

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

SÉANCE TENUE LE 16 JUILLET 2019 À 19 H
SALLE BESTAR DU CENTRE SPORTIF MÉGANTIC
5400, RUE PAPINEAU À LAC-MÉGANTIC

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 JUILLET 2019

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. PAUL DOSTIE (DM1)..... 3
M. ROBERT BELLEFLEUR (DM41) 11
M. JACQUES GAGNON (DM8)..... 20
Mme ARIELLE LACROIX (DM28)..... 25
Mme JOSÉE MORIN (DM36)..... 26
M. DANIEL POIRIER, ès qualités de porte-parole d'un regroupement de citoyens (DM21)..... 33

PAUSE

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN (DM25)..... 36
Mme GINETTE ISABEL (DM38)..... 42
M. RÉJEAN ROY (DM45)..... 44
M. JACQUES BRETON, pour la Municipalité de Nantes (DM27)..... 51
M. DANIEL POIRIER, en son nom personnel..... 63
Mme YOLANDE BOULANGER (DM22)..... 67
M. BERNARD BOULET..... 71
M. ÉMERY BÉLANGER..... 73

MOT DE LA FIN..... 75

SÉANCE AJOURNÉE AU 17 JUILLET 2019 À 13 H 30

MOT DU PRÉSIDENT

M. JOSEPH ZAYED, PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, si vous voulez prendre place.

Alors, bonsoir mesdames et messieurs, bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique qui porte sur le Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic par la Ville de Lac-Mégantic. Je souhaite également la bienvenue aux personnes qui suivent nos travaux par Internet au moyen de la webdiffusion vidéo.

10 Peut-être je vous demanderais, avant de commencer la séance, de bien vouloir mettre vos cellulaires en mode sourdine, et je vous prie également de noter... Pourriez-vous... est-ce que quelqu'un pourrait -- madame Lavoie, pourriez-vous fermer la porte? Merci.

15 Donc, mon nom est Joseph Zayed et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cette commission est composée de mon collègue, le commissaire monsieur Pierre Renaud, et moi-même. Contribuent également aux travaux de cette commission mesdames Karine Jean, madame 20 Anny-Christine Lavoie et madame Catherine Plasse, qui agissent en tant qu'analystes. Madame Caroline Cloutier est la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Karine Lavoie en est la conseillère en communication et, enfin, madame Rachel Sebareme assume les travaux de secrétariat.

25 Ce soir, l'équipe de la commission est assistée par deux personnes du Centre de services partagés du Québec. Il s'agit de monsieur Théo Langlais, qui est responsable de l'organisation technique et de la logistique, et de monsieur Michel Guimond, responsable de la sonorisation. Enfin, monsieur Raphael Sioui, du BAPE, responsable de la webdiffusion.

30 Tous les propos -- tout comme la première partie de l'audience publique -- tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par mesdames Isabelle Goyette et Véronique Sangin, sténographes officielles. La transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine par accès Internet dans les centres de consultation, dont vous trouverez la liste en arrière de la salle, et, bien sûr, dans le site Web du BAPE.

35 Nous avons tenu, si vous vous en souvenez, les 11 et 12 juin derniers, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir de l'information nécessaire pour une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet,

40

d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

5 Le déroulement de la séance est le suivant. Je demanderais aux personnes dont la présentation est prévue pour ce soir d'aller au secrétariat à l'arrière de la salle -- si ce n'est pas déjà fait -- pour aviser de leur présence. Le maximum de temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Au besoin, mon collègue et moi échangerons avec les présentateurs. Si le temps le permet, les personnes non inscrites et qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourraient le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seraient alors appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront toutefois de 10 minutes pour leur présentation.

10 Au cours de cette deuxième partie de l'audience, l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic, et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à y assister et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

15 Onze présentations sont prévues à l'horaire de ce soir.

20 Le BAPE a élaboré des règles de participation qui portent notamment 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. Je me réserve donc le droit d'interrompre toute présentation qui ne respecterait pas ces règles.

25 Veuillez noter que la page Facebook du BAPE vise à informer les citoyens sur les activités de l'organisme, et non à poser vos questions ou émettre des opinions à une commission d'enquête en cours. Les propos tenus par toute personne sur cette page Facebook du BAPE ne seront pas pris en compte dans le cadre des travaux de la commission.

30 Nous soulignons que -- et c'est bien important -- nous soulignons que l'initiateur du projet, les personnes-ressources, tout comme vous d'ailleurs, avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Une rectification se limite à corriger des inexactitudes, et non à se prononcer sur la justesse, la profondeur ou la suffisance d'une analyse ou d'une opinion. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes, alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant être admises est de 250, on peut alors rectifier ce fait. Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir; leurs propos devront être brefs et factuels. Les rectifications pourraient se faire également par écrit au cours de la semaine prochaine.

40 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web du BAPE et pourront être consultées par Internet.

Pour ceux qui suivent attentivement les travaux de notre commission, vous avez certainement dû remarquer qu'un bon nombre de questions ont déjà été adressées à des personnes-ressources et plusieurs réponses ont déjà été obtenues.

