maître Hamelin. Tantôt, mon collègue vous a demandé : « Qu'est-ce que vous transportez, quelles sont les matières dangereuses que vous transportez actuellement? », et vous avez dit que c'était confidentiel. Et j'ai été surpris parce qu'en fait, dans l'étude d'impact, ils sont mentionnés. Du moins, il y en a trois de mentionnés. Il y a le gaz de pétrole liquéfié, l'acide sulfurique et le chlorate de sodium. Peut-être qu'il y en a d'autres, sans doute qu'il y en a d'autres, mais en tout cas, ces trois-là... je voulais juste vous informer que ces trois-là sont indiqués dans l'étude d'impact.

35

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40

Je suis consciente de ce qui est écrit dans l'étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

Mais...

5 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Avec vérification avec monsieur Ratledge, on ne sait pas d'où cette information-là...

LE PRÉSIDENT :

10

O.K.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

15 ... a été... mais ce qu'on m'indique, c'est que ça ne venait pas de la compagnie.

LE PRÉSIDENT :

Que?

20

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Que l'information ne venait pas de la compagnie.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, d'accord. Maintenant, si vous avez jugé bon de mettre... d'indiquer ces trois substances, est-ce que vous pourriez nous dire les autres?

30 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Bien, je n'ai rien jugé, l'information ne venait pas de la compagnie.

LE PRÉSIDENT :

35

Non, mais vous êtes consciente qu'elles sont dans l'étude d'impact?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40 Je suis consciente que c'est dans l'étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, je vous demande : s'il y a déjà des informations dans l'étude d'impact, est-ce que, pour vous, ça reste toujours confidentiel?

5

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Effectivement.

10

LE PRÉSIDENT :

O.K. Ce que je vais vous demander alors, c'est de nous transmettre, même si vous jugez que c'est confidentiel, nous transmettre la liste de toutes les substances que vous transportez en marquant « Confidentiel ». La commission prendra note de cet aspect-là. Vous devez nous indiquer les raisons, un peu comme je l'ai expliqué hier dans mon discours d'ouverture, les raisons pour lesquelles vous tenez à ce que cette information-là soit confidentielle, la commission va l'examiner, la commission peut tenir une séance extraordinaire avec vous et puis elle statuera là-dessus. D'accord? Merci.

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20

Monsieur le président, juste pour un petit rajout, si vous me le permettez. Luc-Alexandre Chayer. On a également déposé la Règle 112, tel qu'il avait été demandé.

LE PRÉSIDENT :

25

Excellent. Merci.

M. LUCIANO MARTIN :

30

De façon électronique.

LE PRÉSIDENT :

35

Pardon?

M. LUCIANO MARTIN :

On a envoyé de façon électronique l'extrait pour la Règle 112, et si on a la chance de l'imprimer avant la fin de la soirée, on peut le faire.

40

LE PRÉSIDENT :

En trois copies.

5 **M. LUCIANO MARTIN :**

En trois copies.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Comme prévu. Alors, je cède la parole à monsieur Renaud.

15

**PÉRIODE DE QUESTIONS
PAR LA COMMISSION**

LE COMMISSAIRE :

20 Alors, on va commencer avec les risques technologiques, on a le spécialiste du ministère de l'Environnement. C'est des points qui ont été discutés hier. On utilise le scénario... un scénario normalisé, c'est la méthode qui est préconisée par le ministère, c'est la méthode... je vais l'appeler la méthode EPA, là, qui définit qu'est-ce qu'un scénario... le pire scénario, le pire cas, qu'on appelle le scénario normalisé. Dans la méthode, on utilise le volume d'un wagon, 113 000 litres de produit, mais on voit qu'il y a des accidents, l'accident qui a eu lieu à Lac-Mégantic, il y avait 5 millions de... plus de
25 5 millions de litres. Comment est-ce qu'il faut interpréter ces analyses-là qui sont faites puis quelles sont les limites des analyses de risque qui sont faites selon la méthode standard, là, du ministère?

M. MICHEL DUQUETTE :

30 Oui, Monsieur le commissaire. Bien, en fait, je me présente, Michel Duquette, ingénieur et conseiller en analyse de risques technologiques au ministère de l'Environnement.

Pour vous répondre, c'est sûr que la méthode de l'EPA qu'on reprend dans notre propre guide, qu'on suggère au promoteur pour analyser les risques, effectivement, est basée sur... en premier lieu,
35 de faire un scénario normalisé, normalisé étant un scénario qu'on pourrait traduire par catastrophe, mais ce n'est pas toujours ce que ça représente en réalité. La définition est plutôt : le relâchement complet, instantanément, du plus gros réservoir.

Ça s'applique... c'est une méthode qui s'applique beaucoup plus dans les sites fixes, mais qu'on
40 applique quand même dans le cas d'une analyse comme ça parce qu'il n'y a pas vraiment d'autres

5 façons de le voir, là. On pourrait effectivement faire une rupture de tous les wagons, mais au final, ce n'est pas... la méthode n'est pas définie comme ça. Puis on s'entend que sur un site fixe, les chances que même dans un scénario catastrophe, que tous les réservoirs instantanément lâchent est effectivement probablement nulle, ce n'est probablement jamais arrivé, là. Même si on cherche le plus grand... la plus grande catastrophe, ça ne peut pas arriver tout en même temps. Ça peut arriver en séquence, mais ça ne pourrait pas arriver au même moment.

10 Dans le cas d'un train, c'est peut-être plus plausible, mais étant donné que la méthode est faite ainsi, c'est comme ça qu'on l'analyse quand même. Vous avez sûrement remarqué de toute manière que le scénario catastrophe va amener des conséquences sur plusieurs kilomètres, sinon dizaines de kilomètres, même avec un seul wagon, selon la substance qui est analysée. Donc, qu'on se rende à 50 ou 150 kilomètres, là, ça ne changera pas grand-chose parce que le scénario normalisé vient nous informer qu'il y a un danger réel et qu'il faut pousser davantage l'analyse de risque pour aller avec des scénarios normalisés... euh, des scénarios alternatifs, excusez-moi, qui sont des scénarios plus
15 plausibles de se produire plus souvent, donc plus probables de se produire avec des conséquences quand même les plus grandes, ce qu'on cherche comme scénario alternatif.

20 Donc, le scénario qu'on regarde, normalisé, pour chaque substance, oui, c'est le relâchement, dans ce cas-là, d'un seul wagon complet, instantané, qui va produire une conséquence, mais l'important de ce résultat-là, c'est de savoir que les conséquences vont bien au-delà de l'emprise, dans ce cas-là, du train... du chemin de fer, là, excusez-moi.

LE COMMISSAIRE :

25 C'est vrai dans le cas de substances toxiques, dans le cas de substances...

M. MICHEL DUQUETTE :

30 D'inflammables aussi.

LE COMMISSAIRE :

... explosives, c'est le même...

35 **M. MICHEL DUQUETTE :**

C'est le même...

40

LE COMMISSAIRE :

... le même raisonnement, si on veut?

5 **M. MICHEL DUQUETTE :**

Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

10

Vous avez... dans une des questions que vous avez soumises, on en a parlé encore avec l'initiateur, dans une des questions, vous demandiez plus d'informations sur les effets domino...

M. MICHEL DUQUETTE :

15

Oui.

LE COMMISSAIRE :

20

... ce qu'on appelle les effets domino, et vous mentionniez dans votre question un effet domino où plusieurs wagons seraient impliqués. De quelle façon ça doit être analysé, qu'est-ce que vous vous attendez comme analyse de risque par rapport à ça?

M. MICHEL DUQUETTE :

25

Bien, disons que dans ce cas-là, d'un wagon à un autre, c'est un cas qu'on veut voir qui va peut-être plus servir à dire : « O.K., est-ce qu'il y a vraiment une probabilité qui s'ajoute? Qu'un wagon entraîne une défaillance d'un autre wagon, exemple, puis que c'est une autre substance ou que c'est une substance qui n'est pas compatible qui pourrait créer un autre événement ou qui pourrait être un événement, un accident qui serait une synergie de deux substances. » Bon, il y a toutes sortes de choses qu'on peut voir là-dedans.

30

C'est sûr que ma question était plus axée... dans le cas des wagons, c'est parce qu'on... bien, on peut s'attendre s'il y a un déraillement majeur, comme il s'est produit, où il y a un et plusieurs wagons, en fin de compte, qui se sont brisés, bien là, il y a un effet domino assez évident. Mais entre les wagons... on a déjà les conséquences de chaque substance qui ont été calculées, donc on peut s'attendre au même résultat, mais une combinaison, une synergie de ces substances... des effets, on pourrait dire, des accidents. Mais ce que je voulais surtout avoir comme information, c'est : est-ce qu'en cas d'accident, est-ce qu'il peut y avoir un effet sur, exemple, une entreprise qui, elle, aurait d'autres substances? Est-ce que cette entreprise-là pourrait créer un autre accident plus difficilement gérable?

35

40

Ou est-ce qu'une entreprise pourrait, elle, être la source de risque sur le train, là, sur les wagons, là? Donc, dans un sens comme dans l'autre. Entre les wagons aussi, mais comme je vous dis, c'est un peu déjà fait dans le cadre de l'analyse, là, on va dire, sans les effets domino, là, juste les scénarios alternatifs.

5

LE COMMISSAIRE :

C'est comme si on prenait plusieurs scénarios qui se combinent, c'est ce que je comprends?

10

M. MICHEL DUQUETTE :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

15

Il n'y a pas de méthode analytique qui permet d'évaluer ces risques-là quand il y a plusieurs wagons?

M. MICHEL DUQUETTE :

20

Bien, en fait, l'effet domino, c'est de voir... c'est un peu de faire un recensement des substances qui pourraient être affectées ou affecter la source, là. Là, dans le cas où on parle, c'est la voie ferrée, donc... bien, en fait, les wagons qui sont sur la voie ferrée. On regarde s'il y a un effet en cas d'accident du train envers d'autres choses, donc mettons, une entreprise qui aurait des matières dangereuses, et que ça impliquerait un autre type d'effet, de conséquences, ou à l'inverse, bien, est-ce que le train pourrait avoir une probabilité plus grande de subir un accident causé par des entreprises, disons, en marge du chemin de fer? Donc, c'est pour valider s'il y a des probabilités plus grandes qu'un événement se produise ou, à l'inverse, créer un événement sur une tierce partie.

25

Mais les conséquences sont calculées. On s'entend que si une entreprise, exemple... s'il y avait une entreprise qui était... qui avait un incendie, exemple, puis qu'il y a un train qui est arrêté à côté puis que ça entraîne une conséquence sur le train, bien, on a déjà le calcul de ces conséquences-là, on sait ce qui va arriver si, exemple, du pétrole brûle, s'il y a un relâchement de chlore. Ça a été calculé, en fait, là. Ça vient juste nous dire : « O.K. Il y a encore... il y a un risque additionnel. »

30

35

LE COMMISSAIRE :

Il y a un risque additionnel par rapport à ça, O.K.

40

M. MICHEL DUQUETTE :

Exact. Et à l'inverse aussi, là, c'était pour voir si on ne touchait pas d'autres entreprises qui auraient pu avoir des substances... bien, pires, là, c'est relatif, mais différentes.

5

LE COMMISSAIRE :

Je vous remercie.

10

Par rapport à ça, monsieur Forest, il y a des entreprises dans le parc industriel, dont Tafisa, qui... est-ce que cette entreprise-là entrepose des matières inflammables ou... qui pourraient être affectées s'il arrivait un accident avec le train, là?

M. MICHEL FOREST :

15

Bien, en fait, pour que ça puisse conduire à un effet domino, par exemple, ça prendrait... il faudrait qu'il y ait ignition du panache ou encore une surpression à une distance suffisamment grande pour endommager les structures qui contiennent des substances chez Tafisa. Et quand on regarde les résultats, les distances en cause sont inférieures, donc on n'atteint pas les éléments, les structures où on entrepose les matières qui pourraient être dangereuses.

20

LE COMMISSAIRE :

Vous avez représenté des cercles, là, des rayons d'effet, AEGL-2, AEGL-3, là, qui représentent les effets toxiques modérés et très toxiques, là. Dans le cas des substances inflammables, là, à l'annexe 1, là, de PR 5.5 où figurent 5-5 à 5-8, c'est ça?

25

M. MICHEL FOREST :

30

Non, ce n'est pas... oui. O.K., oui, c'est ça, oui.

LE COMMISSAIRE :

C'est une de ceux-là, là. Vous représentez toujours l'accident dans le parc industriel, c'est ce qu'on comprend. Le wagon est situé dans le parc industriel, les rayons qu'on voit sont centrés dans le... mais un accident de cette nature-là pourrait arriver dans un autre, sur un autre endroit, là?

35

M. MICHEL FOREST :

40

Oui. En réalité, c'est une saucisse qui suit la voie ferrée.

LE COMMISSAIRE :

Vous avez représenté la saucisse quand on arrive au risque individuel?

5 **M. MICHEL FOREST :**

Oui oui, mais... O.K. Dans ce cas-là, c'est... ça fait partie de la première étude, là. Je n'étais pas impliqué dans cette première étude-là.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

15 **M. MICHEL FOREST :**

Mais la réalité, c'est que tous ces ronds-là, on pourrait les déplacer tout le long de la voie ferrée et donc ça fait une saucisse, c'est représenté par une saucisse tout le long de la voie ferrée.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Il y a donc...

25 **M. MICHEL FOREST :**

Mais sauf que dans la réalité, si un incident se produit, bien, le rond va s'appliquer seulement là où l'accident se produit.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Je comprends. Mais si l'accident se produisait dans un endroit où il y a des habitations dans... parce que là, on a des rayons qui sont de l'ordre de 500 mètres, là, si je ne me trompe pas ou 300 mètres, là. Dans le cas d'un événement de ce type-là, dans un endroit qui est habité, il pourrait y avoir des résidences qui sont affectées directement?

35 **M. MICHEL FOREST :**

La réponse est oui.

40

LE COMMISSAIRE :

Mais est-ce qu'on pourrait le voir? Parce que là, on voit juste l'effet dans le parc industriel, est-ce qu'il y aurait moyen de nous représenter ça pour qu'on puisse bien voir s'il y a des effets?

5

M. MICHEL FOREST :

Bien, c'est facile à faire.

10

LE COMMISSAIRE :

Oui?

15

M. MICHEL FOREST :

Mais c'est des ronds quand même, là. Oui, mais c'est...

Non, mais pour répondre à la question, c'est que oui, c'est facile à faire.

20

LE COMMISSAIRE :

Alors, vous seriez en mesure de nous...

25

M. MICHEL FOREST :

Si le client...

30

LE COMMISSAIRE :

... de nous déposer ces...

35

M. MICHEL FOREST :

... est d'accord avec ça.

40

LE COMMISSAIRE :

Vous seriez...

M. MICHEL FOREST :

Donc, on a une réponse positive.

5 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. Bon, bien, je vous remercie.

10 Dans d'autres cas, peut-être les figures 5-9 à 5-11, là, le... Encore là, le wagon, il n'est pas au même endroit que dans les figures 5-1 à 5-8 ou 5-12 à 5-14, il y a-tu une raison?

M. MICHEL FOREST :

15 Bien, c'est que c'était schématique, tout simplement.

LE COMMISSAIRE :

C'est juste schématique, ça n'a pas de...

20 **M. MICHEL FOREST :**

C'est schématique, oui. En réalité, c'est une saucisse.

LE COMMISSAIRE :

25 Ce n'est pas une raison technique?

M. MICHEL FOREST :

30 Non non non non.

LE COMMISSAIRE :

35 O.K. Parce qu'il y en avait que le centre est plus à l'ouest et d'autres qu'il est plus à l'est, là.

M. MICHEL FOREST :

40 Bien, probablement que ma collègue qui avait fait l'étude à ce moment-là, il faudrait que je lui pose la question, c'était peut-être en raison du fait que le lieu était peut-être... représentait un risque important, mais je vais... je devrai valider ce que je viens de dire si c'est nécessaire pour la commission.

LE COMMISSAIRE :

Oui, j'aimerais ça avoir l'explication, s'il y a une explication.

5 **M. MICHEL FOREST :**

O.K. Je vais au moins valider ça. Ça date de quand même... d'un bon moment tout ça et ce n'est pas moi qui a fait ce volet-là. Moi, j'ai fait le volet risque individuel, et donc, pour... je vais valider ce que je viens de vous dire.

10

LE COMMISSAIRE :

Parce que s'il y a une raison...

15 **M. MICHEL FOREST :**

Mais ça ne change rien au fait que dans la réalité, c'est une saucisse, comme je vous ai dit.

LE COMMISSAIRE :

20

C'est la même chose.

M. MICHEL FOREST :

25

C'est ça.

LE COMMISSAIRE :

Tous ces graphiques-là pourraient être représentés comme...

30

M. MICHEL FOREST :

Par des saucisses, oui.

35

LE COMMISSAIRE :

... par des saucisses tout le long du tracé.

40

M. MICHEL FOREST :

Oui, exact.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Alors, si on peut les voir, là, si vous pouvez nous les...

10 **M. MICHEL FOREST :**

Voulez-vous les saucisses aussi? O.K.

LE COMMISSAIRE :

15 Oui. Avec un petit pain!

M. MICHEL FOREST :

Ah, bon, bien, c'est bon. Puis du ketchup. C'est bon.

20

LE PRÉSIDENT :

En fait, j'aimerais revenir avec la même question que mon collègue a posée à monsieur Duquette. Est-ce qu'il est vrai que quand on parle de pire scénario ou, dans votre cas, scénario normalisé, c'est un scénario d'une grande invraisemblance qui donne justement son titre, qui porte bien son titre « pire scénario »?

25

M. MICHEL FOREST :

O.K. Bien, c'est qu'en anglais, c'est « *worst case scenario* », et en français, c'est « scénario normalisé ».

30

LE PRÉSIDENT :

Non non, mais peu importe.

35

M. MICHEL FOREST :

Non, mais pour répondre à votre question.

40

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'était pas ma question.

5 **M. MICHEL FOREST :**

Parce que le scénario normalisé, premièrement, ce n'est pas toujours le pire cas, O.K.?

10 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

M. MICHEL FOREST :

15 Parce qu'il est lié à sa définition, d'accord? Donc, un scénario alternatif, on tient compte des conditions d'opération et tout ça, et des fois, quand on est à haute pression ou à haute température ou il peut y avoir d'autres situations, on pourrait avoir des rayons d'impact qui sont plus élevés que le scénario normalisé. C'est pour ça qu'en français, on l'appelle « scénario normalisé ».

20 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Mais, en fait, vous allez utiliser... vous utilisez les scénarios alternatifs pour établir des rayons d'action qui vous permettent de mettre en place des mesures d'urgence?

25 **M. MICHEL FOREST :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

30 O.K. Donc, vous considérez implicitement que le scénario normalisé, parce que vous utilisez... D'ailleurs, le « pire scénario », c'est utilisé dans l'étude d'impact, soit dit en passant, là, je ne l'ai pas inventé, là.

35 **M. MICHEL FOREST :**

Mais j'ai une précision à faire...

40

LE PRÉSIDENT :

Je vais juste finir, s'il vous plaît.

5 **M. MICHEL FOREST :**

... pour le risque individuel après.

LE PRÉSIDENT :

10

Oui, mais je vais juste finir. Donc, le scénario... donc vous considérez... si vous tablez sur les scénarios alternatifs pour élaborer et développer vos mesures d'urgence, donc vous estimez que le scénario normalisé ne devrait pas être appliqué parce qu'il y a une surestimation?

15 **M. MICHEL FOREST :**

C'est du cas par cas.

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, dans votre étude d'impact, ce n'est pas du cas par cas.

M. MICHEL FOREST :

25 Oui. Non non, mais...

LE PRÉSIDENT :

Vous l'avez utilisé.

30

M. MICHEL FOREST :

Vous me posez une question... je la comprends générale d'un point de vue méthodologique.

35 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Bien, si vous voulez parler de façon générique et générale, on va parler générique et général. Ce que je voudrais savoir, c'est : quand les modèles qui sont en place ne miment pas des situations réelles qui se produisent au Canada sur une base régulière, quelle est la portée à ce moment-là de ces modèles?

40

M. MICHEL FOREST :

Bien, c'est là que je veux apporter une précision.

5 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. MICHEL FOREST :

10

C'est que quand on fait du risque individuel, les scénarios qu'on élabore, on essaie d'être le plus proche possible de la réalité.

LE PRÉSIDENT :

15

Bien, justement.

M. MICHEL FOREST :

20

O.K. Donc... mais sauf que... et là, je vais rentrer brièvement dans le cadre méthodologique du risque individuel. Quand on fait du risque individuel, on doit premièrement élaborer les scénarios d'accident, et pour ces scénarios d'accident là, on fait... la première chose qu'on fait, c'est qu'on évalue sa conséquence, et la deuxième chose qu'on fait, c'est qu'on évalue sa probabilité d'occurrence, et ce qui est le plus difficile à faire, c'est justement d'établir une probabilité d'occurrence qui est *représentatif* du scénario qu'on a établi. Donc, le scénario qu'on établit, on essaie de le faire coller le plus souvent possible sur la réalité.

25

Le problème qui se pose, c'est qu'il y en a une infinité de scénarios et, à un moment donné, il faut se limiter, et donc, on fait des catégories de scénarios. Donc, par exemple, on a fait des ruptures, on a fait des fuites majeures, on a fait des fuites mineures, pour lequel on peut accoler une probabilité qui est représentatif de ce scénario-là, mais sauf que le scénario qu'on fait, la conséquence qu'on évalue, on l'évalue de façon conservatrice qui va couvrir, t'sais, les entre deux scénarios, là, t'sais, entre la rupture qu'on a établie, la fuite majeure. C'est très technique ce que je vous dis, là.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Bien, ça dépend, là. Je ne veux pas rentrer dans un débat d'expert. De toute façon, je ne suis pas expert.

40

M. MICHEL FOREST :

Non, mais c'est pour répondre à votre question.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais la question fondamentale, c'est que si les scénarios que vous utilisez, si les modèles que vous utilisez ne miment pas suffisamment la réalité...

10 **M. MICHEL FOREST :**

Donc, pour répondre, c'est que ça mime la réalité dans le cas du risque individuel.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, vous avez... Mais vous avez dit : « On choisit des scénarios. »

M. MICHEL FOREST :

20 Oui, qui collent aux probabilités qui ont été établies. Donc...

LE PRÉSIDENT :

25 Mais... O.K. Mais pourquoi alors ne pas choisir des scénarios qui collent, non pas aux probabilités, mais au fait qu'ils existent au Québec, au Canada ou pas?

M. MICHEL FOREST :

30 Mais, en fait, c'est que pour évaluer le risque, c'est qu'on veut couvrir tous les scénarios. Donc, quand on dit qu'on veut couvrir tous les scénarios, on veut couvrir autant ceux qui ont une faible probabilité de se produire, mais qui ont une grande conséquence, et ceux qui ont une forte possibilité de se produire, mais qui ont une conséquence plus faible, et là, vous avez tous les scénarios entre ça. Donc, si on veut connaître le risque réel, c'est qu'il faut couvrir tous les scénarios, et donc, on fait... il y a une méthodologie d'établie pour faire ça.

35
40 Donc, c'est pour ça que je vous dis que les scénarios qu'on met là-dedans, ce qu'on veut, c'est qu'ils collent à la réalité. Donc, des ruptures, ça existe, mais ça n'arrive pas souvent. Des fuites mineures, ça existe aussi, mais ça arrive souvent. Et tout ça, bien, c'est reflété par la probabilité d'occurrence de ces scénarios-là.

5 Et maintenant, je voulais revenir pour votre scénario d'effet domino, là, plusieurs wagons. Bien, ce qu'il faut comprendre, c'est que d'avoir... ça, c'est un super scénario tant qu'à moi et c'est arrivé à Mégantic, eux l'ont vécu, mais ce qu'il faut comprendre, c'est que si on veut faire une probabilité liée à ça, bien, ce que ça fait, c'est que la probabilité est tellement faible qu'au global, quand on calcule le risque individuel, c'est négligeable dans le calcul, vous comprenez?

LE COMMISSAIRE :

10 Oui.

M. MICHEL FOREST :

15 Bon. Et donc... Et pour démontrer ça, que c'est négligeable, c'est... par exemple, au Canada, un événement exceptionnel comme à Mégantic, bien, c'est arrivé... avec l'ampleur, là, de... t'sais, on parle de cinq, six millions de litres, c'est peut-être arrivé deux fois dans 20 ans. Donc, si je pars de deux... pour faire une probabilité, pour la construire, pour se super scénario là, bien là, j'ai deux accidents, et là, je... calculer le nombre de wagons que ça représente sur 20 ans et le nombre de kilomètres parcourus sur 20 ans, ça fait une probabilité tellement petite que ce scénario-là devient négligeable. Et donc, pour optimiser les calculs et tout ça, on ne le fait pas parce qu'on sait que ça ne change pas le résultat. C'est... l'impact de ça est négligeable.

LE PRÉSIDENT :

25 Je comprends très bien. Au niveau de la rhétorique, ça va, là, mais j'imagine un simple citoyen qui regarde les chiffres, une probabilité en 10 000 ans, une probabilité en 100 000 ans et même une probabilité en 100 000 ans qui est quand même très bien selon l'étude d'impact, je dirais : au Canada, qu'est-ce que ça représente, si c'est une fois en 100 000 ans, alors qu'il y a eu des catastrophes pires que le design expérimental méthodologique que vous avez utilisé? Je me dis : Est-ce que, en quelque part, on donne un aperçu fiable du risque technologique?

30 **M. MICHEL FOREST :**

35 Mais ici, c'est que sur la terre, des trains, il y en a beaucoup, hein? Donc, c'est normal que... bien, « c'est normal »... ce n'est pas normal, je m'excuse de... Ce que je veux dire, c'est que sur la terre, à la quantité de trains qu'il y a et tout ça, bien, c'est sûr qu'il va en arriver des catastrophes.

LE PRÉSIDENT :

40 C'est sûr.

M. MICHEL FOREST :

Mais en un point donné ici, la probabilité que ça arrive, elle est très, très faible, vous comprenez? Il faut faire cette nuance-là au niveau des probabilités et du risque.

5

LE PRÉSIDENT :

C'est bien, merci.

10

M. MICHEL FOREST :

Ça répond à votre question?

LE PRÉSIDENT :

15

Non, mais merci.

M. MICHEL FOREST :

20

Bien, je peux... répétez-la-moi, je vais vous répondre.

LE PRÉSIDENT :

Je vais la relancer tantôt à monsieur Duquette.

25

LE COMMISSAIRE :

On parle de seuil de planification des mesures d'urgence, c'est défini par les simulations que vous faites des conséquences. Maintenant, vous dites dans l'étude d'impact qu'on utilise les scénarios alternatifs pour déterminer les seuils de planification. Pourquoi on n'utilise pas les scénarios normalisés, il y a-tu une...

30

M. MICHEL FOREST :

Bon, bien, j'avais déjà commencé à répondre à ça. Bien, dans les nombreuses études de risque que j'ai faites à date, si je considérais que le scénario normalisé était plausible, bien, je... on basait le... on faisait le plan d'urgence en fonction de ça. Tout est une question de plausibilité, là, de... excusez, je pense que ce n'est pas du bon français, là, mais... Mais normalement, dans la plupart des études, O.K., on utilise les scénarios les plus probables pour établir les plans d'urgence.

40

LE COMMISSAIRE :

Ce sont les rayons à l'intérieur desquels on doit planifier les mesures d'urgence en cas d'accident, là, c'est ça?

5

M. MICHEL FOREST :

Oui. Puis en général, c'est AEGL-2. Donc, pour...

10

LE PRÉSIDENT :

Juste pour que l'auditoire puisse suivre, AEGL-2, c'est...

15

M. MICHEL FOREST :

Bien, je vais vous... voulez-vous que je vous lise la définition parce qu'elle est longue et... Hein?

LE PRÉSIDENT :

20

Acute Emergency...

M. MICHEL FOREST :

Pardon?

25

LE PRÉSIDENT :

Acute Emergency Guidance Level 2.

30

M. MICHEL FOREST :

Oui, c'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

35

Donc, vous pouvez le redire en français maintenant?

M. MICHEL FOREST :

40

Bien, voulez-vous, je vais juste reprendre...

LE PRÉSIDENT :

C'est le niveau aigu de...

5 **M. MICHEL FOREST :**

Bien, je vais vous le lire parce que...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

M. MICHEL FOREST :

15 ... ça va être plus précis. O.K., donc, c'est... AEGL-2, c'est :

« *Concentration d'une substance dangereuse dans l'air à partir de laquelle des personnes exposées, incluant les personnes sensibles, pourraient développer des effets sérieux, de longue durée ou irréversibles sur la santé ou encore les empêchant de fuir les lieux.* »

20
Donc, c'est ça la définition.

LE COMMISSAIRE :

25 Et AEGL-3?

M. MICHEL FOREST :

Bien, AEGL-3, c'est :

30
« *Concentration d'une substance dangereuse dans l'air à partir de laquelle des personnes exposées, incluant les personnes sensibles, pourraient provoquer des effets menaçants la vie ou provoquer la mort. Les concentrations inférieures à AEGL-3, mais également supérieures à AEGL-2 représentent une exposition pouvant provoquer des effets sérieux, de longue durée et/ou irréversibles sur la santé...* »

35

LE COMMISSAIRE :

Donc...

40

M. MICHEL FOREST :

« ... ou encore les empêchant de fuir les lieux. »

5 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, la planification des mesures d'urgence, c'est pour les niveaux AEGL-2?

10 **M. MICHEL FOREST :**

AEGL-2.

LE COMMISSAIRE :

15 Vous avez... sur votre schéma que vous aviez tout à l'heure à l'écran, là, on voit les... il y a deux éléments qui sont importants, là, vous en avez parlé.

M. MICHEL FOREST :

20 Lequel, là?

LE COMMISSAIRE :

25 Il y a la fréquence et la conséquence...

M. MICHEL FOREST :

Oui, exact.

30 **LE COMMISSAIRE :**

... sur le petit schéma. Au niveau de la fréquence, vous avez présenté des tableaux dans PR 5.5, là, en annexe, dans lesquels vous appliquez des facteurs que vous avez appelés, là, des facteurs locaux.

35 **M. MICHEL FOREST :**

Oui.

40

LE COMMISSAIRE :

Vous analysez l'ensemble des probabilités. D'où ils viennent ces facteurs locaux là, est-ce qu'il y a une...

5

M. MICHEL FOREST :

Bien, c'est basé sur mon jugement, sur mon expérience et... bien, c'est ça, c'est... grosso modo, c'est basé là-dessus. C'est que... ce qu'il faut comprendre, c'est que la probabilité qu'on a, qui a été établie, par exemple, par le BST, c'est une probabilité qui s'applique à toutes les situations. Donc, ça devient d'une certaine façon un cas moyen pour toutes les situations. Donc, si on est dans une pente, bien, par rapport aux situations moyennes, bien moi, je considère que dans une pente le risque est plus élevé que la situation moyenne, et donc, je corrige de cette façon-là.

10

LE COMMISSAIRE :

Vous corrigez la fréquence.

15

M. MICHEL FOREST :

Exact.

20

LE COMMISSAIRE :

Donc, il y a une probabilité d'accident plus grande quand...

25

M. MICHEL FOREST :

Exact. Moi, je considère que... puis... et où ça vient, là, c'est mon jugement, et en général, bien, c'est surestimé par rapport à la réalité.

30

LE COMMISSAIRE :

Quand vous dites « votre jugement », il n'y a pas de références ou de...

35

M. MICHEL FOREST :

C'est... Bien...

40

LE COMMISSAIRE :

C'est des valeurs empiriques?

5 **M. MICHEL FOREST :**

Bien, dans ce cas-ci, c'est empirique, mais c'est que ce n'est pas évident à trouver.

LE COMMISSAIRE :

10 Si on prenait un de ces tableaux, là...

M. MICHEL FOREST :

15 O.K. C'est...

LE COMMISSAIRE :

20 ... et puis qu'on appliquait ce raisonnement-là, là, avec les différents facteurs locaux, là, si on peut le voir, là, sur l'écran, là, si c'est possible, là. C'est à l'annexe... PR 5.5 annexe A.

M. MICHEL FOREST :

25 A-1, mettons? Annexe A-1.

LE COMMISSAIRE :

Oui, peu importe. On voit les différents...

30 **M. MICHEL FOREST :**

Voulez-vous que j'aïlle pointer ou?

LE COMMISSAIRE :

35 Non. On voit les différents facteurs.

M. MICHEL FOREST :

40 Oui.

LE COMMISSAIRE :

5 Mais ma question, c'est : si on appliquait, si on faisait l'exercice avec la voie actuelle, si on...
parce que je regarde les pentes, l'ajustement pour la vitesse, l'ajustement pour les pentes.
Essentiellement, est-ce que je suis dans l'erreur si je dis qu'essentiellement, on aurait le même résultat
que...

M. MICHEL FOREST :

10 Ça serait similaire.

LE COMMISSAIRE :

15 Ça serait très proche?

M. MICHEL FOREST :

20 Oui, mais sauf que là, il faut avoir à l'esprit que j'ai établi ça dans un objectif d'avoir... d'être
conservateur, de surestimer la réalité. Donc, peut-être que... Donc moi, je pense que le résultat que j'ai
là serait encore surestimé pour la voie ferrée actuelle.

LE COMMISSAIRE :

25 Mais on considère que c'est le même analyste, là, c'est vous qui faites l'exercice dans les deux
cas...

M. MICHEL FOREST :

30 Oui.

LE COMMISSAIRE :

... on arrivait à des résultats qui seraient proches l'un de l'autre?

M. MICHEL FOREST :

35 Oui, oui. Au niveau des probabilités.

40

LE COMMISSAIRE :

Au niveau des probabilités, ça, c'est la probabilité qu'il arrive un accident?

5 **M. MICHEL FOREST :**

Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

10

Alors, maintenant, on va à l'autre boîte. L'autre boîte, c'est la conséquence.

M. MICHEL FOREST :

15

La conséquence.

LE COMMISSAIRE :

20

Qu'est-ce qui fait que dans la voie de contournement... parce que ce que je comprends, c'est que par rapport à la voie actuelle, la voie de contournement, l'avantage qu'elle a, c'est au niveau de la conséquence, parce qu'au niveau de...

M. MICHEL FOREST :

25

Non. Bien, la conséquence... O.K. De la façon que ça a été établi, j'ai fait des scénarios de ruptures, de fuites majeures, de fuites mineures. Donc ça, ça ne changerait pas, la conséquence resterait la même. Peut-être qu'il y aurait une différence au niveau de la probabilité, mais sauf que je l'ai surestimée. Mais là où il y a la différence, c'est dans la façon d'évaluer l'acceptabilité du risque lié à la méthode du CCAIM.

30

Bien, vous pouvez peut-être mettre la figure 8.1, là, je vais vous expliquer.

LE COMMISSAIRE :

35

Mais...

M. MICHEL FOREST :

40

Mais vous allez voir, O.K.?

LE COMMISSAIRE :

Oui. O.K.

5 **M. MICHEL FOREST :**

Parce qu'après ça, tout ça, c'est que... Est-ce que je peux aller... me lever et pointer, ça serait peut-être plus simple?

10 **LE COMMISSAIRE :**

Oui oui, allez-y.

15 **M. MICHEL FOREST :**

Ça prend un micro.

LE COMMISSAIRE :

20 Prenez le micro qui est là.

M. MICHEL FOREST :

Le micro est?

25

LE COMMISSAIRE :

Il est juste à côté du projecteur, de ce côté-ci.

30 **M. MICHEL FOREST :**

Il est bien caché.

LE COMMISSAIRE :

35

Oui.

M. MICHEL FOREST :

40 Il n'y a pas de... Oui. Ça va aller mieux. Oui, merci.

5 Bon, c'est que... Donc, une fois qu'on a combiné la conséquence et la fréquence, O.K., et ce, pour chaque scénario qu'on a établi et pour... donc pour les cinq substances et le paquet de scénarios qu'on a fait, on additionne tout ça et on obtient le risque individuel du projet. Et là, donc, si ce risque-là est... il faut que le risque... pour qu'il soit acceptable, là, d'un point de vue du CCAIM, il faut que le risque soit inférieur à 0.3×10^{-6} si on est dans le cas où il y a des développements sensibles : des hôpitaux, des garderies, des résidences et tout ça. Donc là, le risque est lié au lieu où on est.

10 Donc, si on est sur la voie ferrée actuelle, bien, le risque va être plus élevé parce qu'on est dans le centre-ville ou on est dans le centre-ville de Lac-Mégantic et tout ça, et donc là, on a plus de chances d'avoir des hôpitaux, des garderies et tout ça, donc le risque est acceptable dans ce cas-là.

LE COMMISSAIRE :

15 Mais où je voulais en venir, là, c'est : de quelle façon... est-ce qu'on diminue le risque individuel avec la voie de contournement par rapport à la voie ferrée actuelle?

M. MICHEL FOREST :

20 On le diminuerait, mais de façon minime selon moi, là.

LE COMMISSAIRE :

25 Ce n'est pas ça nécessairement l'avantage?

M. MICHEL FOREST :

30 Mais sauf que... on va le réduire parce que... à cause de la classe utilisée, donc probablement qu'il va y avoir moins de possibilités d'avoir des déraillements et des choses comme ça.

LE COMMISSAIRE :

Ce qui viendrait affecter un des facteurs dans le tableau des fréquences?

M. MICHEL FOREST :

35 Oui, c'est ça. Un peu oui, c'est ça, exactement. Mais comme je vous ai dit, comme j'ai utilisé l'approche conservatrice, on est conservateur dans les deux cas, c'est ce que je veux dire. Mais on est plus conservateur probablement au niveau de la voie de contournement qu'au niveau de la voie actuelle.

40

LE COMMISSAIRE :

Donc, la voie de contournement, on a un avantage au niveau du risque?

5 **M. MICHEL FOREST :**

Oui, exactement, oui.

LE COMMISSAIRE :

10

O.K. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

15

J'aurais une question à monsieur Duquette. Est-ce que le ministère a procédé auprès d'un certain nombre d'experts avec un même problème pour établir un risque technologique? Si j'ai bien compris les propos qui viennent d'être dits, c'est qu'il y a plusieurs éléments qui sont au jugement de l'expert. Donc, ces paramètres d'entrée qui sont au jugement de l'expert peuvent forcément faire une différence au niveau du résultat. Est-ce que vous avez fait le test auprès de différents experts pour voir si la fourchette des résultats de risque peut être grande ou petite?

20

M. MICHEL DUQUETTE :

25

Bien, la réponse simple, là, courte, je vais l'allonger après, c'est non, là, on n'a pas contre-vérifié le document qui a été produit. Effectivement, dans un cas où on travaille avec les probabilités, il y a beaucoup d'hypothèses qui sont en place : le choix des scénarios. Les scénarios, en principe, sont basés sur l'historique d'accidents, ce que je peux confirmer que ça a été quand même utilisé, là. On a la base de données du BST, et cetera, ça a été travaillé.

30

Bon, il y a la partie qui est un peu plus subjective sur l'ajustement, là, qu'on vient de discuter, monsieur Forest vient d'expliquer. Tout ça, c'est sûr qu'un expert différent va arriver probablement à un résultat un peu différent. Mais un peu, là, ça ne sera pas du simple au double, là. Je ne peux pas vous garantir, là, mais ce n'est pas... on n'arrivera pas dans le champ, là. Ça peut être une plus grande superficie, O.K., là, mais ça va se ressembler beaucoup parce que quand même, les accidents, les scénarios utilisés, les matières en question, c'est du connu, là, il y a du connu là-dedans, il y a du solide, là. T'sais, les modèles vont rouler avec les mêmes substances, vont donner les mêmes conséquences avec les mêmes conditions, là, ça ne va pas changer. C'est dans le choix des scénarios retenus, les petites virgules après le point vont changer, mais ça ne va pas changer du tout au tout. Ça va nous amener... ça nous amène à un risque individuel qui va être assez reproductible, là, je vais le qualifier

35

40

comme ça, là, mais c'est sûr que ça pourrait changer d'un expert à un autre.

LE COMMISSAIRE :

5 Une autre question à monsieur Duquette, puis peut-être docteur Samson, si vous avez... si vous voulez intervenir, là, on utilise... puis on en avait discuté avec monsieur Forest, là, le modèle du Conseil canadien des accidents industriels majeurs pour un train, qui n'est pas une source fixe, là, on s'entend. C'est comme si on faisait une multitude de situations, là, puis on trace le risque individuel comme une saucisse qui varie de largeur sur le...

M. MICHEL DUQUETTE :

10 Oui.

LE COMMISSAIRE :

15 ... tout le long du tracé.

M. MICHEL DUQUETTE :

20 En fait, c'est vraiment comme une traînée du cercle qui suit la voie, là.

LE COMMISSAIRE :

Puis qui change à chaque endroit parce qu'évidemment chaque endroit est différent, là.

M. MICHEL DUQUETTE :

25 Oui.

LE COMMISSAIRE :

30 Ce que vous nous disiez, c'est qu'on... lorsqu'on fait cette analyse-là à un certain endroit, on n'aura pas le même résultat en termes de risque individuel que si on le fait un peu plus loin, là.

M. MICHEL FOREST :

35 Exact. Mais ça va être différent surtout à cause des substances inflammables, parce que si à un endroit on a une source d'ignition ou une possibilité d'en avoir, bien, le risque, il va être plus élevé à cet endroit-là.

40

LE COMMISSAIRE :

Oui. Oui, puis dans le cas de substances toxiques, on s'entend que les rayons sont tellement grands que...

5

M. MICHEL FOREST :

Mais ce n'est pas la même chose. Toxiques, ça va être une saucisse, mais inflammables, ça peut être différent, ça dépend où se trouvent les sources d'ignition.

10

M. MICHEL DUQUETTE :

Donc, le risque, il varie en fonction de l'emplacement, là.

15

LE COMMISSAIRE :

Mais ma question : est-ce que c'est correct d'utiliser un modèle qui a été conçu pour des sources fixes avec...

20

M. MICHEL DUQUETTE :

Bien...

25

LE COMMISSAIRE :

... un événement qui est mobile comme un train, là?

30

M. MICHEL DUQUETTE :

Bien, il est correct dans le sens où, dans le fond, c'est... justement, c'est mobile, donc le risque, il est d'emblée plus faible pour une personne qui est fixe le long de la voie ferrée que s'il est en face d'une usine fixe, parce que le risque, il passe, il s'en va, donc les chances que l'accident se produise à un moment donné où il passe là est quand même d'emblée plus faible que si c'est une usine qui est installée là.

35

M. MICHEL FOREST :

Est-ce que je peux...

40

M. MICHEL DUQUETTE :

Donc, c'est quand même le même principe, là, t'sais.

5 **M. MICHEL FOREST :**

Est-ce que je peux clarifier quelque chose? C'est que dans le modèle SAFETI, on peut faire des sources linéaires aussi. Donc, ce n'est pas seulement des sources fixes. Dans ce cas-ci, ça a été fait comme une source linéaire.

10

LE COMMISSAIRE :

O.K., je comprends. Mais pour le logiciel, ça fonctionne, le logiciel prend en compte ces aspects-là, mais quand on arrive à l'interprétation du résultat, on applique le... on applique le modèle, là, c'est ça qui...

15

M. MICHEL FOREST :

Non non, mais c'est que les conséquences, quand on évalue les conséquences, on fait des ronds, et là, le rond, il faut le dupliquer. Mais quand on fait le calcul de risque, bien, il faut calculer... de la façon que le modèle calcule pour le risque linéaire, c'est qu'il va... en un point donné, il va calculer le risque de ce wagon-là, le risque de celui-là, le risque de celui-là et ainsi de suite, vous comprenez? Donc, il tient compte du fait que c'est d'une source linéaire.

20

25 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. D'accord, merci. Je...

LE PRÉSIDENT :

30

Mais justement, je reviens à un des exemples qui a été... un résultat qui a été rapporté dans l'étude d'impact révèle qu'avec un scénario alternatif pour une substance toxique, le rayon serait de 33 kilomètres, et 33 kilomètres, bien sûr, ça peut toucher plusieurs municipalités. Qu'est-ce qui est prévu dans l'établissement des mesures d'urgence, comment vous allez... ces municipalités-là vont être impliquées?

35

M. MICHEL FOREST :

Bien, écoutez, je peux vous donner mon avis là-dessus, mais c'est peut-être plus aux gens du ferroviaire de répondre à ça, là, peut-être, je le ne sais pas. Vous voulez absolument avoir ma réponse à

40

moi?

LE PRÉSIDENT :

5 Non, non non, monsieur... je devrais dire monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

10 Je pense qu'on l'a déjà vécu. S'il y a une plume qui va atteindre 33 kilomètres de rayon, c'est sûr qu'on enclenche les mesures de sécurité civiles. Pour nous autres, c'est ce qu'on a fait le 6 de juillet.

LE PRÉSIDENT :

15 Non non, mais je parle en termes de préparation des mesures d'urgence. Vous communiquez...

M. CONRAD LEBRUN :

Ah, excusez .O.K., j'ai mal compris la question.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Vous communiquez aux municipalités les dangers possibles, mais ces dangers possibles sont reliés aux substances qui sont transportées, bien sûr, aux substances dangereuses qui sont transportées?

25

M. CONRAD LEBRUN :

Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

30

Donc, vous allez devoir les informer, vous allez leur dire le risque, le rayon qui peut les atteindre, jusqu'où ça peut les atteindre, j'imagine?

M. CONRAD LEBRUN :

35

Qu'on informerait...

LE COMMISSAIRE :

40 Mais peut-être, monsieur Boivin, comment est-ce qu'on arrime ça, là, si on arrive... c'est ça, là, on

a... pour une substance toxique AEGL-2, là, de 33 kilomètres, là, on n'est plus dans le...

M. STEVE BOIVIN :

5 On n'est plus sur un site restreint.

LE COMMISSAIRE :

10 Non.

M. STEVE BOIVIN :

15 Écoutez, plusieurs réponses me viennent en tête, mais là, si vous prenez le cas que...
effectivement, de l'ammoniac ou du chlore, là, j'ai vu des distances assez incroyables. C'est sûr et
certain qu'il y a deux volets. Pour nous là, à la sécurité civile, en fonction de nos approches et principes,
il y a les premiers intervenants, donc les services sécurité incendie. Donc, c'est le regroupement des
20 forces incendies, donc des pompiers dans une région. Ça, c'est sûr et certain que, de plus en plus, on
voit des services incendie se regrouper pour partager des équipements ou partager des spécialités
qu'une municipalité unique n'a pas. Donc, c'est la force de frappe qui va être meilleure. On l'a vu... le
chef incendie, monsieur Lauzon, lorsqu'il y a eu l'appel du 9-1-1, on l'entendait : appel, appel, appel puis
le ton de la cascade des services incendie qui ont été appelés. Ça, c'est une très bonne pratique.

25 Ça, c'est pour les intervenants d'urgence, vraiment, là, qui vont s'attaquer au produit, tandis qu'en
sécurité civile, on parle souvent des gestions des conséquences hors site. Si vous parlez de 33
kilomètres de rayon, ça dépend de la densité de population, mais là, ça s'appelle des moyens
exceptionnels à mettre en place pour l'évacuation d'urgence, le site d'hébergement temporaire et même
à long terme, et sûrement même, si c'est du chlore, il va y avoir beaucoup de personnes impactées,
donc il va y avoir du triage à faire. Donc, on s'entend qu'il y a une façon de faire au Québec, l'approche
30 tout risque et le système de sécurité civile qui s'applique.

35 Donc, une municipalité... bien, le 9 novembre prochain, le règlement, il va être mis en oeuvre
chez nous, alors toutes les municipalités vont avoir l'obligation d'avoir un plan de mesures d'urgence, un
plan municipal de sécurité civile, et dans celui-ci devra se retrouver certains critères bien définis, dont
d'avoir un centre d'opération d'urgence, d'avoir établi des fonctions dans la municipalité. Donc, chaque
personne va savoir quoi faire. Parce que les intervenants d'urgence, pompiers, ils savent déjà leur rôle,
ils sont formés. Par contre, là, ce qu'on veut, c'est que les municipalités aient aussi une formation, des
exercices pour des centres d'opération pour réagir à un tel cas de 33 kilomètres.

40 Puis là, votre question, c'est : 33 kilomètres, c'est plusieurs municipalités touchées. Alors là, il y a
une coordination régionale qui se fait et c'est là qu'on rouvre notre centre d'opération régional pour

adresser les enjeux majeurs comme... qui surviendraient dans ce temps-là.

Je ne sais pas si ça vous répond?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, tout à fait.

10 Maintenant, je voudrais savoir... une dernière question avant d'appeler le premier participant. Si j'ai bien compris, CQM vous transmet l'information relative aux substances dangereuses qui traversent votre territoire?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Oui, on a le manifeste de train un minimum de quatre heures avant qu'il passe.

LE PRÉSIDENT :

20 C'est ça. Donc, lorsque vous allez élaborer vos mesures d'urgence, vous allez devoir forcément avoir l'information pour chacune des substances chimiques qui passent sur votre territoire?

M. CONRAD LEBRUN :

Effectivement.

25

LE PRÉSIDENT :

30 Et donc, pour chacune de ces substances, qui ont un rayon d'action relativement important, vous allez devoir informer d'autres municipalités qu'elles peuvent être impactées par ces substances dangereuses?

M. CONRAD LEBRUN :

35 Il va falloir que je vérifie avec notre directeur de services incendie comment ça procède actuellement, là.

LE PRÉSIDENT :

40 Puis après... bien, je vais continuer, parce que peut-être que je vais revenir à monsieur Boivin. Puis après, donc les pompiers, j'imagine qu'ils ont été formés déjà pour savoir comment intervenir, quel

type d'équipement de protection mettre, dépendamment de la substance dangereuse qui va être en jeu?

M. CONRAD LEBRUN :

5 Oui.

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, vos pompiers, comme les pompiers de toutes les municipalités, ont déjà reçu cette formation?

M. CONRAD LEBRUN :

15 Oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Donc, vos pompiers et les pompiers des autres municipalités doivent toujours savoir qu'est-ce qui peut passer sur leur... à quoi ils peuvent être... par quoi ils peuvent être touchés pour pouvoir avoir les équipements de protection appropriés et les produits qui peuvent les combattre les plus appropriés. Exact?

M. CONRAD LEBRUN :

25 Il faudrait que je valide avec le directeur encore, mais j'imagine, cette information, elle doit être transmise lors de l'appel d'entraide.