5 La commission rédigera enfin son rapport à l'intention du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que, bien sûr, des constatations et de l'analyse de la commission. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 9 octobre 2019. Par la suite, le ministre disposera de 15 jours pour le rendre public.

10 Parallèlement à cette partie publique, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procédera de son côté à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision ultime d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres. Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible à la consultation.

15 Je souligne que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition, tout comme elle l'a fait lors de la première partie de l'audience, un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts et d'obtenir de l'information sur le type de participation à nos travaux. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir ce questionnaire, disponible à cet effet à l'arrière de la salle, et de le remettre avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services, bien sûr, est essentielle. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire -- ça ne prend que quelques minutes, d'ailleurs -- pour répondre à ce questionnaire.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. PAUL DOSTIE

30 Maintenant, j'invite dès maintenant le premier présentateur à venir à la table en avant de la salle. Il s'agit de monsieur Paul Dostie qui présentera le premier mémoire.

35 Pour les personnes qui ont développé des mémoires assez costauds, assez longs, évidemment 15 minutes, vous ne pourrez pas lire le mémoire, ça serait bien trop long, je vous demanderais alors d'en faire un résumé ou d'attirer la commission sur les points saillants. Je vous assure d'une chose, que tous les mémoires que nous avons reçus, même si on les a reçus pratiquement à la date limite, ont été lus et discutés et encore rediscutés cet après-midi entre mon collègue, mon analyste et moi. Donc, nous avons lu et bien compris tous les mémoires. C'est sûr qu'il y a des questions résiduelles, donnez-nous le temps de vous les poser, en prenant juste le temps nécessaire pour faire votre présentation.

Alors, allons-y, monsieur Dostie.

M. PAUL DOSTIE :

5 Avant de commencer, j'aimerais vous déposer une photo pour qu'on comprenne bien ce dont il est question ce soir.

LE PRÉSIDENT :

10 Est-ce que c'est vous qui l'avez prise?

M. PAUL DOSTIE :

15 Non, c'est monsieur Pierre Lebeau.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez son autorisation?

20 **M. PAUL DOSTIE :**

J'ai son autorisation de l'utiliser, oui.

LE PRÉSIDENT :

25 D'accord. Allez-y.

M. PAUL DOSTIE :

30 Comme j'ai sept pages, j'en ai sacrifié trois au départ, mais si je manque de temps, j'espère que vous allez me le dire dans les trois dernières minutes parce que je voudrais absolument lire les conclusions.

LE PRÉSIDENT :

35 Alors, vous pouvez compter sur moi.

M. PAUL DOSTIE :

40 **(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page 1 : « En 2013, le train nous est passé dessus [...] »

Fin de la phrase, à la page 1 : « [...] cynisme révoltant et épuisant. »

Ça fait six ans que ça dure, c'est le temps que ça finisse.

5

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1 : « Ajoutez à ça un embrouillamini schizophrène [...] »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] c'est énormément plus que n'importe quel exproprié. »

10

Je trouve qu'il y a là iniquité, en partant. Des coupables, il n'y en a pas eu de coupables, on n'en a pas trouvé. Pourtant, quand il y a... ça veut donc dire qu'il n'y aura pas de justice, mais normalement, en justice, on cherche au moins, s'il n'y a pas de coupable, la réparation. Monsieur Burkhardt ne sera pas poursuivi; vous allez me dire : « Monsieur Burkhardt est ruiné. » Est-ce qu'on demande à un petit voleur de dépanneur s'il est solvable avant de procéder? Moi, je pense qu'il y a là deux poids, deux mesures. Je suis en colère...

15

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, je vous demande juste de faire attention aux termes que vous utilisez, les analogies que vous faites.

20

M. PAUL DOSTIE :

Oui, mais c'est ma colère, je m'excuse. Excusez-moi, c'est-à-dire.

25

LE PRÉSIDENT :

Non, je comprends très bien, là, mais faites attention, s'il vous plaît.

30

M. PAUL DOSTIE :

Oui.

35

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Je suis en colère depuis six ans [...] »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] les ramèneraient-ils enfin à la raison? »

40

Si c'est ça, l'argument, parce que c'est ça, l'argument qu'on entend le plus souvent : l'argent,

l'argent, ça coûte... Mais l'être humain, lui?

5 Nous devons, par respect pour les victimes, les expropriés d'hier et d'aujourd'hui, réussir à tout prix la voie de contournement, et quand on dit : « réussir la voie de contournement », ça veut dire le triage en bas, ça veut dire les expropriés traités convenablement, ça veut dire aussi un tracé qui est respectable. C'est ça, « réussir la voie de contournement ».

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

10 **Début de la phrase, à la page 2 : « [...] parce que nous le devons aux victimes [...] »**

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] qu'ils ont grandi ensemble? »

Ce sont des arguments qu'on entend.