LE PRÉSIDENT :

30 L'appel?

M. CONRAD LEBRUN :

35 L'appel entraide. Si, mettons, le service incendie de Lac-Mégantic...

LE PRÉSIDENT :

40 Non non, mais pour que les travailleurs, pour que les pompiers, pour que les policiers puissent intervenir de façon sécuritaire, il faut qu'ils sachent comment se présenter. S'il y a un incendie, il faut qu'ils sachent c'est quoi la matière qui brûle.

M. CONRAD LEBRUN :

Oui. Ce que j'essaie de dire, c'est que, mettons, notre directeur service incendie a à intervenir et demande de l'entraide, mettons, des policiers et d'un autre corps de pompiers.

5

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

10

Il va les avertir c'est quel genre de produit qu'ils font face, donc comment s'habiller.

LE PRÉSIDENT :

15

Mais ces pompiers-là, ils doivent avoir le bon équipement. Pour avoir le bon équipement, il faut savoir qu'ils peuvent être touchés par différents produits qui peuvent exiger différents ports d'équipement. Donc, forcément, vous allez partager cette information-là avec les premiers intervenants : pompiers, policiers, et cetera. C'est bien ça?

20

M. CONRAD LEBRUN :

Oui. Bien, ça doit aller dans les plans de mesures d'urgence, puis là, je ne suis pas un spécialiste des plans de mesures d'urgence. Je vais quand même... je pense que madame Morin aimerait continuer là-dessus, ça fait que je vais lui céder la parole.

25

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

30

Mme JULIE MORIN :

En fait, peut-être qu'on devra communiquer effectivement avec notre capitaine, mais il est dans les personnes-ressources, donc on peut assurément le contacter. Ce que je voulais vous mentionner, c'est qu'actuellement, l'ensemble des municipalités de la MRC du Granit, donc les 20 municipalités sont en train de revoir leur plan de mesures d'urgence. On a un projet, en fait, où on est les 20 dans le même projet où on a une firme qui nous supporte là-dedans dans le but que les plans de mesures d'urgence des 20 municipalités soient harmonisés pour qu'on puisse travailler en entraide automatique, dès qu'il y a quelque chose, pour que les premiers répondants soient toujours les plus près, en fait, de l'accident comme tel. Alors... et depuis qu'on discute puis, t'sais, peut-être que le maire de Nantes qui travaille aussi au niveau des mesures d'urgence pourrait aussi renchéir.

40

Par ailleurs, l'objectif, c'est vraiment qu'on puisse travailler ensemble puis s'assurer que les risques, effectivement, sont connus de l'ensemble pour le territoire et les risques associés à la voie ferrée seront bien sûr inclus dans ce plan de mesures d'urgence.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, tant mieux, je suis très heureux d'entendre ça, mais pour bien planifier vis-à-vis toutes les municipalités les mesures d'urgence, je présume qu'il faut savoir à quelles substances vous vous attaquez. Vous ne pouvez pas... le rayon auquel on faisait allusion ici, 33 kilomètres; il y en a un autre, c'est 16 kilomètres; il y en a un autre, c'est 9 kilomètres. Dépendamment de la substance, les rayons peuvent être différents et la façon de combattre ces incendies, si ce sont des incendies, peut être différente dépendamment de l'élément. Si c'est du chlore, c'est une façon; si c'est du pétrole, c'est peut-être une autre façon. Si c'est... les pompiers doivent mettre des équipements de protection. Dépendamment de la substance toxique, les équipements de protection peuvent être *différentes*. Pour certains, il doit avoir adduction d'air; pour d'autres, un simple masque pourrait être suffisant, mais... donc, la condition *sine qua non*, c'est de savoir : qu'est-ce que les premiers intervenants... à quoi les premiers intervenants vont faire face?

20 **Mme JULIE MORIN :**

Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

25 Et donc l'information relative aux substances transportées, aux substances dangereuses, est une condition incontournable. Est-ce que je vous surprends en disant ça?

Mme JULIE MORIN :

30 Bien non, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

35 **Mme JULIE MORIN :**

Mais en fait, c'est peut-être qu'on ne saisit pas exactement ce que vous voulez savoir, dans le sens qu'effectivement, c'est important de le savoir.

40

LE PRÉSIDENT :

Bien, j'y arrive.

5 **Mme JULIE MORIN :**

Après, est-ce que...

LE PRÉSIDENT :

10

Donc vous, vous le savez. Vous, vous savez c'est quoi les substances qui passent sur votre terrain?

Mme JULIE MORIN :

15

Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

20

Donc...

Mme JULIE MORIN :

25

Les pompiers reçoivent un message, comme le disait Conrad, quatre heures avant.

LE PRÉSIDENT :

Les pompiers le savent?

30 **Mme JULIE MORIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35

Les policiers le savent?

Mme JULIE MORIN :

40

La direction générale également.

LE PRÉSIDENT :

Les policiers le savent?

5 **Mme JULIE MORIN :**

Je ne le sais pas. Je sais que les pompiers, la direction générale également.

LE PRÉSIDENT :

10

Les municipalités qui collaborent avec vous le savent?

Mme JULIE MORIN :

15

Ça, à ce niveau-là, non.

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, comment voulez-vous que leur corps de pompiers...

Mme JULIE MORIN :

Bien, c'est qu'au moment où ils sont appelés en entraide...

25

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme JULIE MORIN :

30

... notre chef s'assure de bien coordonner.

LE PRÉSIDENT :

35

Je veux bien. Mais s'ils n'ont pas les équipements nécessaires parce qu'ils ne savent pas quelles substances ils vont affronter?

Mme JULIE MORIN :

40

Bien là, c'est à ce niveau peut-être qu'il faudrait notre chef, mais je ne sais pas si, monsieur

Breton, avez une réponse par rapport à comment que ça fonctionne au niveau des entraides?

LE PRÉSIDENT :

5 En fait, ce à quoi je veux arriver vraiment, d'abord...

Mme JULIE MORIN :

10 Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... un, c'est certainement, vous... ce questionnaire-là certainement peut vous faire réfléchir sur le genre de mesures d'urgence et de mécanismes qu'il faut mettre en place, mais également de dire que... bon, si vous, vous le savez, si les pompiers le savent, les policiers le savent, les autres municipalités le savent, les autres pompiers le savent et les autres policiers le savent, finalement ça devient un secret de Polichinelle, les substances toxiques qui passent sur votre territoire.

Mme JULIE MORIN :

20 Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

25 C'est ça, un petit peu ça. Donc, quand on invoque la confidentialité, pour moi, c'est quelque chose de tout à fait abstrait.

Mme JULIE MORIN :

30 O.K. Mais là, ce n'est pas nous qui l'avons évoqué, donc...

LE PRÉSIDENT :

35 Non non non non. Non non, mais c'est pour ça que je voulais savoir : si c'était à ce point confidentiel, est-ce que vous avez des interdictions à partager l'information?

Mme JULIE MORIN :

40 Ah, ça, ce n'est pas une information que j'ai. Est-ce que vous souhaitez qu'on demande à notre chef pompier?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

5 **Mme JULIE MORIN :**

Parfait.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

15 **Mme JULIE MORIN :**

Ce sera fait.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

20 **LE PRÉSIDENT :**
Donc, j'appelle monsieur Raymond Savoie.

25 **M. RAYMOND SAVOIE**

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, j'appelle monsieur Raymond Savoie.

Bonsoir, monsieur.

M. RAYMOND SAVOIE :

35 Bonsoir. Raymond Savoie, président de la Coop de vie communautaire La Chaîne. Il y a une couple d'années, on m'avait dit qu'on déménagerait ma maison vu que le train va passer dessus...

LE PRÉSIDENT :

40 À côté, vous voulez dire?

M. RAYMOND SAVOIE :

Bien, à 58 pieds.

5 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

10 **M. RAYMOND SAVOIE :**

C'est... puis je voudrais savoir si les promesses tiennent, parce que ma maison, j'ai fait l'évaluation de la pesanteur, elle est toute en granit, elle pèse 3 370 tonnes. C'est tout... les murs ont deux pieds d'épais en granit puis en ciment, ça fait que...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Mais j'ai de la difficulté à saisir. C'est quoi votre question?

20 **M. RAYMOND SAVOIE :**

Ma question : est-ce qu'ils vont la déménager?

LE PRÉSIDENT :

25 Est-ce que vous avez été contacté par la Ville ou Transports Canada?

M. RAYMOND SAVOIE :

30 Oui, la ville, on avait eu une réunion puis elle m'a dit... ils m'ont dit : « On va la déménager, ta maison. »

LE PRÉSIDENT :

35 Bon. Monsieur Lebrun, donc monsieur veut savoir... Je ne veux pas vous demander votre adresse parce que ça reste du domaine privé, mais j'imagine que vous savez où est-ce qu'il reste puisqu'il semble être très familier avec vous?

M. CONRAD LEBRUN :

40 Oui. Oui, on connaît bien monsieur Savoie puis sa demeure.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur demande si sa maison sera déménagée?

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

J'aimerais ça... voyons, reporter la question à Transports Canada, car c'est les gens de SPAC, Services publics en Approvisionnement Canada...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

... qui s'occupent de toutes les discussions gré à gré, là, pour l'acquisition.

LE PRÉSIDENT :

20 Donc, merci. — Monsieur Chayer.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25 Luc-Alexandre Chayer. Donc effectivement, monsieur Savoie, c'est la résidence, on en a fait référence cet après-midi, qui devait être acquise dans son ensemble pour être en mesure de passer la voie de contournement. Donc, il y a déjà eu des rencontres pour voir exactement le type de maison, et effectivement, là, on est allé sur place, on a vu le bâtiment.

30 Il semble que ce n'est pas possible de déplacer la maison. Donc, on parle de blocs de granit. On ne parle pas de briques, là, mais vraiment de blocs de granit immenses collés à l'aide de ciment. Donc, il semble que ça ne soit pas possible de déplacer la maison.

35 Donc, ce qui est envisagé comme mesure d'atténuation, donc ce serait d'acquérir la maison au complet dans le but de la démolir et puis de relocaliser monsieur Savoie et sa conjointe dans un autre bâtiment, soit à un endroit autre, il y a aussi des possibilités que ce soit sur le même terrain. Donc, de rebâtir une maison dans le même genre de valeur, incluant toutes les indemnités qui viennent avec le déménagement, la démolition, et cetera.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Monsieur?

5 **M. RAYMOND SAVOIE :**

C'est une maison de quatre générations, c'est mon arrière-grand-père qui l'a bâtie. Puis si je déménage, ce ne sera pas à Mégantic. J'ai du terrain à Frontenac puis ça va être là que je vais m'en aller.

10

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez savoir si les...

15 **M. RAYMOND SAVOIE :**

Si Frontenac va m'accepter, j'ai du terrain l'autre bord.

LE PRÉSIDENT :

20

Mais... je voudrais quand même poser une question à monsieur Chayer.

Dans ce cas-là, vous pourriez faire la démarche même si c'est pour une autre municipalité?

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

Tout à fait. Au niveau du processus d'acquisition, ce qui est envisagé, c'est qu'on dédommage le propriétaire à la valeur estimée et le propriétaire peut aller se relocaliser à l'endroit qu'il désire, évidemment.

30

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

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

J'aimerais peut-être juste apporter une clarification. Comme je l'ai dit, on ne croit pas que c'est possible, mais on envisageait également de pouvoir faire une étude à ce sujet-là, donc engager soit des firmes pour voir s'il y avait une possibilité de déplacer la maison, mais ce qu'on nous dit présentement, c'est que non, ce ne serait pas possible, on brisait la maison plus que d'autres choses, là, mais...

40

LE PRÉSIDENT :

O.K. Ce serait à cause du poids, j'imagine?

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

Bien, c'est le poids et... c'est ça. C'est une maison de type ancestral, là, des gros blocs empilés. Donc... et il y a une cheminée, là, je crois comprendre, qui est comme construite à l'intérieur de ça, donc on risquerait de briser la structure plus que d'autres choses.

10

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

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

Mais s'il y avait une possibilité de faire quelque chose à ce niveau-là, on est ouvert à regarder, là, d'aller plus en profondeur au niveau des études qui peuvent être faites pour déplacer la maison.

20

LE PRÉSIDENT :

C'est bon. — Monsieur, merci.

25

M. RAYMOND SAVOIE :

Il n'y a pas juste la maison, il y a la grange puis le bâtiment. Je vais vous montrer une photo.

LE PRÉSIDENT :

30

Vous pouvez nous laisser les photos?

M. RAYMOND SAVOIE :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je vais les mettre dans le dossier, merci.

40

Monsieur Réjean Roy.

M. RÉJEAN ROY

M. RÉJEAN ROY :

5

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

10

Bonsoir, monsieur.

M. RÉJEAN ROY :

15

On va essayer d'être plus calme qu'hier soir. Mais des fois, le sang réchauffe. Tout à l'heure, j'ai décelé que vous-même deveniez impatient.

LE PRÉSIDENT :

20

Moi-même?

M. RÉJEAN ROY :

Bien, en tout cas, j'ai décelé une certaine impatience.

25

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. RÉJEAN ROY :

30

Quand même. Si on vit avec les probabilités, la voie ferrée est peut-être mieux de rester où est-ce qu'elle est parce que ça à l'air à causer beaucoup de problèmes. Les saucisses puis les bandes puis... hier, ils me disaient qu'il y avait... les trains arrêtaient sur la voie d'évitement à Nantes; aujourd'hui, bien, il y avait une loi qu'ils pouvaient rester sur la voie principale. Par contre, il n'y a pas de dérailleur. Mais quand on passe le soir ou le matin il y a toujours 30 à 40 citernes qu'on ne sait pas ce qu'il y a dedans. Il n'y a pas de gaz, mais on ne sait pas c'est quoi, là. En tout cas, après six ans, là, les pompiers ne sont pas encore prêts à combattre ou à intercepter un train, mais c'est sûr que les probabilités... il n'y en aura pas. Il y en a eu un accident, ça fait qu'il n'y en aura pas d'autres, là. Je suis d'accord. Mais on va rester là pour ça.

40

Moi, je reviens toujours à la voie de contournement, toujours, là, surtout qu'ils veulent bloquer ma rue. Elle est cul-de-sac dans un bout...

LE PRÉSIDENT :

5

Vous voulez dire Pie-XI?

M. RÉJEAN ROY :

10

Pie-XI, oui, exactement. Je trouve ça d'un ridicule. Cet après-midi, on a parlé de la 161 Nord et ils trouvaient beaucoup d'objection à traverser la 161, mais s'ils iraient plus au nord chercher le Québec Central, ils reviendraient à l'autre bout puis, t'sais, comme j'ai dit hier, mais il y en a qui parlent qu'ils veulent remettre le Québec Central en vigueur, puis pour une gare de... voyons...

15

LE PRÉSIDENT :

De triage?

M. RÉJEAN ROY :

20

De triage oui, exactement, je pense que ce serait le meilleur endroit parce que si on se colle sur Tafisa, comme ils disent, s'il arrive un accident, un incident, que les probabilités... il n'y aura pas, mais quand même, ça pourrait, je crois qu'en s'éloignant, en faisant une gare de triage sur Québec Central, il y aurait plus de chances puis beaucoup de place puis ça éviterait beaucoup, parce qu'à Nantes, si on s'en va sur la 161 Nord, on évite les domaines résidentiels. Après ça, on traverse puis il y a une carrière de pierre, un site d'enfouissement puis on rejoint le Québec Central qui est parallèle à la voie de contour. Je crois que ça serait le chemin idéal, le moindre impact mental, physique. Mentalement plus, parce qu'on dérangerait moins de monde. Ça fait que je pense que ça serait une étude peut-être à vérifier, mais que personne n'a l'air à vouloir en tenir compte, là. Je ne sais pas pourquoi.

25

30

LE PRÉSIDENT :

Bien, en fait, ce genre de suggestion, vous pouvez nous le faire...

35

M. RÉJEAN ROY :

Non, on en a parlé avant à AECOM puis non.

40

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est comme vous voulez, hein.

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Non non, je suis d'accord. Je vous soumetts ça, mais c'est comme je dis, là, on en a déjà parlé à AECOM, mais c'est...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Non non, mais ce genre d'informations, ce que j'allais vous dire...

15 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

20 ... vous pouvez nous le remettre...

M. RÉJEAN ROY :

Oui.

25

LE PRÉSIDENT :

... sous forme de mémoire parce que...

30 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui. Ça, c'est d'accord.

LE PRÉSIDENT :

35

... quand vous écrivez le mémoire...

M. RÉJEAN ROY :

40

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... ce qui est intéressant, ce n'est pas juste la proposition, parce que la proposition comme telle, elle peut être intéressante, mais elle est surtout intéressante par l'argumentaire qui la soutient.

5

M. RÉJEAN ROY :

O.K.

10

LE PRÉSIDENT :

Donc, quand vous écrivez un mémoire... puis je dis « mémoire », c'est...

M. RÉJEAN ROY :

15

Non non non, oui oui, je comprends.

LE PRÉSIDENT :

20

... ce n'est pas une thèse, là, ça peut être deux, trois pages, ça peut...

M. RÉJEAN ROY :

25

Non. Non, c'est parce qu'on en a discuté tout l'après-midi, je crois.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

30

M. RÉJEAN ROY :

Ça a été discuté tout l'après-midi, ça a été apporté.

LE PRÉSIDENT :

35

Oui. Bien, écoutez, c'est un enjeu qui est sorti hier, c'était notre devoir d'y aller à fond aujourd'hui pour bien comprendre le dossier pour qu'on puisse bien l'analyser.

40

M. RÉJEAN ROY :

Oui. Mais cette partie-là n'a jamais été...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais vous pouvez encore une fois nous l'évoquer dans un... avec un argumentaire.

M. RÉJEAN ROY :

10

Je le répète encore puis je dis que la rue Pie-XI ne fermera pas. Les probabilités qu'elle ferme, ça n'arrive pas, mais tous ceux qui en parlent, elle a l'air à fermer. Ça fait que je ne suis pas vraiment intéressé. Je vais être comme monsieur...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous êtes intéressé à poser une question ou pas du tout?

M. RÉJEAN ROY :

20

Non non. La question, c'était ça, là.

LE PRÉSIDENT :

25

O.K.

M. RÉJEAN ROY :

Ce qui va se passer avec ça, s'il y avait une possibilité de faire une étude là-dessus.

30

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

35 **M. RÉJEAN ROY :**

Je pense que ça limiterait beaucoup de problèmes pour beaucoup de gens.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur.

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Merci, bonsoir.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Madame... Oui?

M. JEAN HARDY :

15 Le corridor en question avait été étudié lors de l'étude d'opportunité, donc dès 2015, 2016. C'était un des corridors... on pourrait... en tout cas, je pourrais retrouver l'acétate en question. Ça faisait partie des premiers corridors qu'on avait... t'sais au nord de...

M. BARRY PALYNCHUK :

20 Oui...On avait...

LE PRÉSIDENT :

25 Écoutez, je vous invite à prendre le temps de l'examiner puis...

M. JEAN HARDY :

30 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

... nous arriver avec une réponse plus complète.

35 **M. JEAN HARDY :**

Oui.

40

LE PRÉSIDENT :

Madame Anne-Marie St-Cerny.

5

Mme ANNE-MARIE ST-CERNY

Mme ANNE-MARIE ST-CERNY :

10

Bonjour, Monsieur le commissaire... messieurs. Ma question peut-être est-elle quelque part cachée dans l'étude d'impact ou peut-être était-ce hier soir, je n'étais pas là. En tout cas, si je l'ai ratée, je m'en excuse. Mais je voudrais que vous clarifiez, que vous aidiez à clarifier un élément avec lequel plusieurs d'entre nous avons de la misère.

15

Quand on... pour... quand on regarde un BAPE, les BAPE normaux, on a le projet, et donc, dans ce cas-ci, c'est assez simple parce que c'est essentiellement, un équipement de nature économique qui va servir. Mais dans ce cas-ci, ce qui est différent, c'est qu'on n'a pas les paramètres économiques, on n'a pas d'informations sur un grand pan du pourquoi de cet équipement économique là. Alors, on a un initiateur, comme vous le dites bien. Ce qu'on peut voir de l'extérieur, c'est qu'on a des paliers de gouvernement qui prennent des décisions, mais il nous manque, comme par exemple dans le cas d'un barrage ou d'une mine, le tonnage ou le nombre de mégawatts, il nous manque tous les paramètres économiques, les prises de décision, et cetera, qui font qu'on est capable de juger des conséquences sur le projet, mais aussi... même à moyen terme sinon à très long terme, mais du moins à moyen terme.

20

25

Alors, j'aimerais que vous clarifiez exactement le rôle de CMQR qui sera maître d'oeuvre, donc qui va engager des gens et qui sera propriétaire de la voie ferrée. J'aimerais que soit clarifié son rôle dans la prise de décision du préprojet et du projet de construction. Par exemple, la question de savoir : pourquoi est-ce qu'on peut privilégier, par exemple, un triage sur une desserte de 2,9 kilomètres et non pas des triages perpendiculaires comme on a dans d'autres gares de triage? Je suppose que ça répond à des impératifs économiques, mais on ne les connaît pas. Donc, quel est le rôle de la... de CMQR dans les prises de décision, qu'elles soient prises au niveau des gouvernements ou de l'initiateur? Quels sont les paramètres économiques obligatoires qui doivent être rencontrés pour que le projet corresponde à leurs besoins, pour qu'il soit rentable, pour qu'il soit viable? Encore là, je vous réfère à une mine. On va savoir que pour être rentable, elle doit avoir tant de tonnage, et donc, pour avoir tant de tonnage, elle doit avoir tant de dynamitage, par exemple. Donc, on est capable de juger sur des paramètres, mais là, il est possible que la prise de décision laisse des zones aveugles.

30

35

40

Par exemple, on a de la difficulté à comprendre pourquoi a été exclue la... au nord de la 161.

Peut-être que de savoir les paramètres économiques, les impératifs économiques pourrait être un élément qui nous permettrait de comprendre au départ pourquoi ça a été exclu. Je ne dis pas que c'est ça, mais je dis que voilà un exemple.

5 Donc, on est un peu dans le noir de savoir comment ça se fait, quel est le rôle, bien qu'ils seront maître d'oeuvre, ils engageront les gens, ils les dirigeront, ils auront à prendre des décisions sur le terrain de façon immédiate, et donc, toute la prise de décision est là.

10 Et, pour finir, ce qui nous manque aussi, c'est : où ils s'en vont? Et je donne un exemple... C'est-à-dire : quel est le plan d'affaires? Par exemple, c'est à 20 % maintenant des produits dangereux, si le plan d'affaires dans cinq ans et qu'il est... qu'on passe à 40 %, qu'on ramène le pétrole, et cetera, j'imagine que toute la partie impact... analyse de risque va être différente.

15 Donc, je voudrais que vous aidiez à clarifier quel est le rôle de CMQR dans toute la planification du projet et de ses... de son exploitation ensuite pour qu'on puisse mieux juger. Voilà.

Je sais, vous direz que c'était long.

LE PRÉSIDENT :

20 Madame St-Cerny, vous... Non non non, pas du tout. Vous n'étiez pas ici hier, mais vous vous reprenez bien parce que j'ai au moins soulevé quatre questions dans votre question. Alors... Oui.

25 Avant de céder la parole à CMQR, je voudrais poser une question à monsieur Chayer de Transports Canada. Vous avez indiqué tout à l'heure à mon collègue que le protocole d'entente que vous êtes en train de signer ou qui est signé entre vous et CMQR, c'est un protocole essentiellement budgétaire, c'est bien ça?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 Oui, c'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

35 Donc, rien par rapport à l'organisation du travail, à la planification du travail?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 Il va y avoir des clauses très générales qui sont... qui font partie de tous les contrats fédéraux.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

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

10 Donc, pour vous donner des exemples sans aller dans le détail, là, donc les... CMQR, comme tout entrepreneur, devra s'assurer du respect des normes environnementales, toutes les normes techniques, la réglementation fédérale, ferroviaire, ce genre de clauses là. Donc, il y a énormément de choses qui font partie du contrat, mais essentiellement, c'est des mesures pour transférer des fonds pour construire la voie ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

15 Madame St-Cerny soulève une question importante. Quel est le rôle, maître, de... le rôle de CMQR dans la prise de décision?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Si vous me permettez, je prendrais quelques...

LE PRÉSIDENT :

25 Bien, je voudrais avoir, d'abord...

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui.

30 **LE PRÉSIDENT :**

D'abord d'avoir sa réponse. Ensuite, je vous reviendrai.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

35 O.K. C'est bien.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

40 Pour le moment, le rôle de CMQR est de nature consultative. Ce n'est pas nous qui avons initié le

projet. On en discute, on nous pose des questions parfois, mais c'est sur une base consultative, puis tel qu'il a été mentionné, il y a des discussions qui ont lieu présentement par rapport à l'entente qui serait signée pour déterminer exactement quel serait le rôle de CMQR dans le futur.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, cet avant-midi, quand vous avez évoqué le fait que ça soit vous qui allez être le maître d'oeuvre pour embaucher des entrepreneurs pour la réalisation de la voie ferrée...

10 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

C'est ce qui est envisagé, mais c'est encore discuté, ça fait encore l'objet des discussions. Il n'y a rien de signé.

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

C'est pour ça que je voulais faire un premier jet sur les réponses et puis...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, je vais quand même vous demander d'être un peu plus généreuse de vos mots. Je comprends que vous vous voulez vous protéger, là, mais je pense qu'il y a moyen de dire des choses que monsieur Chayer a dites ce matin qui ne vous engagent à rien, vraiment, mais que vous seriez capable de faire propre... de se le faire propre. En tout cas. Je vais passer par monsieur Chayer.

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Merci, Monsieur le président. Donc, pour répondre aux questions... j'ai noté, là, plusieurs questions de madame St-Cerny.

30

LE PRÉSIDENT :

Bien oui.

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

Donc, au niveau du rôle de CMQR, comme ça a été mentionné, présentement, on est toujours en négociation avec CMQR pour la première entente de contribution. Donc, il faut savoir qu'on prévoit avoir un minimum de deux ententes : donc une première entente pour payer toute la phase de plans et devis, toutes les études nécessaires à nous amener jusqu'à la phase de construction, et ensuite, il va y avoir

40

une négociation pour la seconde entente de contribution qui va nous permettre de débloquer les fonds pour la construction comme telle.

LE PRÉSIDENT :

5

Mais est-ce que CMQR sera responsable d'embaucher les entreprises pour la construction du chemin de fer?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10

C'est ce qui est envisagé présentement, oui. Donc, comme madame Hamelin l'a mentionné, il n'y a rien de signé encore, mais notre approche, ce qui a été discuté à date, c'est que CMQR prendrait le rôle pour les phases subséquentes, donc devront embaucher une firme d'ingénierie, et ils ont été très clairs qu'ils n'avaient pas la capacité de faire les plans ni de construire eux-mêmes, ce n'est pas des entrepreneurs en construction ni des... ils ont des ingénieurs ferroviaires, là, mais ce ne *sont* pas une firme dédiée à cet effet-là, donc c'est des opérateurs ferroviaires. Donc, ils vont embaucher une firme d'ingénierie pour les plans et devis et devront embaucher une firme en construction pour procéder à la construction de la voie.

15

20

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

25

Donc ça, c'est le rôle qui est envisagé, et la raison principale pour *lequel* on demande à CMQR de jouer ce rôle-là, c'est que, comme vous le savez, ils sont propriétaires de la voie actuelle, ils sont les opérateurs, ils sont les mieux placés pour connaître... bien, ils connaissent leurs besoins et pour connaître comment enligner, là, la nouvelle voie ferroviaire, là. Donc, au niveau des... on parlait de la cour de triage, par exemple, leurs besoins opérationnels, donc on travaille avec eux pour être en mesure d'avoir ces données-là, d'avoir ces informations-là. Donc, c'est une des données. Donc, c'est le rôle qu'on essaie... qu'on aimerait que CMQR joue dans le projet.

30

LE PRÉSIDENT :

35

O.K. Merci.

Madame Hamelin... maître Hamelin, je vous reviens. Mme St-Cerny a demandé quels étaient les paramètres de rentabilité économiques. Qu'est-ce que vous pourriez nous dire là-dessus? Est-ce que dans le processus actuel, dans le fonctionnement actuel, il y a déjà rentabilité? Est-ce que vous allez...

40

vous avez l'intention d'accroître la fréquence des trains, le volume de matières à transporter au fil des ans? Est-ce que... vous avez déjà répondu à une question hier à l'effet que, oui, le pétrole actuellement, le pétrole brut n'est pas transporté, mais rien n'empêche l'entreprise un jour de le transporter, vous avez le droit de le faire. Alors, quels sont les paramètres économiques de rentabilité?

5

Me STÉPHANIE HAMELIN :

C'est en augmentation peu à peu au fil des ans.

10

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça serait les mêmes matières qui seraient transportées?

15

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Comme j'ai mentionné hier, il y a environ 20 % de matières dangereuses qui sont transportées de manière annuelle, mais on envisage que ce pourcentage-là va demeurer constant dans les prochaines années.

20

LE PRÉSIDENT :

Le pourcentage des matières dangereuses resterait la même sur un horizon de combien d'années?

25

Me STÉPHANIE HAMELIN :

C'est ce qu'on envisage.

30

LE PRÉSIDENT :

Sans horizon temporel?

35

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Sans horizon temporel. C'est la prévision.

40

LE PRÉSIDENT :

Et donc, vous augmenteriez les autres substances non dangereuses?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Non. Non. Proportionnellement, on parle de 20 % de matières dangereuses. Si on considère que...

5

LE PRÉSIDENT :

O.K., vous augmente... O.K., dans les mêmes proportions?

10

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Exactement, les mêmes proportions. Alors, ça... d'année en année, on augmente un petit peu le nombre de wagons que nous transportons pour nos clients, mais tout augmente de manière proportionnelle.

15

LE PRÉSIDENT :

Mais vous avez déjà atteint un seuil de rentabilité à l'heure actuelle? Oui?

20

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

25

D'accord. Maintenant, vous avez touché un point aussi. Quels sont les paramètres économiques au nord, dans le tronçon nord? Pourquoi ça n'a pas été considéré? Cet après-midi, monsieur Chayer a fait une présentation là-dessus pour mettre en évidence que le facteur clé pour lequel ça n'a pas été retenu, c'était un facteur de sécurité, puis je lui demanderais de reprendre de façon synthétique l'essentiel de sa présentation.

30

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Oui, tout à fait, Monsieur le président. Donc, Luc-Alexandre Chayer de Transports Canada.

35

Donc, essentiellement, les... il y a cinq points majeurs qui ont été pris en compte pour ne pas considérer la variante 2Ci. Donc, la première était une question de sécurité. Donc, je rappelle que 2Ci, on parlait d'un passage à niveau sur la 161 et non pas d'un passage à étage. Donc, au niveau du passage à niveau qui se situe sur une voie de 90 kilomètres/heure, donc le risque collision train/auto a été considéré élevé. Notamment, en fait, la... en prenant compte que la pente combinée à... le degré,

40

5 donc on parle d'un degré de 137 degrés et la norme maximale étant de 140 degrés, donc on est à la limite acceptable du croisement de chemin de fer et du chemin routier. Donc ça, c'était le premier chose qui a été nommé, qui a été identifiée comme étant une source de risque élevée. Donc, c'était la première chose.

La deuxième, c'était le risque d'enclaver le secteur du Lac à l'Original où il y a entre 100 et 150 résidents. Donc, si un train était immobilisé sur ce corridor-là, ça couperait l'accès à : les ambulances, les services primaires, pompiers, et cetera, pour le secteur du Lac à l'Original.

10 Troisièmement, il y avait des travaux qui auraient dus... qui devraient être faits, des travaux sur la 161 comme telle. Donc, comme je l'expliquais, au niveau de la pente qui n'est pas idéale à cet endroit-là.

15 Ensuite de ça, il y avait toute la question de drainage. Donc, au sud, il a été démontré que le drainage se fait plus vers le parc industriel, alors que la variante 2Ci au nord... donc s'il y avait un accident, un déversement, peu importe, le drainage se fait plus vers le Lac à l'Original.

20 Donc, c'est, en gros, là, les grands paramètres qui ont été identifiés, qui ont été soulevés auprès de Transports Canada et du ministère des Transports du Québec et pour... les raisons pour lesquelles les deux ministères n'ont pas appuyé cette variante.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. — Alors, ça répond à votre question?

Mme ANNE-MARIE ST-CERNY :

Non.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Non?

Mme ANNE-MARIE ST-CERNY :

35 Mais je prends acte des réponses pour le mémoire éventuel. Merci.

LE PRÉSIDENT :

40 D'accord. Écoutez, hier soir, nous avons siégé de façon consécutive sans arrêt de 8 h à minuit.

On m'a fait le reproche. On m'a dit que c'était dur au plan humain. On m'a fait le même reproche cet après-midi parce que nous n'avons pas pris de pause. Alors là, je vais faire plaisir à tout le monde, on va prendre une pause d'une quinzaine de minutes.

5

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 20 H 26
REPRISE DE LA SÉANCE À 20 H 45

10

PÉRIODE DE QUESTIONS

LE PRÉSIDENT :

15

Messieurs, dames, si vous voulez prendre place.

Alors, j'appelle madame Josée... Mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place.

20

J'appelle madame Josée Morin. Et je vous indique que le registre est ouvert pour quelques instants seulement. Nous allons prendre les personnes qui s'inscrivent maintenant et le registre sera fermé pour de bon.

25

Mme JOSÉE MORIN

LE PRÉSIDENT :

30

Alors, madame Morin, bonsoir.

Mme JOSÉE MORIN :

35

Oui, bonsoir. C'est encore moi parce qu'il y a beaucoup de questions qui n'ont pas été répondues dans ce qu'on a demandé. Moi, c'est par rapport aux arguments que vous avez apportés pour ne pas que ça passe au nord de la 161 à Nantes, la voie de contournement. J'ai des questions... je suis quasiment gênée de les poser parce que ça paraît tellement simple quand tu habites sur le terrain, ces solutions-là, mais en tout cas, je vais les demander pareil.

40

Quand ils disent que c'est dangereux de traverser la 161 avec un angle, là, à 90 degrés. On se demande : pourquoi vous ne le mettez pas à 50 jusque là? C'est presque au début. Il y a déjà une

demande de dérogation qui est obligée d'être faite parce qu'ils l'éloignent, le 50. Pourquoi qu'ils ne se rendent pas jusque là? Parce qu'en plus, si on regarde dans les rapports d'AECOM...

LE PRÉSIDENT :

5

Je vais...

Mme JOSÉE MORIN :

10

Oui. Mais c'est important ce que je veux dire. C'est parce qu'ils ont parlé de facteurs de dangerosité dans le bas du 10, puis en mettant ça à 50, ça enlève complètement ce facteur de dangerosité là, parce mon conjoint, il est ambulancier puis ils vont toujours chercher du monde là, dans le bas du 10, à cause de la vitesse. Ça fait que si on réduit ça à 50, la traverse n'est plus dangereuse et on enlève le facteur de dangerosité qui a été nommé dans les rapports d'AECOM de 2016. Parce qu'en 15 2016, le tracé était précis dans les rapports d'AECOM qui sont disponibles sur le site de la Ville de Lac-Mégantic. Ça, c'est ma première question.

LE PRÉSIDENT :

20

Juste un instant, je vais répondre...

Mme JOSÉE MORIN :

25

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Puis vous procéderez avec votre deuxième question.

30

Alors, je demanderais au MTQ de répondre, s'il me regarde. Je demanderais au MTQ de répondre.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

35

Oh boy!

LE PRÉSIDENT :

40

Est-ce que vous voulez qu'elle répète la question?

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

5 Non, j'ai entendu. Moi, ce que je trouve relatif, c'est la proximité du carrefour giratoire, là. Le
projet... la traverse à niveau qui est projetée est quand même assez loin du carrefour giratoire, et quand
Transports Québec a fait la voie de contournement, c'était pour établir une voie rapide pour desservir le
secteur et ça... le fait de ramener la voie rapide à 50, ça dénature l'objectif et l'investissement qui a été
fait pour desservir la région puis desservir la communauté. Donc, il y a... Transport Québec a... nous,
10 quand on a consulté la direction territoriale, ce qu'on nous a dit : « Bien, la nature même de cette
voie-là, c'est d'avoir une voie à 90, on ne veut pas réduire la vitesse », entre autres pour maintenir
l'accessibilité au niveau du parc industriel, et cetera. C'est un des facteurs.

15 Mais même si on réduisait la vitesse, il demeure que sur le plan de la configuration de la voie
ferrée, il y a une pente plus abrupte en étant dans... en prenant la variante 2C... 2C1, 2Ci, et il y a des
possibilités d'enclavement du Lac à l'Original qui demeure, puis l'angle au niveau du passage à niveau
demeure élevé aussi. Donc, il reste à la limite, là. Même si on réduit la vitesse... oui, je comprends qu'on
diminue le risque d'accident si on diminuait la vitesse, mais ça pourrait quand même se produire.

20 Donc, c'est des facteurs qui ont été considérés, et la décision qui a été prise d'un commun accord
entre le gouvernement fédéral, Transports Canada et Transports Québec, ça a été de favoriser la
variante 2.

Mme JOSÉE MORIN :

25 Mais moi, ce n'était pas à la longueur, ma question, là, je ne voulais pas réduire à 50 à la
longueur.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

30 Non, mais c'est parce que le... vous parliez de réduire jusqu'au passage à niveau, mais c'est
parce qu'on a quand même une section de peut-être 4 kilomètres entre le carrefour giratoire puis le... le
passage à niveau qui serait ajouté, il est au niveau du rang 10, c'est bien ça? Quand on voit sur la carte,
on voit la courbe. Bien, ça a une longueur de 3 kilomètres à peu près, donc on est loin du premier
passage à niveau et la vitesse accélère immédiatement après le premier passage à niveau, ça fait que...
35 donc, on vient... c'est un facteur qu'on voulait... on voulait conserver l'intégralité du potentiel de cette
route-là, ne pas venir la réduire dans ce contexte-là.

40 Il y a ici Jean Hardy qui veut compléter ma réponse.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

5 **M. JEAN HARDY :**

Parfait. Bien, c'est juste pour mentionner... Je comprends, votre objectif, c'est de réduire la vitesse uniquement de part et d'autre du passage à niveau. En génie routier, quand on offre une route qui n'est pas nécessairement une autoroute, mais qui est une route nationale *designée* à 100
10 kilomètres/heure, mettre des pancartes à 50, ça ne marchera pas, là. Ça prend vraiment soit un milieu urbain ou que le conducteur sente qu'il y a quelque chose, mais sinon... Parce qu'on a fait la demande au ministère des Transports, direction de l'Estrie, de baisser la vitesse à l'approche du carrefour giratoire pour les gens qui viennent de l'est pour pouvoir... quand on déplace le passage à niveau, pour pouvoir
15 jouer avec le... bon, le dévers, la pente, tout ça, et on a eu un refus. Donc, il va falloir introduire des paramètres de spirales et autres pour pouvoir faire la conception d'un passage à niveau, mais ça nous demande un peu plus d'ouvrage parce qu'ils n'ont pas voulu mettre 50 kilomètres à l'heure à l'approche du carrefour giratoire.

20 **Mme JOSÉE MORIN :**

Mais de toute façon, ça va être... la route 161, elle perd son utilité quand tu bouches le 11, quand tu l'enclaves par un train.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je...

30 **Mme JOSÉE MORIN :**

Oui, je comprends, oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Écoutez, ce sont les réponses.

Mme JOSÉE MORIN :

Oui oui.

40

LE PRÉSIDENT :

Votre deuxième question?

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

10 Ma deuxième question : d'abord, pourquoi qu'on ne fait pas un étage? Parce que le ministre Garneau me l'a dit personnellement lors des commémorations du cinquième anniversaire de la tragédie, il m'a dit que ça coûtait 5 millions. Si on enlève toutes les bermes qu'il faut mettre pour le son, si on enlève tous les dédommagements pour le développement de monsieur Lafontaine, tous les dédommagements pour la cabane à sucre, si on enlève les milieux humides, il y en a beaucoup dans ce coin-là, on vient de gagner notre 5 millions, là, je ne vois pas pourquoi qu'on ne pourrait pas faire un étage à ce moment-là, parce que le 5 millions, là, on le regagne.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lebrun?

20 **M. CONRAD LEBRUN :**

On va vous revenir. Ça aurait été regardé dans la variante 2C. Donc, monsieur Hardy va ressortir la diapositive, il va l'expliquer.

25 **Mme JOSÉE MORIN :**

Mais toujours en gardant... en suivant... en longeant la 161, là. Pas au Lac Orignal, là.

M. JEAN HARDY :

30 En fait, c'est ce qu'on a présenté hier soir sur cet acétate. C'est que le tracé en vert, donc en trait continu, c'est celui qui est un petit peu au nord, et lui, il impliquait un étage au 10e rang et un étage à la route 161. Donc, c'est ce scénario-là qui... c'est ça, où il n'y avait pas de passage à niveau sur le 10e rang et sur la route 161, alors que le pointillé, qui est la 2Ci, lui impliquait deux passages à niveau et pas d'étagement. Mais effectivement, dans l'autre, c'est toujours la question, je dirais, de la pente entre la route 161 et quand on vient se raccorder devant Tafisa qui est à 1...
35 Luc-Alexandre le disait, 1,2 % et on vise 1 %.

Mme JOSÉE MORIN :

40 Mais des fois... En tout cas. Des fois, l'investissement vaut la chandelle quand c'est pour sauver

l'insécurité des gens.

LE PRÉSIDENT :

5 Mais...

Mme JOSÉE MORIN :

10 En tout cas... Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 Je comprends. Mais juste pour clarifier quelque chose, monsieur Lebrun. Vous visez une pente de 1 %, mais la pente maximale de la variante 2 est 1.15 quand même.

Mme JOSÉE MORIN :

20 Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

Oui. Je vais demander à monsieur Palynchuk d'expliquer ce 1.15 là.

M. BARRY PALYNCHUK :

25 Oui. Effectivement, l'autre critère de conception a été un maximum de 1.2 % sur une courte distance. Ça fait qu'on avait essayé de garder tout en bas de 1.2 %. On a été capable de le faire, mais on a laissé 1.15 % sur une relativement courte distance. Je crois que c'est environ 300 mètres. Encore là, pour minimiser la pente et maximiser l'efficacité...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Et la pente moyenne, c'est?

35 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Pardon?

40

LE PRÉSIDENT :

La pente moyenne, c'est?

5 **M. BARRY PALYNCHUK :**

La pente moyenne... Bien, on n'a pas calculé la pente moyenne. Mais si vous me permettez de faire une estimation, je dirais que la pente moyenne est à environ... je dirais que c'est environ 0.8 %. Ça, c'est effectivement en imaginant la valeur absolue des pentes et les parties qui sont essentiellement à plat. Ça fait qu'en moyenne, on est capable de rester en bas du chiffre de 1 %, qui est une façon de promouvoir l'efficacité du transport, de minimiser la consommation de carburant, et cetera.

10

LE PRÉSIDENT :

15 C'est bon. Merci, monsieur. — Merci, madame.

Mme JOSÉE MORIN :

Merci.

20

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sylvain Côté.

25

M. SYLVAIN CÔTÉ

LE PRÉSIDENT :

30

Bonsoir, monsieur côté.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

35

Bonsoir, messieurs. Dans le rapport AECOM, on parle de l'échéancier. Quand on regarde l'échéancier pour les constructions de l'option 1 et 3, on parle de 27 mois; quand on regarde la construction de l'option 2, on parle de 30 mois.

40

LE PRÉSIDENT :

1 et 3... à quoi vous faites référence, « 3 »?

5 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

C'est les tracés qui avaient été suggérés, là...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, il y a deux ans?

M. SYLVAIN CÔTÉ :

15 Il y a deux ans, là.

LE PRÉSIDENT :

Ah, d'accord.

20 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

O.K. On retourne à loin, mais...

25 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est parce que ce n'est plus ça.

30 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Non. Bien, je veux amener un comparatif.

LE PRÉSIDENT :

35 O.K. Allez-y.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

40 Si le tracé qu'on utilise présentement à 1... non, excusez, à 11.7 kilomètres, qu'on prend 27 mois à le construire, si je prends la distance divisée par le temps, j'arrive à 433 mètres par mois. Si je prends

5 le tracé 2 de 17.5 kilomètres qui prend 30 mois à construire, j'arrive à 583 mètres par mois. Et si je prends l'option 3, 16.2 kilomètres qui prend 27 mois de construction, j'arrive à 600 mètres par mois. Quand on dit qu'on a pris le meilleur tracé, qui prend plus de... qui prend le même temps que d'autres, le même 27 mois, mais qu'on fait moins de mètres par mois, est-ce que c'est parce qu'on a plus de complications dans ce tracé-là?

LE PRÉSIDENT :

10 Monsieur Lebrun?

M. CONRAD LEBRUN :

On va référer la question à monsieur Barry Palynchuk.

15 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Non. Je dirais que c'est simplement le raffinement de l'estimation. Plus de conception qu'on faisait, plus de détails on était capable d'évaluer. Ça fait que c'est simplement par... un échéancier plus réaliste qu'on a pu développer avec le temps, avec le... t'sais, le raffinement de la conception.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Palynchuk? Monsieur Palynchuk?

25 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 En fait, monsieur fait référence à un document...

M. BARRY PALYNCHUK :

35 Oui.

LE PRÉSIDENT :

40 ... pour lequel il y a des tracés qui avaient été proposés en même temps...

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui. Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... il y a deux ans.

10 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 Donc, ce qu'il demande, c'est : qu'est-ce que...

M. BARRY PALYNCHUK :

Oh, oh.

20

LE PRÉSIDENT :

Ça n'a pas été refait deux ans après, là.

25

M. BARRY PALYNCHUK :

O.K. O.K. O.K. Excuse-moi, je n'ai pas compris. Ça fait que je dirais que c'est probablement... dans ce cas, on a probablement jugé que le plus long tracé a été peut-être plus rapide à construire en comparaison avec les autres à cause que la proportion de structure en termes de volume de travail est plus élevée dans l'option qui a été retenue. Ça fait que c'est simplement ça que je peux dire. C'est simplement un reflet de la plus haute productivité quand c'est uniquement la voie ou une proportion de voie plus élevée qu'on va construire.

30

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est... dans mes mots, ce sont... c'est à partir des caractéristiques du sol, de l'hydrographie, enfin de la complexité du territoire?

35

40

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui. Bien, je dirais que c'est plus le...

5 **LE PRÉSIDENT :**

De façon générale.

10 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui. Dans un sens général, c'est la topographie et que la productivité de construire la voie uniquement, et que, aussi, le plus long tracé dans le premier volet, la répartition de déblai, remblai était mieux balancée sur la longue distance, qui aurait produit un plus haut niveau de productivité.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. — Votre deuxième question, monsieur Côté?

20 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Nous, comme ce n'était pas assez d'avoir le train chez nous, il y en a qui ont pensé faire passer une ligne électrique, le prolongement vers le Maine. On a eu des discussions avec Hydro-Québec. Avec les discussions qui ont été faites, il y a eu des articles de journaux puis il y a des... les gens d'Hydro-Québec ont dû penser à leurs choses puis ils ont fini par dire que oui, ils y avaient pensé, mais ils ont considéré que, pour des raisons d'acceptabilité sociale, de s'éloigner des milieux habités et puis d'aller plus loin dans un milieu où est-ce que la topographie était meilleure. Pour toutes ces raisons, ils ont décidé de changer de place.

30 Si c'est bon pour Hydro-Québec, ça aurait été bon pour le train?

LE PRÉSIDENT :

En fait, c'est plus un commentaire qu'une question.

35 **M. SYLVAIN CÔTÉ :**

Non, bien, ça aurait sûrement été plus avantageux pour Hydro... si c'est avantageux pour Hydro-Québec, ça aurait sûrement été plus facile pour construire le train?

40

LE PRÉSIDENT :

Je peux bien poser la question à monsieur Lebrun, mais ça fait une journée et demie qu'on nous dit : « Voici le tracé qui est le plus efficace, qui est le moins cher, qui représente le moins de problèmes, qui... » Alors, je peux bien lui passer la parole et il va vous répéter la même chose.

Monsieur Lebrun?

M. CONRAD LEBRUN :

Effectivement, on a partagé les informations du tracé avec Hydro-Québec. Hydro-Québec l'ont analysé puis ils sont revenus à la MRC faire une présentation à tous les maires impactés, et puis la raison pourquoi ils n'ont pas suivi la voie ferrée, c'est à cause des maintes courbes en suivant la voie ferrée. Hydro-Québec aime ça des grandes lignes droites. Donc, être obligé de suivre la voie ferrée, c'est plus de pylônes, c'est plus de changements de direction, et ci et ça. Donc, ils ont décidé de suivre les grandes lignes de cantons.

LE PRÉSIDENT :

Je suis content, je suis très content de lui avoir cédé la parole parce que l'argumentaire est autre.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Une réaction que j'avais eu d'Hydro-Québec, c'est qu'ils avaient choisi ce tracé-là... c'était peut-être pour les courbes aussi, mais c'était pour les montagnes qu'ils n'avaient pas à traverser.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Côté.

M. SYLVAIN CÔTÉ :

Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Jean-Claude Boutin.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Bonsoir.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Boutin.

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

Oui. J'ai écouté un peu sur le web après-midi, c'est un bon système de communication que vous avez. Félicitations. J'ai parlé à celui qui s'en occupe.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Hum hum.

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

Et il a été question des dommages collatéraux, et je vise le ministère des Transports, parce que d'après monsieur Émery Bélanger, il y aurait eu des réponses distinctes à certaines occasions par rapport aux dommages collatéraux. Vous savez une chose, il y a des gens qui n'ont pas demandé cette voie de contournement ferroviaire et qui sont touchés par cette voie, ce nouveau tracé, et vous savez qu'ils vont avoir à... ils ont des dommages. Monsieur Poirier vous a déposé une liste de propriétaires à Nantes, puis il n'y a pas juste Nantes, tous les voisins de la voie qui ne seront pas expropriés vont avoir des dommages d'une façon ou d'une autre. Et ça, la jurisprudence est claire : dès que tu as des dommages...

25
30 L'exemple le plus important, c'est Ciment Saint-Laurent à Québec, qui... même les gens étaient déjà... Ciment Saint-Laurent était là, mais ils se sont installés après, ils ont été dédommagés. Mais ces gens-là n'avaient pas de voie ferrée quand ils ont... qui sont là depuis nombre d'années, ils n'en ont pas demandé. Donc, ils ont des pertes de valeur de propriété, des pertes, des dommages personnels, et il va y en avoir beaucoup.