15 Le rapport du BAPE, je vous en fais grâce parce que vous le connaissez mieux que moi, parce qu'il y en a qui prétendent que vous n'avez pas récla... souhaité une voie de contournement.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

20 **Début de la phrase, à la page 3 : « Douter de l'acceptabilité sociale du projet [...] »**

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] elles mettent parfois des dizaines d'années [...] »

25 ... avant de réagir puis d'oser prendre la parole parce qu'ils sont fragiles. Ils restent... ils s'emmurent dans leur silence, et ça, il faut le comprendre aussi. J'ai eu affaire avec certains des victimes de 2013, et tout est au bord des larmes, tout est au bord... quand ce n'est pas la colère qui étrangle la voix. Tout est là encore, puis ça fait six ans.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

30 **Début de la phrase, à la page 3 : « Les victimes luttent pour garder la tête [...] »**

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] d'individus réduits au rôle de consommateurs? »

35 On peut puis on doit nommer sa souffrance. Je parle des expropriés de demain, ils ont le droit puis ils doivent le faire, mais sans jamais oublier celle des autres.

40 « Milieu humain, milieu humide », je vais passer par-dessus parce que j'en ai déjà parlé quand vous êtes venus la dernière fois, mais j'aimerais ajouter qu'on tienne autant compte du milieu humain que du milieu humide, et si c'est cet esprit-là, dans cet esprit-là qu'on invoque des problèmes, alors parfait, on va trouver une solution; sinon, c'est comme si on avait l'intention de faire dérailler le projet, et ça, ce n'est pas sans conséquences.

Ici, c'est le « je » et le « nous » qui souffrent, les deux souffrent puis qui s'opposent.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

5 **Début de la phrase, à la page 4 : « [...] il nous faut donc écouter [...] »**

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] qui a profité du passage du train. »

10 Elle en a profité, mais elle en a payé le prix deux fois plutôt qu'une : 1918, premier accident ferroviaire; 2013, le deuxième, puis rajoutez à ça les expropriations.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

15 **Début de la phrase, à la page 4 : « C'est M. Pope de Cookshire [...] »**

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] au lieu de Stornoway. »

20 Parce qu'on voulait faire du commerce avec le Maine, et le bois et les scieries étaient à Scotstown, étaient à Mégantic, étaient autour, bien, c'est pour des raisons purement économiques si ça passe ici, et c'est un ministre qui l'a décidé, et c'est encore aujourd'hui un ministre qui va décider que ça va passer par là. C'est un peu agaçant, à la fin.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

25 **Début de la phrase, à la page 4 : « En 1888, International railway a obligé [...] »**

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] au coeur de la ville. »

30 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dostie, vous m'aviez demandé de vous informer quand il vous restera trois minutes.

35 **M. PAUL DOSTIE :**

C'est ce qu'il reste?

35 **LE PRÉSIDENT :**

Il reste trois minutes.

40 **M. PAUL DOSTIE :**

Ouf! Je vais...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 6 : « Quatre raisons [...] »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] la paix devient une urgence santé. »

5

Puis la résilience, on pourrait en parler, il y en aurait des choses à dire.

10

C'est urgent pour des raisons de sécurité. Certains ont beau répéter que la probabilité est pourtant faible, pourtant ces mêmes personnes-là achètent un billet de loterie à une chance sur quinze millions. Puis, cependant, elles n'ont pas tout à fait tort, ça arrive qu'une personne gagne deux fois le gros lot. C'est arrivé à quelques reprises. Donc, il faut que *le* voie -- le train sorte de la ville.

15

Les longs convois, on oublie que les longs convois qui s'en viennent, de 1.5 à 2 kilomètres, vont carrément encercler -- ils le font actuellement, de toute façon, encerclent le centre-ville, et il n'y a pratiquement pas d'autres portes de sortie que le lac. Puis avec des produits dangereux. J'aurais voulu vous faire la démonstration avec le clou et la voie ferrée, mais en tout cas. On oublie qu'il y a des produits dangereux, plus dangereux encore qui circulent à l'intérieur, puis je pense que le principe de précaution doit s'appliquer. On en parle, alors, il y a un bel exemple, l'Autriche vient de bannir, au nom du principe de précaution, les glyphosates, et au Québec, on est très loin de ça.

20

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 6 : « Il est urgent que l'on construise [...] »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] ça finira par nous tuer. »

25

Fin du mémoire.

Merci.

30

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci à vous. Restez à votre place, nous aurons certainement une petite question ou deux à vous poser. Peut-être... vous avez fait référence, monsieur Dostie, à... au rapport de la commission d'il y a deux ans. Les personnes qui sont intéressées, bien sûr, peuvent prendre connaissance de tout le rapport ou encore des conclusions de ce rapport-là sur le... qui est disponible, public, sur le site Internet du BAPE.

35

M. PAUL DOSTIE :

40

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Renaud.

5 **LE COMMISSAIRE :**

10 Bien, je vous remercie, monsieur Dostie. Votre mémoire est on ne peut plus clair, là. Je n'ai pas vraiment de questions par rapport à la compréhension, mais si vous me permettez, je résumerais votre position, c'est : oui au tracé proposé, à condition qu'il y ait le déplacement de la gare de triage. C'est ça, votre position, essentiellement?