35
40 Première question : même si monsieur Chayer nous dit qu'il n'y a rien de prévu dans leur budget, est-ce qu'il est question de faire des démarches auprès du ministère et des gouvernements qui ont décidé d'accorder de l'argent, est-ce que quelqu'un va se lever puis va dire : « Écoutez, ces gens-là, là, est-ce qu'on va être obligé de prendre des procédures judiciaires? », ce qu'on ne veut pas. On a subi assez de dommages, assez de trouble, ils ne veulent pas vivre encore des processus judiciaires.

5 Moi, c'est la première question que je pose, à savoir : est-ce que quelqu'un va dire : « Écoutez, ces gens-là ont des dommages, payons-les. » Arrêtons, ils ont assez... on a assez de problèmes. Vous voyez depuis deux jours, là, qu'est-ce qui arrive, là, il y a une contestation sur le tracé. Bon. Alors là, on veut en fixer un, et là, il va y avoir des dommages indirects, mais moi, je dis que c'est direct parce que c'est relié à la nouvelle situation qu'ils n'en ont pas demandé, ces gens-là.

10 Donc, c'est bien beau dire que des gens de Mégantic, certaines parties ne seront plus visées puis ils vont être moins troublés, mais on va troubler d'autres personnes. Donc, on met le problème ailleurs, puis là, on voudrait que ces gens-là subissent ça sans qu'on les dédommage. Alors, Monsieur le président et Monsieur le commissaire, j'aimerais qu'on puisse avoir des réponses que des gens vont faire des démarches pour une question monétaire. Ça ne coûtera pas des 100 millions. Là, on est rendu à 133, on en a oublié 8, là, on a oublié ça. Moi, je vous dis, quand ça va être fini, ça va coûter assez cher cette voie-là, mais une fois pour toutes, faisons-la comme il faut. On a assez fait des choses vite à Mégantic. Là, prenons le temps qu'il faut pour et regarder puis rendre satisfaction aux citoyens qui ont été visés et endommagés, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

20 Je vais demander aux deux ministères des Transports de répondre à cette question-là. Est-ce qu'il pourrait y avoir des interventions qui visent à dégager une enveloppe budgétaire pour les dommages collatéraux? Je vais commencer par vous.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

25 Sur cet aspect-là, il n'y a pas de positions qui ont été prises par les autorités du ministère des Transports jusqu'à maintenant. C'est un élément qui pourrait être apporté, un questionnement qui pourrait être apporté, mais il n'y a aucune position qui a été prise. Le budget qui a été adopté est encadré dans une entente avec Transports Canada, et Transports Canada a été mandaté pour être le porteur du projet, et c'est des normes d'expropriation de Transports Canada qui sont appliquées
30 présentement. Mais c'est un élément qui pourrait être questionné, là, mais je n'ai pas... je ne peux pas vous répondre.

LE PRÉSIDENT :

35 Monsieur Chayer?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40 Luc-Alexandre Chayer. J'abonde tout à fait dans le même sens que mon collègue du MTQ. J'aimerais juste, par exemple, clarifier. Donc, au niveau du processus d'acquisition des terrains, je l'ai

5 mentionné cet après-midi, la loi ne prévoit des indemnités que pour les propriétaires qui sont directement touchés, et la raison est très simple, c'est qu'on utilise dans ce cas-ci la Loi sur l'expropriation, et dans cette loi-là, il n'y a aucun... la loi est faite pour dédommager les propriétaires qui sont expropriés.

10 Dans ce cas-ci, on ne parle pas de déclencher la Loi de l'expropriation. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a demandé les autorités nécessaires auprès du gouvernement pour que toutes les indemnités qui sont dans la Loi sur l'expropriation puissent être appliquées aux propriétaires visés par ce projet-là pour des raisons... pour répondre à une situation exceptionnelle.

15 Donc, on l'avait déjà mentionné, la raison... la réponse la plus courte que je peux donner à monsieur Boutin, c'est que non, il n'y a pas d'indemnités prévues pour les propriétaires qui ne sont pas directement visés et il n'y a pas de position du ministère à l'effet de prendre des mesures pour aller chercher des indemnités supplémentaires ou des autorités supplémentaires qui nous permettraient de faire ce que monsieur Boutin nous demande dans le cadre de la loi. Donc, je crois comprendre que ça serait plus à un niveau politique que ça se jouerait, là. Mais au niveau réglementaire, on n'a pas la possibilité de le faire.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est déjà arrivé, monsieur Bissonnette, que pour... dans le cadre de d'autres projets de route ou d'autoroute, il y ait eu des personnes qui ont subi... qui auraient subi des impacts et des dommages... et/ou qui ont subi des dommages collatéraux pour lesquels votre ministère a dû procéder à des dédommagements?

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

Je ne suis pas en mesure de vous répondre présentement. Je vais faire les démarches et je vais vous fournir la réponse d'ici 24 heures.

30 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

35 Docteur Samson, cet après-midi vous aviez évoqué le fait que certaines personnes soient déplacées de leur résidence. Vous aviez fait référence à la mine Malartic, je crois, ou c'est peut-être une autre mine?

40

Dre ISABELLE SAMSON :

Pardon, j'ai fait référence à quoi?

5 **LE PRÉSIDENT :**

À la mine, aux résidents d'une mine, de l'agrandissement d'une mine.

Dre ISABELLE SAMSON :

10

Malartic, oui.

LE PRÉSIDENT :

15

Malartic, c'est ça.

Dre ISABELLE SAMSON :

20

Oui.

LE PRÉSIDENT :

25

Vous avez indiqué que ces gens-là pouvaient subir des traumatismes relativement importants. Est-ce que, à votre connaissance, ces gens-là qui ont été obligés de déménager ont bénéficié de compensations ou de dommages pour les dommages collatéraux, outre de payer la maison ou de reconstruire la maison?

Dre ISABELLE SAMSON :

30

Je n'ai pas la réponse, mais je pense que je pourrai l'obtenir assez facilement. Je crois qu'il y a d'autres projets dans le passé où il y a eu une reconnaissance, là, aussi d'impacts sans être exproprié, là. Je pourrais m'informer puis vous revenir avec ces informations-là.

LE PRÉSIDENT :

35

J'apprécierais beaucoup. D'accord.

Dre ISABELLE SAMSON :

40

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

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

J'avais une autre question. Est-ce que c'est la première fois que le gouvernement...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Là, c'est votre deuxième question?

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

15 Oui, si vous me permettez.

LE PRÉSIDENT :

20 O.K. Oui. Oui oui oui, allez-y.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

25 Ce n'est pas une sous-question, mais des fois, ça arrive que j'en passe une sous-question temps en temps, mais ce n'est pas celle-là, là. Là, c'est... Parce que, regardez, il me semble, on me corrigera, ça serait la première fois qu'un gouvernement fait une voie ferrée de contournement ferroviaire pour une ville alors que l'argent vient des contribuables des deux paliers de gouvernement et que c'est remis à l'utilisateur, à l'opérateur, qui est CMQR dans les circonstances. Donc, c'est CMQR qui bénéficie d'une nouvelle voie ferrée pour satisfaire les besoins des gens de Mégantic et de Nantes et de Frontenac qui, eux autres, ne sont pas toujours satisfaits de la situation actuelle. Bon. Maintenant, l'instigateur, c'est la

30 Ville de Mégantic. Là, on me dit que le gouvernement va donner mandat à CMQR d'engager une firme d'ingénieurs pour faire l'étude des plans et devis et que c'est CMQR qui va donner le contrat pour l'exécution des travaux.

35 Maintenant, voyez-vous l'imbroglie juridique, là? Qui va, en fin de compte, décider que le tracé, quand il sera décidé -- j'espère après votre rapport que le ministère tiendra compte de votre rapport avant de donner des mandats pour faire des plans et devis. Ça, j'ai cru comprendre qu'on était vers la même période que vous donniez votre rapport. Comment on va se retrouver à réclamer, si eux autres, ils ne trouvent pas d'argent pour nos gens qui sont endommagés, qui ont des dommages? Qui on va réclamer... de qui on va réclamer? De celui qui a la voie ferrée, qui l'utilise, qui la fait fonctionner; celui

40 qui l'a décidé, les différents intervenants?

Voyez-vous la complexité? Parce qu'il me semble que c'est un cas unique à l'heure actuelle pour Mégantic. C'est un cas exceptionnel, qu'on dit. Et si c'est un cas exceptionnel, pourquoi pas dans ce cas ici qu'on n'a pas prévu pour les gens qui subissent des dommages... moi, j'ai dit directs, parce que même si ce n'est pas exproprié, ils ont des dommages directs, des pertes de valeur de propriété. Pourquoi on n'a pas prévu dans un protocole qu'on visait tout le monde? C'est ça que je déplore dans la situation, Monsieur le président et Monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Bien, écoutez, je prends ça comme une expression d'un avis, mais je ne peux pas formuler ça, en dépit de tous mes efforts, dans une forme de question. Par contre, c'est déjà sténotypé et, bien sûr, si vous nous écrivez votre avis de façon formelle avec un argumentaire, bien sûr, il nous fera plaisir de le considérer.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Bien, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Jacques Gagnon.

M. JACQUES GAGNON

M. JACQUES GAGNON :

Bonsoir, bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur.

M. JACQUES GAGNON :

Jacques Gagnon de Lac-Mégantic. J'ai une première question. O.K.

5 Là, on a entendu la compagnie de chemin de fer CMQ sur la confidentialité des produits transportés, sauf que ces wagons-là sont placardés avec les numéros UN parce que c'est la loi, et de la fenêtre de ma maison, je peux les lire. Donc, je peux vous dire quels sont les produits transportés sans enfreindre l'emprise ferroviaire, parce que je regarde dans ma fenêtre puis je peux les voir.

10 Ça fait que présentement, entre autres, un des produits qui est beaucoup transporté, c'est pétrole liquéfié de numéro UN 1075. Puis ma question, c'est savoir si quelqu'un ici pourrait m'évaluer un comparatif sur le point de chaleur, c'est-à-dire la volatilité, là, sa capacité à exploser à une certaine température, et la charge, mettons, équivalente d'explosifs qu'il y a dans un wagon comparé avec le

15

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Duquette, par rapport aux conséquences, là, du propane comparé au pétrole brut?

20

M. MICHEL DUQUETTE :

Oui. Dans le fond, pour le propane, on parle d'un gaz qui est transporté sous forme liquide pressurisée qui peut amener des conséquences... malgré l'événement qui s'est produit ici en 2013, qui a des conséquences beaucoup plus importantes dans les mêmes situations que le pétrole brut, là. C'est beaucoup plus volatile. Il y a un potentiel d'explosion vraiment plus présent. En cas d'ignition, une ignition qui est beaucoup plus facile, d'un point d'éclair plus bas, qui peut amener à des conséquences beaucoup plus dramatiques, là. Si on parle de BLEVE, là, d'un phénomène d'explosion qui va créer des surpressions, qui va créer une boule de feu, qui va créer des radiations thermiques à plus forte intensité, plus grande distance que, par exemple, pour le même cas, là, si on essayait de comparer avec le

30

Dans l'événement qui s'est produit en 2013, il y avait une question de quantité. Il y a plusieurs choses qui se sont produites, une chaîne d'événements. Mais si ça avait été du propane, là, peut-être pour relativiser l'événement, ça aurait été encore pire.

35

LE COMMISSAIRE :

Ça répond?

40

M. JACQUES GAGNON :

Oui. La réponse, je la connaissais, c'est pour que...

5 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

10 **M. JACQUES GAGNON :**

... c'est plutôt pour qu'elle apparaisse dans la commission.

LE PRÉSIDENT :

15 Je me doutais que vous la connaissiez.

M. JACQUES GAGNON :

20 Puis c'est pour ça, on a été surpris quand même que la compagnie qui se disait de bonne foi, qui ne transporterait pas du pétrole brut, ça n'a pas été long que... la première chose qui a été rétablie ici, à Lac-Mégantic, c'est le passage des trains, puis la deuxième chose, c'est le passage du pétrole, qu'ils nous disaient que ça n'en était pas. En tout cas, point.

25 Ma deuxième question, je crois que c'est une question fondamentale pour l'acceptabilité sociale du projet qu'il faut voir globalement. C'est-à-dire que : qu'est-ce qui va arriver avec les portions de chemin de fer qui vont être abandonnées? Moi, je crois qu'on ne peut pas aller de l'avant sans qu'on ait des renseignements sur ça. Que la population soit... ça va être cédé au ministère des Transports du Québec, à la Ville? Y a-t-il des projets d'exploitation, de décontamination? Je ne pense pas qu'on peut aller de l'avant sans que ce volet-là de la situation soit clairement étudié.

30

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Chayer, à qui *appartient* les rails et qui aura la responsabilité d'enlever l'ancienne voie ferrée?

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Parfait. Luc-Alexandre Chayer.

40

Donc oui, en effet, la voie existante... donc pour reprendre un peu, là, le processus qu'on a

5 enclenché, donc la construction de la voie de contournement. Ce qui est prévu, c'est que la voie existante présentement, les terrains vont être transférés de CMQR à Transports Canada, donc ça va devenir des terrains fédéraux, et on s'est engagé à démanteler la voie existante. Donc, il n'y a pas de questions à ce sujet-là; ça fait partie du projet. C'est clair et net pour nous que les rails vont être démantelés. Et à ce titre-là, CMQR ont même accepté de participer à l'effort de démantèlement, donc ils vont ramasser les rails qui pourraient être utilisés pour la maintenance du corridor. Et nous, de notre côté, comme je disais, on s'est engagé à démanteler et à retourner les terrains à des fins publiques.

10 Maintenant, il reste à y avoir des discussions. La partie, je dirais, la plus simple, la plus logique, serait de retourner les terrains aux trois municipalités et d'en faire un usage public. Ce qui se fait régulièrement, c'est d'en faire une piste cyclable, un sentier pédestre, appelez-le comme vous voulez... mais ça va être aux municipalités de décider qu'est-ce qu'ils vont vouloir en faire comme usage.

15 Ceci étant dit, lorsque ça sera des terrains fédéraux, pour pouvoir les retourner aux municipalités, il va falloir qu'on applique nos propres règlements sur les terrains contaminés. Donc, pour être en mesure de retourner ces terrains-là, on va faire des études de caractérisation pour voir s'il y a de la contamination et on va valider avec les municipalités quel est l'usage qu'ils veulent en faire, donc les différents degrés de contamination... certains degrés de contamination peuvent être acceptés dépendamment des usages. Donc, si c'est un usage résidentiel, commercial, industriel, j'imagine que ce ne sera pas le cas, mais donc, dépendamment des usages, on va décontaminer au niveau requis et en vue de transférer ces terrains-là aux municipalités.

LE PRÉSIDENT :

25 Est-ce que vous appliquez les critères ABC?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30 Oui, exactement, là, les critères ABC et...

LE PRÉSIDENT :

Et si ça dépasse le critère maximum, vous allez... c'est vous qui allez décontaminer?

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

40 Tout à fait. On va décontaminer. Et là-dessus, dans l'entente qu'on a avec le Québec, on doit avoir des discussions supplémentaires pour le partage des coûts, ce genre de choses là. Donc, il y a encore des détails qui restent à être réglés, mais comme ça va devenir des terrains fédéraux, on n'aura pas le choix que, comme je l'ai dit, de suivre nos propres règlements sur les terrains contaminés.

LE COMMISSAIRE :

Le démantèlement inclut les embranchements qui vont dans le... les deux embranchements qui vont dans le parc industriel?

5

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Écoutez, il reste encore des discussions à avoir là-dessus. Quand... oui, là, on parle du triangle, vous faites référence au triangle?

10

LE COMMISSAIRE :

Exact. Il y a deux...

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Exactement. Oui, le triangle serait démantelé jusqu'à une... Quand je dis : « Il reste des discussions à y avoir », c'est que dans le parc industriel, ils vont pouvoir utiliser encore le corridor ferroviaire jusqu'à une certaine distance. Donc oui, le triangle serait démantelé. Jusqu'où? C'est ça qu'il reste à déterminer, là. Jusqu'où dans le quartier industriel, c'est ce qu'il reste à déterminer.

20

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Chayer. — Merci, monsieur Gagnon.

25

M. JACQUES GAGNON :

J'imagine que... puis-je vous suggérer peut-être de... dans votre rapport, de suggérer un échéancier? Parce qu'on voit beaucoup de chemins de fer abandonnés par le Québec depuis des dizaines et peut-être même des centaines d'années, puis les rails sont encore là, les traverses aussi, ça fait que...

30

LE PRÉSIDENT :

Merci...

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Si je peux apporter une clarification, Monsieur le président.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui.

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

Il y a déjà un échéancier qui a été fixé dans notre projet, qui a été présenté à la population, donc on parle de 2020 pour le début de la construction jusqu'en 2022, et puis en 2023, le début du démantèlement de la voie ferrée officiellement.

10

LE PRÉSIDENT :

Ce document-là a été déposé à la commission?

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

Non. Ce document-là... c'est une présentation qu'on a faite lors de... pas de consultations, de consul... de sessions d'informations publiques, mais ça me ferait plaisir de le déposer auprès de la commission.

20

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, oui.

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

Oui.

M. JACQUES GAGNON :

30

Ça fait que j'imagine que les coûts sont inclus dans le 133 millions ou?

LE PRÉSIDENT :

35

Écoute...

M. JACQUES GAGNON :

40

Je vous propose des réflexions, là, je ne veux pas une réponse.

LE PRÉSIDENT :

Oui. On a... de toute façon, on a déjà eu la réponse.

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

Ce que je peux dire là-dessus, c'est qu'on s'est engagé à décontaminer les terrains, alors...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gagnon.

Monsieur Robert Bellefleur.

15

M. ROBERT BELLEFLEUR

20 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

25

Bonsoir, monsieur Bellefleur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

30

Je viens dans la même veine que monsieur Gagnon, il m'a un petit peu volé mon idée, mais je vais continuer. C'est sur le transport des matières dangereuses. Écoutez, bien que CMQR considère que c'est un secret national, là, que de ne pas dévoiler ses matières, comme le dit monsieur Gagnon, c'est très facile. Vous prenez votre téléphone cellulaire, vous marquez le numéro et « matière dangereuse » et ça vous apparaît. Donc, ce n'est vraiment pas difficile. Comme vous le dites, c'est un secret de Polichinelle. Mais ce qui m'interroge le plus, moi, c'est qu'on a développé un modèle de

35

LE PRÉSIDENT :

40

Oui.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

5 ... de l'acide chlorhydrique, de l'ammoniac ou... qui est le gaz propane, j'y vais, pétrole léger, il me semble qu'il n'en passe pas. Parce que ce qui passe ici... Bon. Est-ce que je peux le dire sans être poursuivi?

LE PRÉSIDENT :

10 Oui oui.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15 O.K. C'est bon. Donc, ce n'est pas de l'acide chlorhydrique, c'est de l'acide sulfurique qui passe ici, du 1830. Du chlorate de sodium, ce n'est pas du chlore dans sa forme naturelle...

LE PRÉSIDENT :

20 Non.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

25 ... mais c'est hautement dangereux. Ça contribue à mettre le feu et ça peut créer un nuage toxique. C'est du 1495, ça. Il passe aussi de l'essence automobile avec éthanol. J'en avais fait mention en 2017 lors du BAPE et ça avait été reconnu, d'ailleurs, par le promoteur, sauf qu'on ne le retrouve pas encore dans le rapport, il ne semble pas avoir été mis à jour là-dessus. Il passe aussi de l'hydroxyde de sodium, du 1824, du méthyle de vinyle, du 1247. Du 2348, c'est de l'acétate de butyle. C'est un polymère pour faire du plastique, du Plexiglas, je pense. Donc ça, il en passe, là, régulièrement. J'ai des photos, je pourrais les déposer dans mon mémoire, j'ai les photos des placards avec... il en passe régulièrement...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, j'apprécierais. Je les ai vues à la télévision.

35 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

O.K. O.K.

40

LE PRÉSIDENT :

Vous aviez été interviewé.

5 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

10

Mais j'aimerais bien que la commission puisse l'avoir dans votre mémoire.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

15

O.K. Donc, ma question : est-ce que le fait qu'on n'ait pas connu les substances réelles, ça invalide ou pas l'espèce de risque... l'étude des risques technologiques qu'on vient d'avoir?

LE PRÉSIDENT :

20

Monsieur Lebrun, est-ce que le fait que vous ayez choisi... D'abord, un, pourquoi vous avez choisi trois substances dangereuses qui ne sont pas nécessairement transportées par CMQR ici?

M. CONRAD LEBRUN :

25

Oui. Écoute, je réponds puis j'hypothèse, parce que je ne suis pas le spécialiste en risques technologiques. Il faudrait lui demander, lui, les produits qu'ils ont choisis sont-ils typiques pour représenter toute la liste que monsieur Bellefleur vient de nous donner?

LE PRÉSIDENT :

30

Bien, attendez, je vais... Parce qu'il a quitté, votre expert, n'est-ce pas?

M. CONRAD LEBRUN :

35

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

40

O.K. Peut-être, monsieur Duquette, vous pourriez donner un coup de pouce. Est-ce que les simulations ou les modélisations faites à partir de substances dangereuses qui ne sont pas transportées

par la voie ferrée est une façon de prendre un scénario plus risqué ou d'avoir une espèce de pire scénario ou est-ce que c'est une erreur de parcours, selon vous?

M. MICHEL DUQUETTE :

5

Bonne question pour l'erreur de parcours. En fait, ce que je dirais, c'est certain que si on prend pour acquis que les matières qui ont été modélisées ne sont pas véhiculées puis que c'est d'autres matières qui passent, c'est sûr que ça change les résultats. Par contre, si les matières qui ont été modélisées sont plus dangereuses et couvrent l'ensemble des classes des produits qui vont être véhiculés, bien, ça devient une modélisation qui est conservatrice. Donc, on vient modéliser un risque qui va être plus faible. À l'inverse, si on a pris des matières qui ne sont pas représentatives ou moins dangereuses que celles qui passent vraiment, c'est... effectivement, là, on minimise le risque, là, qui est vraiment là.

10

15

Par contre, je peux difficilement vous confirmer que c'est les bonnes ou pas les bonnes, là. J'entends ce qui vient d'être dit, je n'ai pas confirmé moi-même les matières puis je n'ai pas le choix de me fier sur ce qu'on me donne comme produits.

20

J'aurais tendance à vous dire que du côté toxique, le chlore, c'est dur à battre. Pour le côté inflammable, bien, il y a toujours pire, là. À mon avis, l'essence est probablement plus important... un risque plus important que le pétrole brut. Même léger, là, l'essence est... peut avoir des conséquences plus grandes. Je ne pense pas que ça soit le pire cas dans le cas ici, là. Le propane demeure quand même plus préoccupant, je dirais. C'est différent, là, ce n'est quand même pas le même type de substance qui va, dans un cas, oui, s'évaporer; dans l'autre, non, c'est un liquide. Bon, il y a quand même aussi la notion de contamination, là, qui vient, là... on parle beaucoup des risques en termes de conséquences humaines directes, là, en cas d'accident, mais il y a quand même tout un volet aussi déversement, contamination, récupération, bref.

25

LE PRÉSIDENT :

30

Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :

35

C'est difficile, là, de répondre à cette question-là sur... comme ça, à la volée. Mais normalement, quand on a une diversité de produits puis que c'est difficile de prévoir dans le temps, ce qu'on demande, c'est que pour chaque classe de produit qui va vraiment transporté, de prendre la pire qu'on prévoit puis on peut, dans certains cas, certains dossiers, prévoir le coup, puis quand c'est pour changer, bien, demander une rectification pour revoir l'analyse de risque pour voir si c'est toujours dans le domaine de l'acceptable.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, je vous demanderais de répondre par écrit à cette question : quelles sont les raisons qui ont légitimé votre expert à utiliser ces trois substances. Est-ce que c'est pour utiliser une approche conservatrice ou pas? Enfin, vous avez le champ libre, mais je ne peux pas avoir la réponse ce soir.

Docteure Samson, vous voulez ajouter quelque chose?

Dre ISABELLE SAMSON :

10 C'est juste un petit ajout en ce sens que quand on regarde les risques conséquemment à un accident... on essaie de les prévenir, mais si on ne peut pas les prévenir, là, c'est sûr qu'il y a les risques thermiques, mécaniques dus à l'onde de choc, mais au niveau chimique, il y a un petit élément de complexité. C'est sûr qu'effectivement, je suis d'accord que la modélisation du chlore, c'est à peu près le
15 pire scénario. Cependant, ce qui arrive avec le scénario d'un wagon à la fois, c'est qu'on ne tient pas compte des mélanges de substances. Alors, c'est... par rapport aux mesures d'urgence puis à se préparer, quand c'est une substance, nous... c'est souvent la santé publique qui est impliquée aussi dans : « Est-ce qu'on évacue, on n'évacue pas? », en sens qu'il y a... la réponse initiale, c'est les pompiers, mais après ça, c'est nous autres qui devons prendre les décisions. On est de garde 24/7 pour
20 ça, justement. Puis ce qui est plus complexe, c'est vraiment les mélanges.