M. PAUL DOSTIE :

15 Bien moi, ma position c'est : il faut que le train sorte de la ville. C'est ça, sinon c'est moi qui m'en vais, je ne peux plus rester ici. Ça fait que le... il faut que le train sorte. Ça, c'est pour que la ville vive. Si on veut que ça forme un tout, il faut pouvoir remplir ce trou-là, ce... sinon, c'est un trou de beigne, si on ne réussit pas à le remplir. Avant, il était plein, le coeur. Là, maintenant, il est éclaté. Si le train reste là, on ne pourra jamais réunir tout ça puis faire quelque chose qui soit viable et humainement acceptable.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Mais pour arriver à ça, le projet qui est présenté, si on est capable d'inclure dans ce projet-là le déménagement de la gare de triage, c'est ça qui est la solution?

25 **M. PAUL DOSTIE :**

30 Ah oui! Bien, l'idéal, ça aurait été ce que les gens ont proposé, que ça passe au nord puis que le triage ait lieu en bas, dans... l'idéal. Mais, vous savez, avec la politique, on est toujours pris pour faire trois ou quatre annonces avant que les choses se passent véritablement parce que monsieur le ministre ont besoin de photos sur les journaux.

LE COMMISSAIRE :

35 Mais, c'est ça, mais éventuellement... mais éventuellement, ce que vous préconisez, c'est une voie de contournement?

M. PAUL DOSTIE :

Oui, oui.

40

LE COMMISSAIRE :

C'est ça le...

5 **M. PAUL DOSTIE :**

Essentiellement, c'est ça.

10 **LE COMMISSAIRE :**

On comprend aussi dans votre mémoire qu'il y a encore beaucoup de gens qui sont... je vais dire, des gens qui se sentent encore trop fragiles pour intervenir, par exemple, dans un forum comme ici...

15 **M. PAUL DOSTIE :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

20 ... il y a encore beaucoup de gens qui ont cette fragilité-là, qui sont encore vulnérables à Lac-Mégantic.

M. PAUL DOSTIE :

25 Oui. Puis il y a même des gens qui se croyaient résilients, et qui ont été rattrapés au détour, par une simple question d'un touriste; ils se pensaient au-dessus de ça, on regarde en avant, puis tout à coup, oups! tiens, le coeur il remonte dans la gorge, puis depuis ce temps-là, c'est souffrant, c'est difficile. Parce que la résilience a été un petit peu imposée, cette résilience-là. C'est une résilience, pour certains, qui est près du déni. On regarde en avant, on regarde en avant, mais quand tu tasses ça de
30 côté puis tu n'acceptes pas de le regarder une fois pour toutes, bien, ça va prendre cinq ans, ça va prendre dix ans, c'est encore là.

LE COMMISSAIRE :

35 Je vous remercie beaucoup.

M. PAUL DOSTIE:

Merci.

40

M. ROBERT BELLEFLEUR

5 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Robert Bellefleur, s'il vous plaît.

10 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Alors, bonsoir. Je vais vous présenter...

LE PRÉSIDENT :

15 Bonsoir, monsieur Bellefleur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

20 ... la synthèse de notre mémoire qui fait 36 pages, je vais le faire assez rapidement. Quand il me restera seulement deux minutes, j'aimerais que vous me le précisiez.

25 Alors, la Coalition des citoyens et des organismes engagés pour la sécurité ferroviaire est favorable à la construction rapide d'une voie de contournement ferroviaire contournant la ville de Lac-Mégantic. Toutefois, le tracé retenu pose actuellement un problème d'acceptabilité sociale et des risques de sécurité publique.

Oups! J'ai passé un petit peu trop vite. Attendez un petit peu, je reviens.

30 Cette absence d'acceptabilité sociale est due au manque d'informations, au manque de consultation et de concertation des populations visées par le tracé retenu.

J'ai passé une autre affaire, ici.

35 Le problème de la sécurité, lui, relève du maintien des opérations de triage et de stationnement en haut des pentes à Nantes et à Vachon -- c'est le principal, je pense, danger qui nous guette -- de la conception du tracé à cause de ses pentes et ses courbes, dont je vais parler, de la vitesse de passage des convois au centre-ville ou dans le parc industriel, et de l'absence -- ça, c'est très important -- d'études de risques et de plans de mesures d'urgences appropriés.

40 La Coalition a fait beaucoup de concertations, et les démarches de la Coalition et ceux des...

celles des propriétaires impactés de Frontenac ont finalement convaincu les élus locaux et régionaux à la fin de 2018 -- ça a pris du temps -- de préparer et de présenter au ministre des Transports, Marc Garneau, un projet de relocalisation des aires de triage dans le parc industriel. Malheureusement, ce projet-là ne fait pas partie de l'étude, là... il a été déposé quand même au BAPE, mais il ne fait pas partie de l'étude que... sur laquelle vous avez à vous prononcer.

Je voulais vous parler de la problématique du triage en haut des pentes. On le voit ici, ça, c'est à Nantes, c'est pris l'hiver dernier. On voit, à droite, là, c'est un wagon laissé sur la voie principale, il y a peut-être plusieurs wagons en arrière, et la locomotive, elle, fait un va-et-vient pour ramener ou rapporter des wagons, et ça se fait au même endroit où le train est parti le 6 juillet 2013, dans la pente. C'est ça qui est le risque qui nous guette encore.