Ça fait que c'est là que d'avoir les bonnes substances, de connaître les bonnes substances est crucial, parce qu'il y a toujours les réflexes de base au niveau des services incendie, puis tantôt, vous parliez beaucoup de l'équipement, mais je veux dire, ils ont... les services incendie, c'est... il y a un
25 protocole qu'ils doivent suivre, dépendant des niveaux de risque, mais après ça, la santé publique, elle, il faut qu'elle l'évalue plus finement. Ça fait que quand on ne connaît pas les substances ou quand on ne connaît pas les possibles mélanges, parce que ça peut arriver qu'il y ait plusieurs wagons à la fois, bien, c'est sûr que ça peut nuire l'appréciation du risque.

LE PRÉSIDENT :

Merci, docteure Samson.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

J'aurais besoin aussi de continuer parce que je n'avais pas terminé.

LE PRÉSIDENT :

40 Mais vous avez droit à une autre question.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

5 O.K. Au niveau... Quand on parle justement de l'analyse des risques technologiques, on a fait allusion à, bon, une fuite, un wagon, une citerne, mais nous, dans notre dynamique ici, à Lac-Mégantic, ce qu'on a connu, c'était une conflagration de plusieurs dû au fait qu'il y a un risque de dérive de train à partir de... soit de Vachon ou de Nantes. Donc, dans le contexte où la question de la gare de triage n'est pas encore réglée, le projet initial tient toujours compte de maintenir des convois en haut des pentes.

10 Moi, j'ai vu les transferts comment ils se font. Tafisa... actuellement, ça se fait actuellement à Vachon. Tafisa va porter régulièrement ses wagons là-bas sur la voie de desserte à Vachon, et quand le convoi qui arrive des États-Unis arrête en parallèle sur la voie, et il y a une pente, mets les freins. J'ai vu souvent mettre des freins seulement à air, mais détachent ses locomotives. Le convoi, qui comporte souvent 20, 30 citernes est laissé sur la voie principale pendant, je dirais, à peu près une demi-heure, trois quarts d'heure, pendant que les locomotives avancent, tournent la *switch*, reculent, vont chercher
15 les 8, 10, 12, 14 wagons de Tafisa, les ramènent à l'avant et reculent pour reprendre le convoi. Mais pendant tout ce délai de temps là, le convoi a été laissé sur la voie principale dans une pente avec aucune locomotive pour actionner les freins si jamais le train part à la dérive.

20 Il y a la Règle 112 qui dit : « Écoutez, en autant qu'il y a quelqu'un qui peut intervenir. » Comment voulez-vous que quelqu'un, à part Indiana Jones, peut intervenir pour arrêter un convoi qui n'a plus de locomotive? Il va-tu sauter sur chacun des wagons puis tourner les... Écoutez, on a un risque toujours omniprésent.

LE PRÉSIDENT :

25 J'aimerais que vous arriviez à la question.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

30 Donc, je me demande si on pourrait... on devrait... Moi, je demanderais à la... disons à la firme, AECOM, à Stantec, de modéliser les risques technologiques en fonction éventuellement d'une autre dérive de train qui va entraîner probablement une conflagration de plusieurs citernes de produits différents avec un possible effet domino.

LE PRÉSIDENT :

35 Écoutez, on vous a entendu. Si la commission juge que c'est un aspect important pour l'analyse du dossier, elle adressera une requête écrite au promoteur pour lui demander cet aspect-là.

40

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Parfait, merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous.

10 Madame Isabelle Boulanger.

Mme ISABELLE BOULANGER

15 **Mme ISABELLE BOULANGER :**

Bonsoir, messieurs les commissaires.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bonsoir, madame.

Mme ISABELLE BOULANGER :

25 Donc, mon nom est Isabelle Boulanger, je suis résidente de Frontenac. Je suis aussi la mère de
Frédéric Boutin décédé le 6 juillet 2013. Le tracé qu'on nous propose encore va passer environ à 320
mètres de chez moi. J'aimerais que ce soit pris en considération parce que lors du dernier BAPE,
madame Arguin s'était formellement engagée que tous les gens inclus dans une distance à l'intérieur du
30 500 mètres de l'emprise du train seraient rencontrés et dédommagés. Donc ça, c'est le... je voulais juste
vous apporter...

LE PRÉSIDENT :

35 Et est-ce que ça a été fait, madame?

Mme ISABELLE BOULANGER :

40 Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

5 **Mme ISABELLE BOULANGER :**

Pas du tout. Le maire de l'époque avait aussi dit qu'on allait être rencontrés. J'attends toujours qu'il vienne cogner chez moi. Je ne peux pas dire la même chose de monsieur Gendron, on a eu des rencontres. Pas par rapport à des dédommagements, mais quand même, sur l'évolution du projet.

10

Moi, en fait, ma question peut sembler peut-être un peu farfelue, mais en fait... Vous savez, depuis le début... En fait, dans les premiers jours qui ont suivi la tragédie, dès qu'on a parlé d'une voie de contournement, le besoin primaire était de rétablir le service pour desservir le parc industriel. Ensuite de ça, on a commencé à parler de sécurité des gens. Le ministre Garneau a toujours mentionné que c'était ça qui était primordial, la sécurité des gens. Le tracé qu'on nous propose n'élimine pas l'élément de danger principal qui est de laisser les wagons dans les dessertes ferroviaires à Nantes et à Vachon.

15

Donc moi, en fait, je me demande tout simplement si on n'est pas en train de mettre -- passez-moi l'expression -- la charrue en avant des boeufs? On ne devrait pas d'abord régler le problème de la voie... de la gare de triage, déterminer cet emplacement-là en premier lieu et ensuite travailler autour de ça? Parce que si on remet la gare de triage à Lac-Mégantic comme elle était auparavant, le train, il se ramasse au plus bas niveau, donc il n'y a plus de danger que le train reparte à la dérive, donc il n'y a plus de nécessité à avoir une voie de contournement.

20

25 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, je traduis ça en question à monsieur Chayer.

Mme ISABELLE BOULANGER :

30

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35

Monsieur Chayer, est-ce que l'idée d'avoir une gare de triage ailleurs que ce qui est prévu, c'est quelque chose à laquelle jongle votre ministère?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40

Luc-Alexandre Chayer.

Oui, tout à fait. On a expliqué les raisons pour lesquelles le rapatriement des activités ferroviaires de Nantes et de Frontenac n'ont pas été considérées dans l'étude et le projet actuel. Donc, il y a des raisons, je dirais... je ne veux pas dire « historiques », mais de séquences pour lesquelles cette composante-là n'a pas été incluse dans le projet.

5

Ceci dit, le ministre Garneau est très ouvert à procéder de la sorte et c'est la raison pour laquelle, hier, il a émis un communiqué à l'effet que nous avons engagé une firme d'ingénierie pour évaluer les options de rapatrier les activités ferroviaires dans le parc industriel de Lac-Mégantic, et que nous allons pousser les analyses qui ont été initiées par la Société de développement économique du Granit pour être en mesure d'avoir des options qui sont chiffrées en vue de pouvoir prendre une décision éclairée.

10

Donc, tout à fait, il y a un engagement du ministre à l'effet que s'il y a des options qui sont... pardon, je cherche le mot... des options qui sont...

15

LE PRÉSIDENT :

Recevables? Acceptables?

20

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

À des coûts...

25

LE PRÉSIDENT :

Intéressantes?

30

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Pardon?

35

LE PRÉSIDENT :

Intéressantes?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

À des coûts... je ne me rappelle pas de l'expression, là, excusez-moi. Non, à des coûts acceptables. Donc, il y a un engagement du ministre d'aller de l'avant avec le rapatriement des activités ferroviaires au parc industriel. Donc, définitivement, il y a une ouverture. Et comme je l'ai mentionné, on travaille avec CMQR qui supporte cette option-là également ainsi que tous les maires. Donc, c'est une

40

demande express des maires, de la préfet, de la population. On comprend très bien le bienfait de cet ajout-là. Mais comme je l'ai expliqué, il faut l'évaluer.

5 Creuser dans un parc industriel, ce n'est pas une chose simple. On peut faire... il peut y avoir des sols contaminés, il peut y avoir, bon, du gaz, des conduites d'eau, et cetera. Donc, il faut qu'on pousse les analyses un petit peu plus loin pour être en mesure de prendre une décision éclairée basée sur la faisabilité technique et les coûts, mais il y a un engagement ferme du gouvernement de regarder à ces options-là.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous attendez le rapport?

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

Et nous attendons, merci de le préciser, nous attendons le rapport à la fin août, début septembre, et ça sera au gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec de prendre une décision conjointe étant donné que les deux paliers de gouvernement financent ce projet-là.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Voilà.

25 **Mme ISABELLE BOULANGER :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

30 Ça répond?

Mme ISABELLE BOULANGER :

35 Oui, indirectement. Mais c'est comme je vous dis, c'est juste que je trouve un peu inconcevable qu'on n'ait pas pensé à déplacer la gare de triage en premier lieu et que là on vienne impacter plein de gens qui n'ont pas demandé à vivre à côté d'une voie ferrée, et je ne pense pas juste à moi, je pense à mon père, à ma mère, à Réjean Roy qui a perdu sa fille aussi, à Raymond Lafontaine qui a perdu un fils, deux belles-filles. C'est... Petit commentaire : je trouve que c'est un peu manquer de coeur que de nous ramener ce qui nous a causé une perte en plein visage à tous les jours pour nous rappeler la perte qu'on a subie.

40

5 Et j'ai une autre question. Comme on va si gentiment donner les terrains à CMQR, si un jour CMQR décidait de se départir des terrains, est-ce qu'ils en auraient le droit? Pas dans le terme de si c'était une vente comme MMA a... dans le fond, le tronçon appartenant à MMA a été vendu à CMQR, mais vraiment si, pour une raison X, ils décidaient de tout simplement vendre les terrains et de louer le passage, est-ce que c'est une possibilité qu'ils puissent le faire, comme c'est des terrains qui ont été donnés?

LE PRÉSIDENT :

10 Je transférerais la question à monsieur Chayer encore.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

15 Luc-Alexandre Chayer.

20 Donc, ce qui est prévu, comme vous l'avez mentionné, donc c'est de transférer les terrains à CMQR pour qu'ils puissent opérer sur la voie de contournement. Donc ultimement, ils vont être les propriétaires du corridor ferroviaire, des terrains également. Donc, il est possible que CMQR vende la compagnie à une autre compagnie, comme ça s'est fait par MMA jusqu'à CMQR, donc c'est toujours une possibilité.

25 Est-ce que c'est possible de louer ou de... je crois que vous avez dit « donner » ou de louer le corridor? Il faudrait demander à CMQR, là, j'imagine qu'ils se départiraient de leurs opérations ferroviaires à ce moment-là, donc ça serait à eux de répondre à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

30 Alors, je transfère la question à vous, maître.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

35 Juste clarifier que le tracé actuel va être transféré à Transports Canada, alors il y a quelque chose comme un échange, là, on parle d'un don... à plusieurs occasions aujourd'hui, on a parlé d'un don; ce n'est pas tout à fait ça. On se départit de notre corridor actuel pour le remplacer par un nouveau tracé. Suite à ça, effectivement, on prévoit... tout comme on est dans la partie propriétaire de notre tracé actuel, effectivement c'est possible qu'on s'en départisse, mais on parle d'un tracé sur lequel il y aurait un chemin de fer. On ne peut pas seulement morceler le terrain pour juste en enlever une partie, il faut... ça nécessiterait des interventions au niveau de ce qu'on souhaite faire d'un chemin de fer.

40

LE PRÉSIDENT :

Mais techniquement, c'est faisable?

5 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Techniquement, on serait propriétaire.

LE COMMISSAIRE :

10

Est-ce qu'il y a des... est-ce qu'un autre exploitant pourrait utiliser votre corridor en même temps que vos opérations ou vous cessiez vos opérations puis un autre exploitant loue votre corridor ou? Est-ce que ça, c'est possible?

15 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Ce que vous... votre question, c'est de savoir : est-ce qu'il peut y avoir deux exploitants différents en même temps dans un même corridor de chemin de fer?

20 **LE COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'il pourrait y avoir deux exploitants?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

25

Je vais juste parler avec mon expert, c'est un petit peu plus compliqué que ça semble.

La réponse simple, c'est que ce n'est presque pas possible parce que notre certificat... ce qu'on appelle un certificat de *fitness* qui est délivré par les autorités... Pardon?

30

M. LUCIANO MARTIN :

Certificat d'aptitude.

35 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

Certificat d'aptitude, pardon, excusez-moi, qui est délivré par les autorités qui nous permet d'opérer devrait être modifié pour ça. Il faudrait également qu'on en parle aux autorités compétentes. Ça serait de Transports Canada, il y aurait des autorisations qui seraient... L'Office du Transport. Il y aurait des autorisations qui seraient nécessaires. Bref, la réponse un peu simple, c'est que ça serait

40

techniquement possible, mais très très très compliqué avant de pouvoir faire quelque chose comme ça.

LE COMMISSAIRE :

5 Mais est-ce qu'il pourrait y avoir un autre exploitant qui opère seul sur vos rails ou vous lui louez simplement un droit d'usage? Vous cessez d'exploiter vous-même le tracé, mais vous demeurez propriétaire et vous louez la... Est-ce que c'est une situation qui peut se produire?

10 Transports Canada, là, je ne sais pas si...

Me STÉPHANIE HAMELIN :

C'est la même réponse.

15 **LE COMMISSAIRE :**

C'est possible?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

20 C'est techniquement possible, mais très très très compliqué à accomplir.

LE COMMISSAIRE :

25 D'accord, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

30 Alors voilà, madame Boulanger, merci.

Mme ISABELLE BOULANGER :

Merci.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Et bonne chance.

40 Madame Yolande Boulanger.

Mme YOLANDE BOULANGER

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors bonsoir, madame.

10 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Bonsoir. Peut-être pour ajouter un peu à la dernière question d'Isabelle, je me suis fait dit dire par quelqu'un -- je pense que je vais le nommer -- c'est le député, qu'il s'en venait un train touristique à Mégantic. C'est le député de notre comté qui me l'a dit en personne. Ça fait que c'est pour ça la question biaisante, là, à savoir : il va arriver comment, ce train touristique là ici? Ça, c'était ajouté à la question d'Isabelle, qui est ma fille. Donc, je suis la grand-mère du petit Frédéric.

15 **LE PRÉSIDENT :**

J'allais vraiment la taquiner, j'allais dire : « Ça doit être parent avec vous », là, mais je n'étais pas loin.

20 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Oui, c'est ça.

25

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

30 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Bon. Moi, je voudrais parler de... puis je suis ici depuis hier soir, vous le savez. J'ai trouvé que ça avait été biaisé un peu la présentation de la voie. Entre autres, on a dit qu'il y avait eu des maisons... 51 maisons qui avaient été débâties, mais on n'a jamais dit qu'il y en avait eu 26 qui avaient été débâties inutilement. Il n'y avait pas de contamination et ça a été débâti. Ça a ajouté à la peine... comment c'est que monsieur Dostie disait ça aujourd'hui? Le humain humide, là, ça a ajouté beaucoup à ça. Parce que de voir détruire notre ville inutilement, ce n'est pas facile. Ça, je pense... je ne sais pas si vous étiez déjà au courant de ça, mais je trouve que c'est un point important à dire.

35
40 Ensuite de ça aussi, je trouve qu'il y a deux poids, deux mesures à des places. On ne veut pas

5 accepter l'offre qui est faite, la proposition qui est faite par Nantes pour protéger le Lac Original au cas où qu'il y ait un déversement. On n'a jamais pensé au cas qu'il y ait un déversement, qu'on contaminait la rivière Chaudière, que ça allait se répandre jusqu'à Lévis. Tous les villages de la Beauce, c'est tout bâti le long de la rivière Chaudière. Donc, ça veut dire tous les villages, même Saint-Georges, qui est quand même assez une grosse ville. Ils prennent leur eau eux autres aussi à partir de la rivière Chaudière. Ça aussi, c'est un point important à apporter, je pense.

10 Ça fait que ma question est : pourquoi deux poids, deux mesures? Le Lac Original, je comprends qu'il est important, là, ce n'est pas ça que je veux dire, il y a des habitants là puis tout ça, mais si lui, il est important, pourquoi que la rivière Chaudière, elle ne le serait pas aussi?

15 Parce que vous savez que la rivière Chaudière, quand ils ont fait un pont pour la 161 dernière, v'là cinq, six ans, je ne le sais plus trop, là, à un moment donné, ils ont voulu planter un pieu, ils l'ont perdu. Ils l'ont perdu dans la source... t'sais, la nappe d'eau phréatique, là. Ils l'ont perdu, le pieu. Ça fait que c'est important ça aussi à savoir, ça.

20 Nous autres, on le sait que c'est... notre sous-sol, c'est ça, la mer phréatique. Puis on sait aussi que... dernièrement, ils sont venus faire des forages et puis on a trou, un forage, entre autres, qui coule continuellement depuis que ça a été fait, et puis je pense qu'il faudrait s'arrêter beaucoup à ce point-là.

25 Vous savez que si jamais qu'il arrive une contamination... parce que nous autres, c'est du cap, puis en dessous du cap, c'est du granit. Quand on va dynamiter le granit, ça va fendiller, ça, c'est sûr et certain. Si la nappe phréatique n'est pas si loin.

30 Les trains, en pensant, on le sait que ça contamine, la nappe d'eau en dessous, c'est ça qui abreuve la ville de Lac-Mégantic. C'est important aussi. Je pense que c'en est un point de l'environnement qu'il faut peser fort dessus.

LE PRÉSIDENT :

35 Monsieur Lebrun, deux choses : vous avez procédé à une caractérisation des milieux hydriques et... hydriques. Le ministère de l'Environnement vous a même demandé de déposer le rapport signé. Donc je présume, madame Rail, que vous avez reçu le rapport, mais non signé?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40 Je m'excuse, il faut que je recherche. Je me souviens que j'ai posé cette question-là; je ne me souviens plus si la réponse est à venir ou si elle est déjà reçue.

LE PRÉSIDENT :

Nous n'avons pas lu de réponse après votre demande, donc nous avons...

5 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

O.K. Donc, c'est attendu pour...

LE PRÉSIDENT :

10

Non, mais je voulais savoir si vous aviez reçu le rapport? Vous avez demandé un rapport signé. Je me demandais si vous aviez reçu un rapport non signé? Le même rapport non signé.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

15

Bon. J'espère que je ne me trompe pas du contexte, là, mais c'est qu'il y a eu une caractérisation qui a été fournie qui était jugée acceptable pour l'étape de la recevabilité environnementale dans laquelle nous étions, mais on signalait à l'initiateur qu'au moment de faire le... de venir chercher les autorisations en vertu de l'article 22 de la LQE, il faudrait déposer des caractérisations beaucoup plus complètes pour chacun des milieux, et à ce moment-là, il faut que ce soit signé.

20

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Mais donc, vous avez reçu quelque chose?

25

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Oui, exactement. Dans les documents qui sont déposés sur le registre, oui, il y a une certaine caractérisation.

30

LE PRÉSIDENT :

Ils sont sur le registre?

35

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Oui, il y a une certaine caractérisation de fournie.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Je ne sais pas si on parle du même, là, je demanderai aux analystes de vérifier avec vous. Nous avons le numéro de la page puis je vous demanderai de vous en assurer. D'accord? On le fera tout à l'heure.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

10 Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 Donc, vous avez procédé à une caractérisation hydrique et hydrique. À partir de cette caractérisation, est-ce que vous pourriez répondre à madame sur son interrogation?

M. CONRAD LEBRUN :

20 Oui, on va demander à madame Goesel.

Mme LAURENCE GOESEL :

25 Oui. En fait, on a fait... voyons, c'est l'indice de vulnérabilité des eaux souterraines, c'est de ça dont vous parlez?

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

Mme LAURENCE GOESEL :

30 La vulnérabilité des eaux souterraines?

LE PRÉSIDENT :

35 Je ne le sais pas si c'est le même document, je...

Mme LAURENCE GOESEL :

40 Parce qu'on a fait la caractérisation des milieux humides, effectivement, qui n'avait pas été signée, on a aussi fait la vulnérabilité des eaux souterraines. Si on parle de la nappe phréatique, on

s'intéresse plutôt à ce moment-là à la vulnérabilité des eaux souterraines.

LE PRÉSIDENT :

5 D'accord. Oui. Allez-y.

Mme LAURENCE GOESEL :

10 Et la question serait à ce sujet?

LE PRÉSIDENT :

15 Bien, madame trouve qu'il pourrait y avoir une contamination des eaux souterraines dans le secteur...

Pourriez-vous replacer un peu?

Mme YOLANDE BOULANGER :

20 C'est parce que chez nous, c'est un canal. À des places, je pense qu'il va y avoir au-dessus de 100 pieds de profond, dans le cap et dans le granit.

LE PRÉSIDENT :

25 Oui, mais où est-ce que vous êtes localisée? Juste pour qu'on...

Mme YOLANDE BOULANGER :

30 C'est parce que ça, c'est sur notre ferme. Nous autres, c'est une ferme.

LE PRÉSIDENT :

35 Oui.

Mme YOLANDE BOULANGER :

40 Et puis ils la traversent d'un côté à l'autre, et puis en creusant, il va falloir qu'ils dynamitent, hein? En dynamitant, on sait que ça va faire fendiller le chose. S'il reste... si c'est près de la nappe phréatique, ça peut la contaminer. C'est ça que je veux prévenir.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous procédez par dynamitage à quelques endroits?

5 **Mme LAURENCE GOESEL :**

À quelques endroits, il va y avoir du dynamitage, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

10

Est-ce qu'à cet endroit-là il y en aurait, du dynamitage?

Mme LAURENCE GOESEL :

15

Il faudrait que j'aie une localisation plus précise.

LE PRÉSIDENT :

20

Soyez plus précise. Où est-ce que vous...

M. JEAN HARDY :

25

Généralement, du roc excavable avec une pelle, on parle peut-être... une pelle hydraulique, on parle peut-être de deux mètres dans le cas de roc friable. Mais dans les tranchées dont on parle ici, c'est dynamité.

LE PRÉSIDENT :

30

O.K. Donc, l'appréhension de madame est exacte?

Mme LAURENCE GOESEL :

35

En fait, il y a quelque chose qui... il y a des mesures qui vont être prises en compte, évidemment, concernant les puits, les puits qui sont dit « à risque », dont notamment les puits, évidemment, situés près des zones de dynamitage. Donc, ce qui va être fait, c'est qu'il y a un état initial des puits qui va être caractérisé pour connaître leur situation actuelle avant les travaux, puis par la suite, ces puits vont être suivis, évidemment. Donc, advenant le cas où est-ce qu'il y ait une éventuelle contamination, évidemment, à ce moment-là, il y a des mesures qui vont être prises tout de suite.

40

LE PRÉSIDENT :

Dites-moi, quel genre de mesures, par exemple?

5 **Mme LAURENCE GOESEL :**

Ça, moi, je ne suis pas... par exemple, je ne pourrais pas répondre plus en détail, je ne suis pas experte à ce sujet, mais il y a plusieurs mesures qui peuvent être prises pour, évidemment, continuer à ce que le résident ou les résidents en question aient un accès à l'eau potable.

10

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que ça se limiterait à l'utilisation de filtres spécifiques ou d'un traitement?

15 **Mme LAURENCE GOESEL :**

Ou ça peut être de creuser un nouveau puits aux frais... j'ai déjà vu ça dans d'autres projets, de creuser des puits aux frais de l'initiateur ou aux frais de ministères pour remplacer des puits contaminés à ce moment-là.

20

LE PRÉSIDENT :

Et donc, monsieur Chayer, il y a des sommes qui sont déjà prévues pour ça?

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

Luc-Alexandre Chayer. Oui, en effet, ça fait partie des discussions qu'on a avec, entre autres, les deux syndicats que j'ai mentionnés. Ils semblent... ils sont très préoccupés par le même point que madame Boulanger.

30

Donc, il y a deux aspects au dynamitage. Donc, il y a la question de contamination de la nappe phréatique; ça, c'est une chose. La deuxième, c'est l'accès à l'eau potable. Donc, au niveau des mesures... pas d'atténuation, pardon, aux mesures de compensation, s'il y a des puits qui sont touchés. Donc, il y a deux choses. Comme madame vient de l'expliquer, il va y avoir des caractérisations des échantillons d'eau pour connaître la contamination. Mais également, ce qui est prévu, c'est de faire des tests de pression avant que le dynamitage, avant que la construction commence, et puis il va y avoir des tests de pression qui vont se faire après. Donc, s'il y a des baisses de pression au niveau de l'eau ou une contamination au niveau de l'eau, il y a des puits qui pourraient être rebâties, reconstruits, de nouveaux forages, et cetera. Et oui, ces sommes-là font partie du projet... des mesures d'atténuation du projet.

40

LE PRÉSIDENT :

D'accord. — Alors, votre appréhension est fondée.

5 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Absolument, j'en étais certaine. Parce que chez nous, dans ce fameux tunnel-là qu'ils vont faire, il y a 6 200 voyages de, entre guillemets, garnotte de trop. Des camions de 10 roues. Il va falloir que ce soit sorti, ça, du tunnel. Ça fait qu'imaginez-vous donc, ça, c'est juste qu'est-ce qui appartient à chez nous. Au total, je pense que c'est 18 000 que je me suis fait dire par monsieur Chayer justement la semaine passée, qui a eu la gentillesse de venir marcher notre terrain.

10

LE PRÉSIDENT :

J'avoue que j'ai de la difficulté à suivre. 18 000 quoi?

15

Mme YOLANDE BOULANGER :

Voyages de camions de 10 roues de surplus de roches, là, de...

20

LE PRÉSIDENT :

O.K. O.K. O.K. O.K.

25

Mme YOLANDE BOULANGER :

Moi, j'ai dit « garnotte », là, parce que j'espère que ça va sortir en petits morceaux.

LE PRÉSIDENT :

30

C'est bon. C'est bon. Est-ce que vous avez une autre question, madame Boulanger?

Mme YOLANDE BOULANGER :

Oui. Oui. Il y a une dame qui lève la main avant.

35

LE PRÉSIDENT :

Oui, madame Rail?

40

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

5 Je voudrais éclaircir la réponse que j'ai fournie tout à l'heure. Alors, madame Jean m'a orientée vers le document PR 5.2 à la page 25. Je vais juste y retourner. Ça faisait référence à la question où on demande à l'initiateur de décrire les milieux humides et hydriques selon les éléments l'article 4603 de la LQE. En fait, cette section-là de la LQE vise la description des milieux humides et hydriques, oui, mais hydriques de surface.

LE PRÉSIDENT :

10 Ah.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

15 C'est pour la protection des milieux humides et hydriques de surface, donc les cours d'eau, les lacs. Pour ce qui est plutôt de la description des eaux souterraines, bien, c'est plutôt les éléments que madame Goesel vous a apportés. Ça va être relativement au suivi des puits qu'ils doivent d'abord aller voir c'est quoi la qualité de l'eau qu'il y a dans les puits, ensuite ils vont devoir faire un suivi selon un protocole qu'ils nous auront déposé d'abord et qui va inclure la liste des éléments qui vont suivre, et
20 lorsqu'ils vont faire leur suivi, ils vont également devoir nous déposer les rapports par la suite pour s'assurer que la qualité de l'eau des puits demeure, en construction et en exploitation également.

LE PRÉSIDENT :

25 Parfait.

LE COMMISSAIRE :

30 Mais l'étude de caractérisation des milieux humides dont vous parlez...

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

35 Ça, elle a été déposée, elle est dans le dossier?

40

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

5 Bien, c'est-à-dire qu'on a une certaine caractérisation, effectivement. Il y en avait un petit... il y avait quelques éléments de la caractérisation, dans l'étude d'impact, il y avait un petit bout de description, il y avait les... à l'annexe A, il y avait une fiche des caractérisations qui avait été montrée, un exemple, mais elle n'était pas complète. Alors, ce qu'on a demandé, c'est qu'au moment de l'autorisation 22, que toutes les fiches pour les 100... mon Dieu, c'est 60 milieux humides, je pense, ou 60 mosaïques des milieux humides, je ne me souviens plus du... toutes les fiches doivent être déposées pour avoir la caractérisation complète à ce moment-là. Et la raison pour laquelle on attend l'autorisation 10 22 pour aller à ce point dans le détail, c'est parce qu'il y a toujours un peu d'optimisation de tracé qui est fait. Quand ils commencent à voir le coût de rentrer dans le milieu humide, bien, tout d'un coup, ils trouvent le moyen de sortir un peu des milieux humides. Ça fait qu'au final, les caractérisations qu'on veut, c'est celles de ceux qui sont réellement impactés.

15 **LE COMMISSAIRE :**

Au final, les milieux humides qui vont devoir être compensés soit par une contribution financière ou par une restauration, c'est dans le « tel que construit », là, c'est après construction qu'on évalue qu'est-ce qui a été perdu comme milieu humide ou?

20 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

25 Non, il va falloir que la caractérisation puis que la ligne soient fixées avant qu'ils obtiennent leur autorisation 22. Il ne pourra pas y avoir un coup de pelle avant que le chèque ait été déposé chez nous. Ça fait qu'il faut qu'ils sachent vraiment bien où est-ce qu'ils vont passer puis quelle superficie de milieu humide a été... va être impactée.

LE COMMISSAIRE :

30 Mais il n'y aura pas d'ajustements après la... après la construction, s'il y a des milieux humides supplémentaires qui ont été affectés, qui ont été...

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35 Oui, il pourrait y avoir des ajustements, là. Il y a un article dans le LCMHH, je ne suis plus sûre du numéro de l'article, là, qui prévoit qu'il pourrait y avoir des ajustements si, par exemple, finalement ils en ont impacté moins que prévu ou s'ils en ont impacté plus. Je pense qu'il y a matière à y avoir un certain ajustement. Évidemment, on ne vise pas d'aller vers ça, là. Il faut qu'ils aient fait l'évaluation de leurs impacts de la façon la plus précise possible au moment où ils déposent la demande de 22. À partir de 40 ces informations-là, nous, on va faire le calcul de la compensation financière à qui attendu et le chèque

doit être déposé avant que l'autorisation 22 soit livrée.

LE COMMISSAIRE :

5 Merci.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

10 Monsieur le président, si me permettez...

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Chayer.

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

20 ... j'aimerais apporter une clarification à ce que madame Boulanger a soulevé comme question au
niveau du train touristique. Donc, en effet, c'est quelque chose qui a été apporté à notre attention
également. Il semblerait que certaines personnes, certains regroupements aimeraient ramener ou
25 utiliser le rail existant une fois que la voie de contournement serait faite pour des opérations touristiques.
Donc, amener... revitaliser le centre-ville de Lac-Mégantic. Là-dessus, je tiens à... je crois que la
maire a une position très claire là-dessus, mais de notre côté, ce n'est pas un projet qui est envisagé
de la part des gouvernements. L'objectif principal de ce projet-là était de sortir le train de Lac-Mégantic.
On s'est engagé à construire une voie de contournement, à démanteler la voie existante et, pour nous, il
n'y a pas question d'avoir de train touristique à Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

30 Merci, monsieur Chayer.

Mme YOLANDE BOULANGER :

Merci.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, madame? Deuxième question?

40

Mme YOLANDE BOULANGER :

5 Oui, ma deuxième question. Nous, on a une ferme, une ferme agricole, et puis c'est à nous des
deux côtés de la 204. On est chanceux, hein, on va être exproprié des deux bords. Et puis comme ils
creusent 30 pieds en dessous de la 204, ça veut dire qu'on va avoir des canaux de chaque côté du
chemin, hein, on va les avoir partout, les *canals*, et puis ça passe à peu près à 200 pieds de nos *sheds*
à voitures pour travailler sur la ferme, O.K.? Et puis on a des animaux, on fait attention aux grenouilles,
10 on fait attention, il y a quelqu'un qui va venir étudier les oiseaux cette semaine, mais nous autres, on a
des boeufs, c'est plus gros un peu, et puis je voudrais savoir aussi le dommage que ça peut créer pour
ces animaux-là, le son qui va être là continuellement aussi pour... si le son dérange le monde, je peux
vous dire que ça dérange aussi les animaux, parce qu'il est prouvé que des vaches laitières, si on leur
met de la musique classique, elles donnent plus de lait. C'est prouvé.

LE PRÉSIDENT :

15 Oui oui. Bien, j'ai lu des articles là-dessus, honnêtement, là. Je ne peux pas vous dire...

Mme YOLANDE BOULANGER :

20 Je veux savoir...

LE PRÉSIDENT :

25 ... je n'ai pas fait d'études si rigoureuses là-dessus, mais j'ai lu des articles là-dessus.

Mme YOLANDE BOULANGER :

30 Oui. C'est que je voudrais qu'on puisse me dire qu'est-ce que vous pensez de ça. Ça va aussi
dans l'environnement, je pense.

LE PRÉSIDENT :

35 Bon. Je vais transférer la question directement à monsieur Lebrun, mais c'est parce qu'elle
soulève plusieurs autres questions, là, mais je ne sais pas si je vais les poser.

Monsieur Lebrun.

M. CONRAD LEBRUN :

40 Oui. On voudrait inviter monsieur Proulx à répondre à la question sur les mesures d'atténuation

possibles par rapport au bruit, par rapport à la voie ferrée en tranchée qui va passer à côté de... à proximité de la grange puis de la maison.

Mme YOLANDE BOULANGER :

5

À quoi?

LE PRÉSIDENT :

10

Il va demander à quelqu'un de vous donner la réponse.

Mme YOLANDE BOULANGER :

15

O.K.

M. ÉTIENNE PROULX :

20

Rebonjour. En premier lieu, je vais dire, bon, je ne pourrais pas comme tel déterminer c'est quoi l'impact du son sur les animaux, les boeufs et tout ça, là, c'est un peu hors de mes compétences.

LE PRÉSIDENT :

25

Mais dans le cadre de... quand vous faites une étude comme celle-ci, vous n'examinez pas ces aspects-là?

M. ÉTIENNE PROULX :

30

Au niveau des animaux?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. ÉTIENNE PROULX :

35

Non. Ce n'est pas quelque chose qui est en... qui est pris en compte.

LE PRÉSIDENT :

40

Madame Rail, quand vous... j'imagine que vous êtes au courant quand même qu'il y a plusieurs

études qui ont été réalisées principalement sur les vaches et les vaches laitières qui produisaient effectivement... ce n'est pas juste un article farfelu, là...

Mme YOLANDE BOULANGER :

5

Non non non, non non.

LE PRÉSIDENT :

10

... il y a plusieurs articles publiés dans des revues scientifiques. Est-ce que vous en tenez compte?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

15

À notre connaissance, il n'y a pas eu de projet passé chez nous où on a fait l'évaluation de l'impact sur les animaux, à moins...

LE PRÉSIDENT :

20

Même pour des lignes électriques à haute tension?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

25

Il va falloir qu'on vérifie, je pense... puis aussi peut-être à des projets, des productions animales, mais je n'en ai jamais fait, alors il va falloir que je me renseigne auprès de mes collègues.

LE PRÉSIDENT :

30

O.K. Mais dans le cadre de ce projet, vous n'avez strictement rien demandé à l'initiateur?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35

Non. Et... bien... le MAPAQ a été consulté sur ce dossier, la MFFP aussi, alors il aurait fallu que j'obtienne une demande de l'un ou l'autre de ces deux ministères-là pour lancer la question à l'initiateur, là.

LE PRÉSIDENT :

40

D'accord. — Alors, allez-y.

M. ÉTIENNE PROULX :

5 Ensuite, je rajouterai que, bon, vous avez parlé du bruit en continu, là. Il faut quand même mentionner que le bruit, il est produit d'une façon ponctuelle lorsque le train passe. On va parler de... je ne veux pas dire de bêtises, mais peut-être de cinq... nous, dans le scénario, je crois qu'il y avait cinq ou six passages de train au maximum, là, dans la journée. Donc, évidemment, ce n'est pas en continu, là, c'est uniquement lorsque le passage du train est fait.

10 Par la suite, dans ce secteur-là, au niveau des tranchées, bien, la tranchée est quand même assez profonde. Elle fait office de mur-écran naturel. Évidemment, c'est des parois qui sont réfléchissantes, il y a un effet, un peu, d'amplification qui est créé, mais ça ne sera pas aussi important comme bruit que si le train était libre, était au niveau du sol et que le son était libre de se propager. Donc, il y a à ce niveau-là.

15 Là, je n'ai pas les distances en tête. Vous parliez d'à peu près 200 pieds, donc on parle de 70 mètres environ, là. Si mes souvenirs sont exacts au niveau de l'étude de bruit, les isophones de respect du niveau de bruit, là, du 50 ou 55 étaient quand même très près de la limite de tranchée.

20 Donc, mon point de vue, je ne crois pas que... oui, les trains vont être audibles, mais je ne crois pas que ça va avoir un impact vraiment significatif à ce niveau-là, là.

LE PRÉSIDENT :

25 Alors, dans mes mots, madame, ça n'a pas été fait pour les animaux.

Mme YOLANDE BOULANGER :

30 Non, d'accord, merci. Puis concernant ce fameux canal-là, il y a aussi les problèmes de, peut-être, de vibration, il y a aussi les problèmes de neige, parce qu'ici on a un hiver. Cet hiver, entre autres, dans le 15 minutes, mon fils avait ouvert le chemin pour aller chercher... -- en tout cas, c'est une longue histoire un peu -- aller chercher des balles rondes pour donner aux animaux qui sont ailleurs, et puis il a gratté cette entrée-là puis il a rien que gratté un petit peu la cour, puis quand il est retourné avec un autre tracteur pour avoir la fameuse *pine* pour prendre la balle de foin, il a été obligé d'aller regratter parce que c'était déjà rempli. S'il y avait eu un canal, ça n'aurait pas été rempli, mais on n'aurait pas pu aller plus l'autre bord.

LE PRÉSIDENT :

40 Merci, madame.

Mme YOLANDE BOULANGER :

Merci.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Monsieur le président, si vous permettez?

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

Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

15 Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

Conrad Lebrun.

20

LE PRÉSIDENT :

Oui.

25 **M. CONRAD LEBRUN :**

La Ville aimerait faire un dernier petit mot sur le train touristique, si vous le permettez.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

30

Si vous me... j'allais dire : si vous me permettez, Monsieur le président, avant j'aimerais répondre à une clarification encore à madame Boulanger au niveau des indemnités, donc...

LE PRÉSIDENT :

35

Mais elle n'a pas parlé d'indemnités.

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

40

Non, c'est qu'elle parlait de production laitière.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

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

Dans le cadre des discussions encore qu'on a avec les syndicats et l'UPA plus en détail, bien qu'on espère qu'il n'y ait pas d'impacts au niveau des animaux, ça serait possible qu'un agronome puisse se pencher sur la question, et si jamais il y avait une perte de production laitière avérée, il y aurait des compensations aussi qui pourraient être applicables pour ça.

10

LE PRÉSIDENT :

Ah, excellent. Est-ce que vous êtes en communication avec madame?

15

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

En fait, c'est avec les services de SPAC. Donc, à travers tout le processus d'acquisition, comme je le mentionnais, il va y avoir des évaluateurs, des ingénieurs forestiers qui vont aller faire des évaluations, et des agronomes pourraient être...

20

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce qu'ils ont communiqué avec elle?

25

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

Non, le processus n'a pas été...

30

LE PRÉSIDENT :

Enclenché?

35

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

... déclenché encore jusqu'à ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

40

D'accord, merci.

Mme YOLANDE BOULANGER :

Je veux juste faire une petite parenthèse.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Non non, vous devez parler au micro.

Mme YOLANDE BOULANGER :

10

Ah, bien, O.K.

M. GABY GENDRON :

15

Monsieur Zayed, je vais... monsieur Zayed, je vais avoir une question après, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

20

Qui est-ce qui parle? Ah.

M. GABY GENDRON :

Je vais avoir une question après, s'il vous plaît.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que vous êtes en arrière de quelqu'un qui est quand même... qui vous cache.

M. GABY GENDRON :

30

Je suis peut-être trop petit.

LE PRÉSIDENT :

35

Juste un instant. — Oui?

Mme YOLANDE BOULANGER :

40

Non, moi c'était juste un... c'est parce que j'ai parlé tantôt de... le changement que ça faisait de la musique pour les vaches laitières.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

5 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Mais nous, maintenant, c'est des animaux de boucherie.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, d'accord. Merci.

Mme YOLANDE BOULANGER :

15 C'était ça que je voulais spécifier. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Allez-y, Monsieur le maire.

20

M. GABY GENDRON :

25 C'est juste une question, peut-être au ministère de l'Environnement, mais je vais vous la poser à vous. En considérant que les 12 kilomètres de voie ferrée nouvelle vont être drainés naturellement ou presque par la rivière... vers la rivière Chaudière, je voudrais savoir si... vu que la compagnie de chemins de fer CMQR ou, avant ça, c'était MMA, là, c'est... le nom ne change rien, mais en prenant en considération qu'ils arrosent périodiquement avec des herbicides chaque bord de leur voie ferrée, en prenant en considération que ça descend tout à la rivière Chaudière, je voudrais savoir si le ministère de l'Environnement, il a la... peut légiférer dans certains cas vu que c'est... ça va être drainé naturellement
30 vers la rivière Chaudière, pour ne pas qu'on se ramasse... c'est sur que le pesticide, la majorité, va se ramasser dans la rivière Chaudière.

LE PRÉSIDENT :

35 Très bien. — Madame Rail, qu'est-ce que vous avez prévu à cet effet?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

40 Bien, l'utilisation des pesticides est déjà encadrée. Dans le Code de gestion des pesticides, on rencontre des distances qui sont prescrites, qui doivent être respectées entre l'épandage des herbicides

5 et les sites de prélèvement d'eau. Alors, pour le site de prélèvement de la Ville de Lac-Mégantic, il y a 6 000 habitants, c'est une catégorie 1, on parle de 100 mètres. Ça veut dire qu'il ne pourrait pas y avoir d'épandage d'herbicide dans un rayon de 100 mètres. Et pour les puits des habitants qui... des résidences qui sont pour moins de 20 personnes, c'est des puits de catégorie 3, on parle de 30 mètres. Donc...

LE PRÉSIDENT :

10 De?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

15 30 mètres.

LE PRÉSIDENT :

20 30 mètres.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

25 Pas d'épandage d'herbicide dans un rayon de 30 mètres.

LE PRÉSIDENT :

30 Est-ce que le choix de l'herbicide... Madame Rail? Est-ce que le choix de l'herbicide revient à CMQR?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

35 Sur ces éléments-là, je ne suis pas au courant. Il va falloir que je me renseigne.

LE PRÉSIDENT :

40 Est-ce qu'après l'épandage, CMQR est tenu d'informer des riverains de la voie ferrée de l'épandage de l'herbicide?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

45 Je ne suis vraiment pas beaucoup au courant du Règlement sur les pesticides.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pouvez, dans le cadre d'un certificat éventuel, mettre des exigences à ce propos?

5

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Je croirais que oui.

10

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Moi, j'aurais tendance à dire : Avant de se prononcer, il faudrait bien...

LE PRÉSIDENT :

15

Je n'ai pas dit si vous allez le faire.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

20

... bien regarder le Code de gestion des pesticides s'il y a justement des exigences qui sont claires envers les exploitants de voies ferrées. Si c'est le cas, il faudrait qu'on ait une information, là, qui nous porterait à croire que l'application du Code de gestion ne serait pas *suffisant* et pourrait porter à risque soit la santé de la population ou une autre raison, là, qui serait suffisante pour pouvoir aller au-delà du Code de gestion qui existe déjà.

25

LE PRÉSIDENT :

Mais ça peut... vous pouvez considérer aussi l'impact sur la qualité des eaux, bien sûr? L'impact sur la faune ichthyenne, l'impact sur la faune avienne. En fait, vous pouvez examiner tous ces impacts-là, en lien avec l'utilisation des pesticides?

30

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Absolument, mais le Code de gestion devrait normalement déjà avoir pris en considération ces aspects-là dans sa conception, donc c'est pour ça qu'avant de se prononcer, là, il faudrait voir s'il y a déjà...

35

LE PRÉSIDENT :

Bien, pourriez-vous l'examiner puis y répondre par écrit, s'il vous plaît?

40

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Absolument.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

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

Monsieur le président, Jean-Marc Bissonnette, Transports Québec.

LE PRÉSIDENT :

15 Oui.

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

20 J'aimerais ça me faire valider par mon collègue de Transports Canada, mais à ma connaissance, un chemin de fer de compétence fédérale n'est pas soumis à la réglementation du ministère de l'Environnement sur les... particulièrement pour les pesticides. Ça fait que je ne sais pas si Transports Canada peut me valider?

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

30 Luc-Alexandre Chayer. Donc, je n'ai pas l'information à ce sujet-là, mais de façon générale, lorsqu'on parle d'une voie ferrée comme CMQR, donc c'est de juridiction fédérale, et de façon générale, effectivement, la réglementation fédérale prime. Mais je n'ai pas l'information, là, qui permettrait de corroborer ce que mon collègue vient de dire.

LE PRÉSIDENT :

Et qu'est-ce que la législation fédérale prévoit?

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

Il faudrait qu'on vous revienne sur cette question-là, je n'ai pas la réponse à cette question-là.

40

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

5 Puis madame Rail, pourriez-vous vérifier de votre côté qu'est-ce qui prédomine, est-ce que c'est la loi québécoise ou la loi fédérale, s'il vous plaît?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

10 Oui, absolument, on va vérifier.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

15

M. CONRAD LEBRUN :

Monsieur le président? Conrad Lebrun.

20

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

25

Juste pour un point d'information. La Ville de Lac-Mégantic reçoit annuellement un avis de CMQ sur leur programme d'épandage. Ils nous disent environ vers quelles semaines ils vont passer puis... bien, début puis la fin qu'ils devraient passer sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic.

30

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'ils vous disent quel pesticide va être utilisé?

M. CONRAD LEBRUN :

35

Ils nous ont... voyons, ils ont partagé leur produit avec nous autres quand ils ont commencé leurs opérations ou l'année d'après qu'ils ont commencé leurs opérations, qu'ils ont recommencé à faire de l'épandage, et puis on l'avait fait analyser par notre directeur des services environnement à l'époque, parce que la Ville, nous, on a un règlement de pesticides... d'herbicides, et puis ça rencontrait nos normes.

40

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que les personnes chez qui il y a un épandage seraient averties?

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Il faudrait que je le valide. À l'époque, on l'a annoncé. Il faudrait que je regarde si on continue de l'annoncer.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous l'annonciez *at large* ou vous l'annonciez...

15 **M. CONRAD LEBRUN :**

On l'annonçait via le site web de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

20 O.K.

M. CONRAD LEBRUN :

25 Parce qu'anciennement, avant CMQ, MMA n'en faisait pas et puis, écoute, la voie ferrée, elle venait infestée de pelouse et d'herbe, ce qu'on reconnaît être un danger pour les chauffeurs de locomotive parce qu'après ça, ils ne sont pas capables de voir si la voie ou le rail a un *defect* ou... une défectuosité, excusez, à long terme ou de loin.

LE PRÉSIDENT :

30 Très bien. Merci.

M. JACQUES GAGNON :

35 Vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

40 Oui oui, bien sûr. C'est votre tour, c'est monsieur Poirier?

M. JACQUES GAGNON :

5 Ah non, ce n'est pas moi, mais je voulais intervenir sur ce sujet précis parce que j'ai une information très pertinente ici. Il s'agit de la jurisprudence que j'ai citée hier qui concerne un arrêt de la Cour suprême, c'est...

LE PRÉSIDENT :

10 Non, mais écoutez, ce n'est pas la...

M. JACQUES GAGNON :

15 Non, bien, je vais le donner en privé aux gens du Québec.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Oui. Bien, vous pouvez l'inclure dans votre mémoire aussi, hein?

M. JACQUES GAGNON :

20 Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Ou vous pouvez le déposer à la commission en arrière.

M. JACQUES GAGNON :

30 O.K. C'était déjà prévu.

LE PRÉSIDENT :

Ah, d'accord.

M. JACQUES GAGNON :

35 Mais là, j'ai juste les trois premières pages, mais c'est une jurisprudence...

40

LE PRÉSIDENT :

Non, mais je sais, des fois, c'est une phrase, mais après 15 minutes, on se dit : « La phrase est longue. »

5

M. CONRAD LEBRUN :

Monsieur le président?

10

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

15

Conrad Lebrun. On voulait faire un dernier mot tantôt sur le train touristique.

LE PRÉSIDENT :

20

Oui, d'accord.

M. CONRAD LEBRUN :

25

O.K. Est-ce que... on va passer la parole à madame Morin, là, mais...

LE PRÉSIDENT :

Mais pas un *pitch* publicitaire, là.

30

M. CONRAD LEBRUN :

Non.

LE PRÉSIDENT :

35

O.K. D'accord.

Mme JULIE MORIN :

40

Non non. En fait, au contraire, je sentais le besoin juste de préciser aussi parce que je sais que

ça amène certaines inquiétudes peut-être chez certains citoyens. Il y a effectivement un promoteur qui tente de développer un projet de train touristique de Montréal jusque dans le Maine en passant par Lac-Mégantic. Donc, il a fait des démarches auprès de nous pour pouvoir que... qu'un train touristique vienne à Lac-Mégantic. Et juste vous mentionner que la position de la Ville est très ferme là-dessus. On ne s'opposera pas au train touristique comme tel. Par contre, le train ne devra pas passer dans le centre-ville. On veut sortir le train du centre-ville. C'est oui pour les marchandises, mais on ne fera pas passer des passagers non plus, là. Donc, les rails vont effectivement être retirés, je pense que Transports Canada l'a bien exprimé.

Après, si le train veut passer par la voie de contournement et arriver maximum dans le coin du poulet frit, centre sportif, mais en aucun cas traverser de l'autre côté pour se rendre dans le centre-ville. Donc, la position de la Ville est ferme là-dessus, je voulais m'assurer que ce soit clair pour l'ensemble des citoyens.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame la mairesse.

Monsieur Poirier, Daniel Poirier.