J'ai aussi -- excusez, on va revenir. C'est délicat, ça. Voyons! J'ai ici à... je ne sais pas si on va pouvoir le voir, j'ai filmé, ma caméra de surveillance a filmé à Vachon une opération triage. Alors, on voit, c'est des wagons qui sont reculés sur la voie principale par une locomotive qui va aller en chercher d'autres tout à l'heure. C'est toujours dans la pente. Regardez la locomotive. Là, elle prépare le convoi pour le train qui va passer bientôt, qui va rattacher ces wagons-là pour les ramener vers Sherbrooke ou vers Portland. C'est principalement les wagons de Tafisa qui sont stockés là. Donc, c'est pour vous montrer un petit peu le danger en haut des pentes que ça présente. O.K.?

Et ça, ça nous alarme, à Lac-Mégantic, parce qu'on s'est documenté puis le Bureau de la sécurité des transports enregistre... depuis la tragédie de 2013, depuis cinq ans, six ans bientôt, le Bureau de la sécurité des transports enregistre une augmentation du nombre de trains partis à la dérive et du nombre d'accidents ferroviaires au Canada. En 2018, le BST rapportait une augmentation de 10 % des dérives de trains depuis les cinq dernières années. Pour l'année 2017, le BST a reçu 1 090 signalements d'accidents ferroviaires. Selon le BST, c'est une augmentation de 21 % par rapport à 2016. Donc, ça augmente d'année en année. Pour 2018, c'est 1 170 accidents qui ont été répertoriés, une hausse de 7 % par rapport à 2017, donc une augmentation de 28 % en deux ans. On va dire, c'est sûr que le transport a augmenté au Canada, mais le résultat, c'est que les accidents sont plus fréquents. Et c'est une augmentation de 13 % sur une approche quinquennale. Donc, c'est quand même des faits que nous on observe et qu'on... ça nous inquiète.

Il y a eu 125 accidents en 2018, associés au transport des marchandises dangereuses au Canada, et selon le BST, entre 2016 et 2018, c'est une augmentation de 25 % des accidents ferroviaires associés au transport des marchandises dangereuses. Donc, on n'a pas peur simplement par traumatisme, on a peur parce que c'est un danger qui nous guette encore. Et on vit quand même dans une topographie à risque, ici, à Lac-Mégantic. J'illustre ça par la carte topographique, parce qu'on est une région de montagnes, on est au pied des Appalaches. Je cite un... une citation de la firme Stantec dans l'étude de faisabilité :

« La municipalité de Lac-Mégantic et son parc industriel se situent tout au fond d'un creuset, à 397 mètres d'altitude, comparativement à Nantes à 460 mètres d'altitude. »

5 Il y a pratiquement, là... regardez, il y a 63 pieds de -- 63 mètres, là, de dénivelé, c'est
pratiquement 200 pieds. Et à Frontenac, c'est un peu moins, mais c'est 447 mètres. On est dans un
bassin hydrographique, puis qu'on essaie de passer la voie ferrée à gauche, à droite ou plus loin, on se
retrouve dans le bassin hydrographique, donc dans des pentes. Et quand on compare le tracé retenu
par les promoteurs, on se rend compte que la pente calculée -- ça a été confirmé aussi par monsieur
10 Palynchuk, je pense -- à 0,87 %, et celui de la voie actuelle, là, tel que... qu'il a été présenté au... par le
BST lors de l'enquête, on est à 0,94 %. Bon, c'est sur toute la longueur de Nantes à Mégantic, mais
c'est pour vous dire qu'on ne peut pas corriger beaucoup la pente. On peut la... on peut uniformiser le
dénivelé, mais on ne peut pas faire en sorte que Mégantic soit plus haut que Nantes.

15 Vous avez ici l'illustration dans le rapport du BST sur la tragédie de la pente d'où est parti... on
voit, là, à gauche, là, le point de départ de la tragédie. On voit l'accentuation des pentes, ici. Donc, on...
Et c'est ce qui a amené un train à atteindre le centre-ville de Mégantic à 105 kilomètres à l'heure. Donc,
je vous dis, même si on passe un petit peu plus loin, on va réussir peut-être à amoindrir le dénivelé,
mais la pente restera la même. Et puis quand on lit dans l'étude environnementale de AECOM, c'est
écrit : « Or, une voie ferrée -- or, pour une voie ferrée, les pentes de 1 % constituent des pentes
20 raides. » Donc, écoutez, on est à 1.87, je pense qu'il faut considérer qu'on est encore dans une pente.

25 La Coalition a été surprise, par exemple, lorsqu'elle a constaté que si le tracé de la voie de
contournement passait au nord de la 161, comme le demande la Municipalité de Nantes par rapport à
une variante, bien il semblerait que le dénivelé serait moins important. On aurait un peu moins de pente.
On retrouve ça au tracé C-2C. Il y aurait un dénivelé de 0,83 %, alors que le tracé retenu est de 0,87 %.
Bon, c'est... Mais les pentes maximums sont quand même différentes, sans... on a un petit bout à... de
1.15 dans le secteur du tracé retenu. Donc, on voit que probablement que passer au nord ça aurait
atténué les pentes, mais pour d'autres raisons, on a choisi -- on n'a pas choisi cette option-là.