M. DANIEL POIRIER

M. DANIEL POIRIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. DANIEL POIRIER :

Suite à la question que je vous ai posée hier. Hier soir, quand j'ai arrivé chez nous, j'ai tout analysé les plans que... O.K. Puis que le CMQR, eux autres, on va leur donner une belle voie de catégorie 3 qu'on a dit hier, vous m'avez dit, puis que nous autres... les autres ont été consultés puis moi, je n'ai pas été consulté encore dans le secteur Laval-Nord, puis que le croche qu'on vous parle, que je vous ai parlé hier, avec quoi j'ai entendu de mes confrères Bellefleur qui ont analysé tous les risques potentiels que c'est probablement peu, mais quoi qu'il arrivait s'il y a un conducteur, là,

5 actuellement, dans le train, qu'il a une faiblesse ou il fait une crise de coeur? La pente est toujours là puis le croche est en bas de 4 degrés, là. Puis les documents qu'ils nous ont présentés hier, c'est dur de faire une tête, puis je n'aimerais pas ça être à votre place, parce que le document qu'ils nous ont présenté hier, ils disaient... ça prenait 50 minutes pour traverser le tronçon puis que ça prendrait 13 minutes. À 13 minutes, là, ils l'ont calculé à 40 miles à l'heure puis il nous on dit hier, monsieur, qu'il allait traverser à 25 miles à l'heure. C'est encore des données... comment qu'on peut se donner une tête pour décider des décisions?

10 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Tout d'abord, CMQR, s'il vous plaît. Qu'est-ce qui arriverait si la personne... je ne sais pas si on appelle un pilote ou... si le conducteur du train a une faiblesse, qu'est-ce qui arrive? Que ça soit ici ou ailleurs, d'ailleurs.

15 **M. LUCIANO MARTIN :**

20 Si je peux me permettre, deux éléments à ça. Dans le cas d'une compagnie quelconque comme CMQR, c'est... d'un côté, c'est de voir c'est quoi leurs opérations. À ma connaissance, ils n'opèrent pas des trains à un seul homme depuis qu'ils ont commencé, là, c'est... à ma connaissance, c'est... c'est un peu ça que je comprends.

LE PRÉSIDENT :

25 Mais étant donné qu'ils sont à côté de vous, plutôt que de dire « à votre connaissance », demandez-leur qu'est-ce qu'il en est dans les faits.

M. LUCIANO MARTIN :

30 Sur le côté plus technique, les locomotives sont équipées de systèmes *deadman switch*, comme on les appelle dans le jargon, comme quoi si un opérateur de train a un malaise, perd connaissance ou ainsi de suite, l'activité qui ne se passe pas active des systèmes qui *fait* de sorte que la locomotive va s'arrêter avant qu'elle traverse trop de distances en tant que telles. Alors, il y a quand même des prévisions à cet effet-là quand il y a un opérateur à bord qui a un malaise, c'est un peu comme les opérateurs de métros ou ainsi de suite. Quand c'est toujours opéré de façon manuelle, il y a une prévision sur des activités quelconques qui doivent être faites puis si les systèmes ne détectent pas ce genre d'activités, il y a des mesures qui rentrent en ligne de compte pour amener la rame de métro à un arrêt sécuritaire.

40

LE PRÉSIDENT :

Et quel est l'avantage alors d'avoir deux conducteurs?

5 **M. LUCIANO MARTIN :**

L'avantage, en général, c'est que tu as deux personnes pour se contrevérifier, pour valider les signaux, s'il y a des signaux, pour aider dans les manoeuvres d'échange de wagons, pour faire les inspections des trains eux-mêmes. C'est surtout ça, à ce niveau-là, qu'il y a un avantage.

10

La règle... une des règles qu'on a, surtout sur des trains avec des marchandises dangereuses, la... il y a la règle M qui exige que, pour des trains avec des marchandises dangereuses, qu'il y ait toujours deux personnes à bord juste au cas où que... un doit faire une *vérif* sur l'autre pour s'entraider, dans ce sens-là.

15

À part ça, c'est toujours une question de... comment je pourrais dire? C'est toujours un débat à savoir : est-ce que c'est mieux d'avoir 1, 2, 3, 10, 0? Il y a toujours ce débat parmi les... dans l'industrie, à savoir c'est quoi la meilleure recette pour le nombre de personnes à bord.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Et pour... donc, pour être sûr que c'est le cas de ce que vous venez de dire, est-ce que CMQR, c'est toujours deux conducteurs?

25 **M. LUCIANO MARTIN :**

Je vais référer à eux.

Me STÉPHANIE HAMELIN :

30

On n'a pas de train à une personne seulement.

LE PRÉSIDENT :

35 C'est toujours deux?

Me STÉPHANIE HAMELIN :

Oui.

40

LE PRÉSIDENT :

O.K.

5 **M. DANIEL POIRIER :**

10 O.K. Ma deuxième question, c'est encore à CMQR. Quand on va leur donner la voie, encore une catégorie 3... hier, ils m'ont dit, l'autre bord, que c'était... chaque côté, c'était catégorie 2, mais quand ils me disent « chaque côté », c'est-tu juste au Québec? Parce que moi, dans le Maine, j'ai entendu dire que ce serait une catégorie 3. Est-ce qu'ils vont pouvoir changer ça après, mettons, s'ils améliorent les *tracks* pour une catégorie 3?. Là, on va tomber à 40 miles à l'heure, là, puis on a toujours les pentes, là.

LE PRÉSIDENT :

15 Est-ce que... monsieur Chayer, est-ce que c'est dans l'intention de Transports Canada de modifier l'ensemble de la voie ferrée en chemin de catégorie 3?

M. LUC-ALEXANDRE CHAYER :

20 Luc-Alexandre Chayer. Je vais référer la question à CMQR parce que nous, dans le cadre de ce projet-là, on finance la voie de contournement simplement, et après ça, on se retire du dossier. Donc, CMQR, c'est pour cette raison-là qu'on veut leur participation comme... bien, en fait, ils sont l'opérateur de la voie ferroviaire, donc c'est eux à qui revient de faire la maintenance et c'est une décision de compagnie, donc je vais retourner la question à CMQR.

25

LE PRÉSIDENT :

D'accord. — Madame?

30 **Me STÉPHANIE HAMELIN :**

On n'a pas de classe 3 aux États-Unis. Ce n'est pas une classe 3, c'est une classe 2 que nous avons et nous opérons au États-Unis.

35 Ensuite, par rapport au tracé, peut-être juste une petite explication. On a expliqué hier qu'on n'avait pas l'intention de rouler les trains à 40 miles à l'heure sur la portion du tracé qui va être construite et qu'on avait seulement l'intention de la... de rouler là à 25 miles à l'heure, ce qui est conforme au restant de notre réseau. Ce que je voudrais expliquer en surplus, c'est également que lorsqu'on arrive sur un autre type de voie, on a le droit de passer à cette vitesse-là supérieure uniquement lorsque le bout du train est rendu là. Alors, toute la longueur du train avant ça n'est pas comptabilisée dans cette

40

vitesse-là à 40 miles à l'heure, et ensuite, lorsqu'on arrive au bout du tracé, on doit baisser la vitesse dès que la locomotive à l'avant atteint le nouveau tracé.

5 Alors, si on prend une longueur de train typique qui est un peu moins de deux kilomètres, qu'on enlève ces bouts-là de chaque côté sur un tracé de classe 3 qui va être de 12 kilomètres, ça ne fait pas beaucoup de sens d'augmenter la vitesse seulement pour une toute petite portion. Alors, c'est pour ça qu'on vous dit que nous, on n'a pas l'intention d'opérer plus haut qu'à 25 miles à l'heure sur ce tracé-là.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci, madame.

M. DANIEL POIRIER :

15 Ça veut dire que j'avais raison, le rapport qu'ils nous ont présenté hier, la Ville, ils l'ont calculé à 40 miles à l'heure à 13 minutes, là?

LE PRÉSIDENT :

20 Est-ce que dans votre rapport, monsieur Lebrun, vous avez calculé la vitesse à 40 miles à l'heure?

M. CONRAD LEBRUN :

25 On va demander à monsieur Palynchuk de vérifier.

M. BARRY PALYNCHUK :

30 Oui...

LE PRÉSIDENT :

Parlez au micro, au micro, au micro.

35 **M. BARRY PALYNCHUK :**

40 Oui, effectivement. Oui, dans l'étude des opportunités, quand on avait fait la conception des premières variantes, nous avons calculé un temps de passage sur le nouveau tracé, puis oui, le calcul qu'on a fait, c'est très semblable à ce que le représentant de CMQ a indiqué. On enlève la période de décélération ou d'accélération, t'sais, puis ensuite, on enlève la période de décélération à la fin puis

nous avons utilisé une vitesse de 35 miles à l'heure au lieu de 40.

LE PRÉSIDENT :

5 Donc... Juste pour comprendre. Donc, vous avez utilisé 35 miles à l'heure...

M. BARRY PALYNCHUK :

10 Oui.

LE PRÉSIDENT :

 ... pour, finalement, 8 kilomètres sur les 12?

15 **M. BARRY PALYNCHUK :**

 Oui, oui, quelque chose comme ça.

LE PRÉSIDENT :

20 O.K.

M. BARRY PALYNCHUK :

25 Ça fait que c'était pour calculer un temps de trajet, un temps de passage afin de voir l'effet du nouveau tracé.

LE PRÉSIDENT :

30 Mais donc, le 35 kilomètres/heure concerne uniquement les 8 kilomètres...

M. BARRY PALYNCHUK :

35 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

40 ... du nouveau tracé?

M. BARRY PALYNCHUK :

Oui, oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

8 sur 12 kilomètres du nouveau tracé?

M. BARRY PALYNCHUK :

10

Oui, oui. Puis les temps d'accélération, décélération...

LE PRÉSIDENT :

15

Oui.

M. BARRY PALYNCHUK :

20

... longueur de train. À cause que tu présumes que si le train, il circule sur une classe 2, que la pleine longueur de train doit arriver sur le nouveau tronçon. Ça fait qu'on a fait tous ces calculs-là.

LE PRÉSIDENT :

25

Donc, ce que je comprends, c'est : au plan de la théorie, le calcul a été fait en soustrayant l'équivalent de la longueur du train sur le chemin de fer, donc deux kilomètres et deux kilomètres, ça fait quatre kilomètres, il reste huit kilomètres, et madame a indiqué qu'à ce niveau-là, pour une huitaine de kilomètres, ça ne vaut pas la peine d'accélérer et de décélérer, c'est la raison pour laquelle le train ne fonctionnera qu'à 25 miles à l'heure?

30

M. DANIEL POIRIER :

O.K. Puis ça vaut-tu la peine de faire une catégorie 3 puis peut-être sauver de l'argent pour changer la voie de contournement au nord?

35

LE PRÉSIDENT :

Je pense que vous pouvez soulever la question.

40

M. DANIEL POIRIER :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

C'est sûr que monsieur Bissonnette a déjà répondu à ça hier, mais vous pouvez soulever la question.

10 **M. DANIEL POIRIER :**

O.K.

15 **LE PRÉSIDENT :**

C'est une question pertinente.

M. DANIEL POIRIER :

20 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

25

Dre ISABELLE SAMSON :

Excusez, Monsieur le président... commissaire... président.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Dre ISABELLE SAMSON :

35

Quand vous voudrez, j'ai des éléments de réponse par rapport à Malartic.

LE PRÉSIDENT :

40

Allez-y, allez-y, allez-y.

**COMPLÉMENT D'INFORMATION DU
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX**

5

Dre ISABELLE SAMSON :

Ah, oui? O.K. O.K. C'est bon. Bien, c'est les éléments dans le rapport de l'INSPQ, là. Il disent... c'est un... il faut comprendre que c'est une recherche qualitative, donc ça vient des gens, mais à ce que je sache, il y a quand même eu une validation des faits. Pas des sentiments, mais des faits.

10

« Les participants ont soulevé quatre éléments problématiques en lien avec le processus de relocalisation du quartier sud. »

15

Je ne lirai pas l'entièreté, mais vite, vite, c'est : *« Décrit le fait les déménagements aient eu lieu avant ou pendant la procédure du BAPE. »* Le deuxième, c'est : *« L'impression que les gens... que les négociations de gré à gré ont fait des gagnants et des perdants »*, je le mentionnais hier.

20

« Le fait que la relocalisation et les compensations qui lui sont associées n'aient concerné qu'une fraction des citoyens. Plusieurs participants considèrent : la relocalisation a créé une injustice. Ceux-ci estiment que les résidents relocalisés ont pu améliorer leur niveau de vie, alors que dans ce contexte, des citoyens qui n'ont pas été touchés par la relocalisation disent avoir l'impression de vivre au mauvais endroit. »

25

Parce que... pour avoir été à Malartic, là, il y a une ligne, là, puis tous ceux d'un côté de la ligne, bien, ils ont été relocalisés, ce qui a son lot d'enjeu, mais compensés. Le relocalisé est compensé, mais ceux qui sont juste l'autre bord de ladite ligne, eux autres, ils sont devant un trou. C'est vraiment quelque chose. Eux autres, ils n'ont rien reçu, de ce que je vois ici. Bien ça, je ne le sais pas, ce n'est pas écrit, ça fait que ça, il faudrait que je vérifie.

30

Alors... puis le quatrième, c'est... Bien, le quatrième, ce n'est pas pertinent, je pense, en ce moment.

35

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci infiniment, docteur Samson.

40

Dre ISABELLE SAMSON :

Je peux vous envoyer le document de l'INSPQ.

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça serait bien, merci.

5 Madame Stéphanie Filion.

PÉRIODE DE QUESTIONS

Mme STÉPHANIE FILION

10

Mme STÉPHANIE FILION :

Bonsoir.

15

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame Filion.

20

Mme STÉPHANIE FILION :

Je sais que plusieurs ont abordé pour la sécurité, dans le fond. Je vais reposer quand même la question. Est-ce que le tracé présenté, est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut m'assurer à 100 % qu'il est vraiment plus sécuritaire que la voie actuelle pour la population? Je sais que... mais...

25

LE PRÉSIDENT :

Je vais demander d'abord à monsieur Lebrun et ensuite à monsieur Bissonnette. Même si votre expert n'est plus là, ce que j'ai compris par rapport aux risques technologiques... par rapport aux risques technologiques au sens... dans la formule du modèle, au fond, c'est que si on évaluait le risque technologique pour le tracé actuel, il y aurait très peu de différence avec les résultats que vous avez obtenus avec le tracé projeté. Est-ce que j'ai bien compris?

30

M. CONRAD LEBRUN :

35

C'est ce que monsieur Forest a mentionné.

LE PRÉSIDENT :

40

C'est ça. Ça, c'est dans le cadre d'un modèle, puis je ne voudrais pas qu'on rentre dans le détail vu que l'expert n'est pas là. Par contre, monsieur Bissonnette hier, il a dit une d'une façon synthétique...

il a touché les facteurs déterminants pour lesquels il y a eu justement ce déplacement de voie ferroviaire et j'aimerais, s'il s'en souvient de son intervention, vous avez parlé entre autres de la pente, entre autres de la courbe, et cetera. Peut-être revenir là-dessus. Ce qui témoignerait un peu de la différence notable entre la voie ferrée actuelle et la voie projetée.

5

M. JEAN-MARC BISSONNETTE :

O.K. Hier, j'ai mentionné que la voie de contournement à Lac-Mégantic, c'est une solution exceptionnelle à une situation qui est tout aussi exceptionnelle : le drame qui s'est passé puis les caractéristiques de la voie existante actuellement, de l'ancienne voie. L'ancienne voie est une des voies pour laquelle on a une des pentes les plus abruptes et les plus longues dans tout l'est de l'Amérique du Nord et qui se termine par une courbe importante. On ne retrouve pas ça au Québec nulle part, puis même dans l'est de l'Amérique, là, c'est relativement exceptionnel, on ne retrouve pas ces configurations-là.

10

15

Donc, il y a un niveau de risque associé à la configuration actuelle et la nouvelle configuration diminue beaucoup la pente. On n'a plus de courbe en plein centre-ville. Je veux dire, le train est sorti du centre-ville, donc on n'a plus de risque d'une conflagration en plein centre-ville à proximité des résidentes... d'une densité de résidences... n'est plus là. Donc, c'est certain que la nouvelle voie, la voie de contournement, apporte beaucoup moins de risques, diminue les risques d'accidents et de dommages, là, au niveau des vies humaines. Ça a aussi un impact important sur le volet santé publique.

20

Il y a une problématique qui persiste à Lac-Mégantic au niveau de la crainte, au niveau des gens qui sont marqués. Donc, le fait de retirer la voie ferrée du centre-ville, ça a cet apport-là aussi qui est un élément qui est non négligeable dans la décision qui a été prise, là, au niveau de déplacer la voie ferrée.

25

M. CONRAD LEBRUN :

Monsieur le président?

30

LE PRÉSIDENT :

Oui.

35

M. CONRAD LEBRUN :

Si on peut juste rajouter. Ça fait quand même quatre ans qu'on travaille sur ce projet-là pour, effectivement, remédier à cette situation exceptionnelle dans laquelle nous sommes. Nous sommes convaincus que la voie de contournement sera plus sécuritaire que celle existante.

40

LE PRÉSIDENT :

Madame?

5 **Mme STÉPHANIE FILION :**

10 Juste pour revenir. Je sais qu'il a parlé de stress et tout ça, mais ce que je trouve, c'est qu'on ramène encore un peu de stress avec le nouveau projet de la voie de contournement. Je trouve que ça se ressemble un petit peu pour ceux-là que... je sais qu'elle ne passera plus dans la Ville de Lac-Mégantic, mais elle va quand même passer dans d'autres municipalités. Je trouve que ça, ça devrait être pris en considération aussi dans le rapport.

LE PRÉSIDENT :

15 D'accord.

Mme STÉPHANIE FILION :

20 Puis j'avais une autre question. Au dernier BAPE, il y avait eu un sondage pour les pour et les contre de la voie de contournement. Est-ce qu'on avait des résultats face à ça dans le rapport?

LE PRÉSIDENT :

25 Monsieur Lebrun?

M. CONRAD LEBRUN :

30 On a une compilation, mais on a... je ne pense pas qu'on l'ait jamais partagée, on l'a gardée comme information interne.

LE PRÉSIDENT :

35 En fait, vous faites référence, madame, à un sondage qui a été fait dans le cadre des travaux de la commission d'enquête?

Mme STÉPHANIE FILION :

40 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous y faites référence dans votre étude d'impact.

5 **M. CONRAD LEBRUN :**

Probablement. Oui, excuse, à la présentation des corridors...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. CONRAD LEBRUN :

15 ... puis des variantes.

LE PRÉSIDENT :

Donc, madame, vous devez savoir qu'est-ce...

20

Mme STÉPHANIE FILION :

Est-ce que c'est confidentiel?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Non non non.

Mme STÉPHANIE FILION :

30

O.K.

LE PRÉSIDENT :

35 Pas du tout, c'est public. Donc, monsieur Lebrun? Vous en faites référence dans votre étude d'impact, mais je ne me souviens pas de la page, là, il y a tellement de volumes.

M. CONRAD LEBRUN :

40 O.K. O.K. On va vérifier. On va faire référence probablement aux résultats, mais encore là, on ne

voulait pas dévoiler publiquement les réponses des gens parce que...

LE PRÉSIDENT :

5 Non non non non.

M. CONRAD LEBRUN :

10 Non?

LE PRÉSIDENT :

Non non non non. Je pense que vous confondez, monsieur Lebrun.

15 **INTERVENANTE NON-IDENTIFIÉE :**

C'est dans le rapport du BAPE.

LE PRÉSIDENT :

20 Oui oui, c'est ça.

Écoutez, ce que je vais vous demander... vous y faites référence, de toute façon, dans votre propre étude d'impact, mais je vous demanderais d'examiner le rapport du BAPE, l'ancien rapport du BAPE d'il y a deux ans et de voir quels sont les résultats du sondage qui a été effectué, et peut-être nous envoyer une espèce de tableau synthèse, comme ça madame pourrait le retrouver, ou encore vous faites une photocopie du tableau et vous nous l'envoyez avec la source.

30 **Mme LAURENCE GOESEL :**

Excusez-moi, si je peux apporter une précision. Laurence Goesel.

LE PRÉSIDENT :

35 Oui.

Mme LAURENCE GOESEL :

40 Effectivement, on fait part de résultats dans l'étude d'impact d'un sondage, mais c'est le sondage qui a été effectué lors des portes ouvertes de mai 2016, donc...

LE PRÉSIDENT :

Non, c'est dans un autre endroit. C'est dans un autre endroit de votre étude d'impact.

5 **Mme LAURENCE GOESEL :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

10

C'est dans le PR 3.1. C'est ça, j'en suis certain. Vous le faites référence aussi dans le PR 5.1, c'est le résumé. Donc, à deux endroits, mais enfin.

15

Mais de toute façon, vous pouvez prendre connaissance du rapport du BAPE d'il y a deux ans dans lequel les résultats du sondage sont là. Bien sûr, ils ne sont pas nominatifs, et vous pouvez tout simplement l'envoyer à la commission, comme ça madame en aura accès.

M. CONRAD LEBRUN :

20

O.K. Non, pour le tableau, ça va. Mais je pensais que tu me demandais de dévoiler les feuilles comme telles.

LE PRÉSIDENT :

25

Non, c'est tout. C'est tout.

M. CONRAD LEBRUN :

30

O.K.

LE PRÉSIDENT :

C'est tout. — C'est bon?

35

Mme STÉPHANIE FILION :

C'est tout. Merci.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci à vous.

5

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

10

Écoutez, vous êtes... vous étiez notre dernière intervenante. Donc, il me reste quelques mots à vos dire, soyez encore patients.

15

Je voudrais, avant de clore cette première partie de l'audience publique, je souhaiterais apporter un certain nombre de précisions.

20

Vous l'avez fait probablement comme moi, la commission, elle a constaté que des informations complémentaires sont nombreuses à être attendues pour répondre à un certain nombre de questions.

25

La commission va faire le nécessaire, sauf pour quelques rares exceptions où ça a été demandé, pour recevoir au plus tard dans les prochaines 24 à 48 heures toutes les réponses aux questions. Ces renseignements seront aussitôt rendus publics afin qu'ils soient utiles à la préparation des mémoires ou à l'expression des opinions des participants au moment de la deuxième partie de l'audience qui aura lieu ici même à compter du 16 juillet à 19 h.

30

La commission consent à recevoir jusqu'au 19 juin à 16 h les questions provenant tant des personnes qui n'ont pas pu assister aux séances que des personnes actuellement présentes par courrier électronique à l'adresse du mandat.

35

La commission se réserve également le droit de disposer des questions en fonction de leur pertinence.

Les questions et réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics. Ils deviendront accessibles par Internet et vous pourrez bien sûr en prendre connaissance à la Médiathèque Nelly-Arcan de Lac-Mégantic ou encore à la Bibliothèque La Reliure de Frontenac, et l'ensemble du dossier sera également disponible dans des centres de consultation et dans le site Web du BAPE.

40

Je vous rappelle que vous pouvez également transmettre un avis d'intention, disponible à l'accueil et dans le site Web sur BAPE, comme quoi vous avez l'intention de soumettre un mémoire.

5 En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est totalement différente. Seules la table des participants et celle de la commission demeurent en place. Tant le promoteur que les personnes-ressources ne seront pas présentes, à moins qu'elles le souhaitent, bien sûr, et elles seront les bienvenues. Toutefois, elles ne seront plus appelées à intervenir.

10 Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes et des municipalités sur le projet et ses conséquences. La commission accordera 15 minutes par présentation. Il va de soi que mon collègue et moi pourrons échanger avec les présentations... avec les présentateurs, pardon, pour préciser et éclaircir certains points de leur opinion.

15 Les mémoires demeurent bien sûr confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission.

20 Quelles sont les règles de participation? Le BAPE a élaboré des règles visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment, et je l'ai indiqué un peu dans mon discours d'ouverture, sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux.

25 D'ailleurs, il est venu à mes oreilles que certains propos tenus en dehors de la salle étaient de nature injurieuse et c'est la raison pour laquelle je me suis permis de faire, à chacune des séances d'aujourd'hui, des rappels au respect et aux règles élémentaires de déontologies.

30 Ces règles de participation sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à la table d'accueil.

Il existe, et je vous le rappelle, quatre manières d'exprimer son opinion :

- 35 1) déposer un mémoire et le présenter en séance publique;
- 2) déposer un mémoire sans le présenter en séance publique;
- 3) exprimer verbalement son opinion en séance publique sans déposer un mémoire et;
- 4) transmettre les commentaires par courriel à l'adresse du mandat.

40 Vous devez, dans ce cas, inscrire votre nom complet sans aucune information personnelle et vous pouvez procéder dès demain.

De façon à ce que la position d'un organisme soit communiquée le plus fidèlement possible à la commission d'enquête, il est recommandé que celui-ci dépose un mémoire. Il doit être présenté en séance publique. L'organisme désigne alors la personne autorisée à le présenter en indiquant la fonction qu'elle occupe.

Pour vous aider à préparer votre présentation verbale ou votre mémoire, le BAPE met à votre disposition un document décrivant les modalités de participation à l'audience et les modalités plus spécifiques au mémoire.

5 Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission au plus tard le 11 juillet.

10 Pour terminer, je remercie tout d'abord, bien sûr, les participants, tous les experts que nous avons reçus, les personnes-ressources et, bien sûr, le promoteur... l'initiateur et toute son équipe. Je pense que, de façon générale, nous avons, comme commission, été très satisfaits de votre contribution, tout comme celle des personnes-ressources.

15 Et, enfin, je remercie les gens de la technique, de même que toute l'équipe de la commission et je vous dis au plaisir de vous revoir le 16 juillet prochain à 19 h.

Merci encore et bonne fin de soirée.

20

LEVÉE DE LA SÉANCE À 22 H 45

SÉANCE AJOURNÉE AU 16 JUILLET 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,

35

Roxanne Veilleux

Roxanne Veilleux, s.o.

40