30 Si on va du côté Moosehead, ça, c'est de l'autre côté de la rivière, c'est vers Frontenac, Vachon,
le tracé retenu présente une pente plus prononcée que celui-là de la pente actuelle. Le BST l'a évaluée
à 1 % et AECOM évalue son tracé à 1.08 %. Donc, d'un côté on a abaissé, puis de l'autre côté, on a un
peu augmenté. Ce n'est pas de la faute des ingénieurs, on ne peut pas modifier le relief de façon
significative. Donc nous, ça nous apparaît comme... même avec la construction du tracé, les pentes
35 menant vers Lac-Mégantic tant à l'ouest qu'au sud-est ne peuvent pas être éliminées complètement.
Les pentes demeureront à risque, si on poursuit le triage et le stationnement à Nantes et à Vachon.
C'est notre constat.

40 Oups! J'ai encore...

5 Il y a la construction de la fameuse voie de desserte, là, qui est retenue sur la voie... retenue à Vachon. Cette construction de desserte là, là, va se faire encore dans une pente. La moitié de l'infrastructure est prévue dans une pente à 1,05 %. Ça veut dire qu'on va encore stationner des... à Vachon, des trains dans les pentes.

10 Les bénéfices qu'on aurait de relocaliser cette voie de desserte là dans le parc industriel, c'est qu'on améliorerait la sécurité ferroviaire pour protéger la rivière Chaudière et le parc industriel. On diminuerait aussi l'empreinte environnementale sur les milieux humides de Vachon. Donc, ça serait des bénéfices.

15 Ah oui! Un autre constat qu'on a fait, c'est qu'il y a plus de courbes dans le tracé retenu -- nous, on les comptabilise à 12, je ne sais pas si c'est 11 ou 12, mais en tout cas -- mais dans... sur la vieille voie ferrée, là, qui est jugée dangereuse, il y en a huit. Alors, on fait... on a plus de courbes, et on sait que les courbes sont un facteur de risque. Et sur ces 12 courbes-là, il y en a cinq courbes -- il y a trois courbes à cinq degrés, dans des pentes de 1.05 % et 1.15 %, près de la route 204, lorsque le train arrive du Maine, et c'est près de l'usine Tafisa. Écoutez, des courbes à cinq degrés, ça accentue les risques de déraillement en raison des forces centrifuges, surtout quand c'est des citernes. Le déraillement qui a eu lieu au centre-ville de Mégantic, c'était dans une courbe à 4.25 % -- 4.25 degrés. Donc, ces courbes-là nous interrogent, si on fait du triage à Vachon. S'il y a un chauffeur dans le train, je crains moins.

20 Au niveau de l'analyse des risques des matières dangereuses qu'il y a à la page... au tableau 1.8 de la page 1-33, on parlait des conséquences d'un accident impliquant du GPL -- ça, c'est du gaz propane, de l'acide sulfurique puis du chlorate de sodium -- nous, on trouve que c'est incomplet parce qu'il passe quatre autres matières différentes, qui sont des... souvent, là, très très toxiques. Donc, on aurait souhaité que l'ensemble des matières dangereuses soient analysées, là, dans les études de risques.

25 Pourtant, on se dit, écoutez, la Ville de Lac-Mégantic est informée pour chaque train qui passe, elle reçoit un bordereau, elle est informée des produits et des matières dangereuses transportés, alors pourquoi les firmes d'ingénieurs qu'elle a engagées, AECOM, Stantec, n'ont pas cette information-là et ne l'ont pas incluse dans leurs études de risques technologiques? Bon, je le sais, il y a... c'est une question de sécurité nationale, alors il ne faut pas en parler.

35 Là, j'ai des photos...

LE PRÉSIDENT :

40 Il vous reste deux minutes.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Oui. Alors ça, c'est les photos des citernes. Je ne sais pas si je peux les montrer, parce que je pense que la commission, publiquement, ne peut pas...

5

LE PRÉSIDENT :

Si vous avez pris les photos...

10

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Oui. O.K.

LE PRÉSIDENT :

15

... vous-même, il n'y a pas de problème. C'est une question de droits d'auteur.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

20

O.K. Alors, c'est du gaz propane qui passe, c'est du chlorate de sodium qui passe souvent, c'est de l'acide sulfurique qui passe souvent, c'est du méthacrylate de méthyle, là, c'est du 1247, c'est de l'essence automobile qui passe ici, c'est de l'hydroxyde de sodium, c'est très corrosif, c'est du butyle acrylate; on voit très mal la photo, mais on peut le distinguer sur le grand format.

25

Je vais vous montrer un petit vidéo que ma caméra de surveillance a capté le 24 juin. C'est un convoi qui arrive de Lac-Mégantic sur la voie de desserte à Vachon. Donc, on... c'est pour vous montrer, regardez, on a souvent des convois ici de 30, 40, 60 wagons-citernes qui nous passent en pleine face. C'est du gaz propane, c'est tous les produits que je viens de vous mentionner. Alors, je veux juste que vous compreniez c'est quoi qu'on revit : c'est le train de la mort qu'on revit quand on les voit, ces citernes-là, ici, à Lac-Mégantic. Et il y a souvent quelques wagons tampons, et oups! ça reprend. C'est un chapelet, là, de citernes qui passent ici, là, ce n'est plus juste, là, quelques wagons de temps en temps.

30

Donc, au niveau du chapitre des risques, on questionne la validité du chapitre 5 qui ne traite pas de toutes les matières dangereuses qui sont transportées par la CMQR. C'est des matières différentes qui ont été... à part le GPS, je veux dire, alors...

35

Il n'y a aucune analyse aussi qui a été faite d'effet domino d'interaction de plusieurs matières dangereuses mises en contact lors d'un déraillement. On n'a rien traité là-dessus. On n'a pas traité non plus des risques de dérive de train, alors que c'est ça qu'on a connu ici, à Lac-Mégantic.

40

5 Alors, on recommande qu'il y ait une analyse de simulation dynamique des forces de déraillement qui soit effectuée par les promoteurs. Quand est arrivée la tragédie, le BST a fait ça. C'est par informatique. On voudrait savoir, si on échappe un train à Nantes ou à Vachon, à quelle vitesse il va arriver dans le parc industriel, parce que là, on a notre poumon économique, c'est Tafisa qui est là, et on ne veut surtout pas que ce soit lui qui paie les frais -- qui fasse les frais encore d'une troisième tragédie. La vitesse est inconnue en cas de dérive.

10 L'étude des risques ne fait aucune mention non plus du danger que présentent les accumulations de résidus, bran de scie. Je vais vous montrer ça. La voie ferrée retenue va passer juste un petit peu plus loin que le sentier, là, à 150 mètres des accumulations de bran de scie que vous voyez là. On n'en parle même pas dans l'étude de risques. Écoutez, moi je pense que du bran de scie, ça peut brûler, là.

15 Les plans de mesures d'urgence. On recommande à la Municipalité de Lac-Mégantic, la MRC et Frontenac d'inscrire les risques et aléas possibles reliés aux catastrophes ferroviaires dans leurs plans de mesures d'urgence et dans leurs schémas de couverture de risques incendie. Ça ne l'était pas, à date. Alors, il faut que ça soit fait, ça.

20 On recommande aussi que la CMQR, Nantes, Mégantic, Frontenac partagent entre elles les informations sur les études de risques reliés au transport des matières dangereuses sur les rails et se concertent davantage au niveau de l'élaboration des plans de mesures d'urgence. Il faut qu'on sorte du secret national puis il faut qu'on protège les populations. Il faut qu'on sache ce qui passe en temps réel.

25 Et on considère aussi que le projet de la voie de contournement est indispensable à la sécurité et au rétablissement de la population de Lac-Mégantic et de sa région, et il recommande donc à l'initiateur de bonifier le tracé retenu. On ne dit pas de le changer complètement. De le bonifier. Si on peut passer un petit peu du côté de... nord, à 200 pieds l'autre bord de la 161, nous, ça ferait notre affaire. Si on peut déménager la voie de desserte de Vachon dans le parc industriel, nous, ça fait notre affaire. Si on porte attention au dynamitage qu'on va faire, là, du long couloir qu'on va créer, là, à Frontenac, si on... parce qu'il y a quand même une nappe phréatique, là, sous cette côte-là, donc il faut faire attention à ça, mais nous autres, on recommande de bonifier.

30 Puis, en conclusion, le projet de voie de contournement doit cesser de diviser la population. Les autorités gouvernementales doivent faire preuve d'une plus grande ouverture envers toutes les demandes du milieu. À date, toutes les propositions, les variantes qui ont été proposées par... soit par Frontenac, par Nantes ou par la Société de développement économique, elles ont toutes été refusées. C'est comme si on avait rien qu'une pensée : la faire au plus vite pour que ça sorte de Mégantic, puis on se fout où ça va passer. Non, on a des voisins, on a des gens qui sont impactés. Il faut absolument. Cette voie de contournement là doit devenir un projet de guérison sociale et non un... et non une division sociale. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous, monsieur Bellefleur. Je vais commencer par une question, ensuite je donnerai la parole à mon collègue.

5

Dans la dernière section de votre mémoire, vous avez précisé un certain nombre de constats et de recommandations, que vous avez d'ailleurs présentés très bien à l'écran. Deux de celles-ci s'entrecoupent un peu. Vous avez indiqué qu'il n'y avait pas d'analyse quant aux effets... quant à l'effet domino, puis en même temps, vous avez indiqué qu'il y a des accumulations de résidus forestiers à l'usine, à l'extérieur de l'usine Tafisa. Je me demandais, si la gare de triage était localisée dans le parc industriel, est-ce qu'avec ces deux aspects-là que vous venez d'évoquer, est-ce qu'il y aurait l'effet domino, la présence de certaines entreprises autour, est-ce que le risque selon -- *a priori*, parce qu'on n'a pas fait l'analyse de risques -- est-ce que le risque *a priori* d'un... des conséquences d'un effet domino serait, d'après vous, *a priori* sérieux?

10

15

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Oui, très sérieux, quand on voit que... quand on voit souvent les convois, c'est pratiquement douze citernes de gaz propane qui se suivent, c'est souvent six, sept acide sulfurique, c'est possible. Mais, écoutez, si on ne fait plus de triage à Vachon, les trains... et si on respecte la vitesse de dix milles à l'heure lorsqu'on entre dans le parc industriel, je pense qu'on peut réduire de beaucoup les risques. Et ce n'est pas nécessaire non plus de construire cette voie de triage là à côté de Tafisa. Il y a de la place dans le parc industriel. Si on passe au... on peut la mettre plus au nord. Écoutez, Lac-Mégantic, on est entouré de forêts, là, alors il y a de la place, je pense, pour aménager ces aires de triage là dans un endroit sécuritaire, mais avec des conditions d'opération ferroviaire sécuritaires.

20

25

LE PRÉSIDENT :

Merci.

30

LE COMMISSAIRE :

J'avais juste... vous venez de l'aborder, là, la vitesse de dix milles à l'heure. Vous mentionnez dans votre mémoire, là, je vais vous lire :

35

« Cet ajout d'infrastructure -- en parlant de la gare de triage, là -- dans le parc industriel a l'avantage de commander une diminution de la vitesse d'approche de dix milles à l'heure aux convois ferroviaires traversant le territoire de la municipalité de Lac-Mégantic. »

40

Et vous en reparlez un peu plus loin, là, une « baisse de la vitesse à dix milles à l'heure de

l'entrée à la sortie de la municipalité de Lac-Mégantic ». J'aimerais ça que vous m'expliquiez. C'est le fait que la gare de triage soit dans le parc industriel, c'est une question de réglementation qui va faire que ça va être dix milles à l'heure ou...

5 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Je ne suis pas spécialiste du domaine ferroviaire, mais je sais que lorsque des trains approchent une gare où il y a des voies de triage, il y a beaucoup de *switchs*, comme on dit, là, et c'est recommandé aux trains de ralentir, parce qu'il va y faire des opérations, donc, mais je ne sais pas si c'est une règle absolue, là, mais en temps normal, tous les trains qui traversent des gares de triage ralentissent leur vitesse.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Mais tant qu'ils restent sur la voie principale, ils passent droit, là?

15 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

J'ai vu ça, effectivement, à Saint-Hyacinthe qu'ils passent plus vite sur la voie principale, même à la gare de Saint-Hyacinthe. Mais nous, on a pris une entente, la Municipalité de Lac-Mégantic, en 2014 avec la CMQR, que les trains passent à dix milles à l'heure. Pourquoi qu'on ne maintiendrait pas cette entente-là? C'est parce que... à cause des pentes, à cause qu'on veut protéger notre parc industriel. Je pense que c'est quand même nécessaire de faire cette demande-là, de l'appliquer aussi. Parce que 25 milles à l'heure, c'est 40 kilomètres à l'heure. Dans une courbe... À côté de Tafisa, là, il y a une courbe à cinq degrés très près de la rivière. Je ne sais pas, moi, qu'est-ce qui peut se passer, là.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Puis il y a un autre point aussi que vous avez mentionné, là, dans votre présentation, vous avez mentionné que quand il y a la présence d'un conducteur dans le train, c'est moins problématique. Vous parliez du triage à Nantes, là. J'aimerais ça que vous m'expliquiez qu'est-ce que vous... Parce qu'actuellement les... l'exploitant de la voie ferrée doit avoir deux opérateurs sur ses trains, c'est ce que je comprends de la réglementation.

30 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Écoutez, lorsqu'ils font l'arrimage des wagons qui sont laissés sur la voie de desserte, soit à Vachon ou à Nantes -- ça, je l'ai observé plus à Nantes, là -- c'est que le convoi preneur arrive sur la voie principale, applique les freins, décroche les locomotives, et c'est eux qui vont chercher les wagons sur la voie de desserte pendant que le convoi principal demeure sur la voie principale. Alors là, il n'y a

40

5 pas de conducteur sur le convoi parce que les locomotives sont détachées. Je ne sais pas s'ils ont modifié leur approche, mais ce que j'ai vu, c'est ça. S'il y a quelqu'un dans le train, je pense avec tous les mécanismes, les freins automatiques, les freins à l'air, il peut facilement stopper le train. Mais nous, notre crainte, c'est vraiment les trains laissés en haut des pentes, là, sans locomotive ou sans conducteur.

LE COMMISSAIRE :

10 Si, à la gare de triage... si on parle d'une gare de triage, du déménagement, si on veut, des opérations de triage dans le parc industriel, cette situation-là, on va dire, disparaît, là, mais...

M. ROBERT BELLEFLEUR:

15 Effectivement. Le CP, qui a opéré la voie ici pendant plus de 100 ans, avait sa gare de triage dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Pourquoi? Parce que c'était l'endroit le plus bas. Lorsqu'on fait du triage, des opérations ferroviaires sur le plat, les wagons ne bougent pas. Alors, s'ils se sont ramassés à Nantes et à Vachon, c'est parce que la gare de triage a été vendue et, par la suite, la Municipalité de Lac-Mégantic l'a occupée avec le centre sportif. Donc, les compagnies n'avaient plus l'option de stationner dans une gare de triage sécuritaire, ils ont été obligés d'utiliser leurs voies d'évitement. Parce
20 qu'à Vachon et à Nantes, ce n'est pas des gares de triage ou des... c'est des voies d'évitement. C'est pour permettre simplement à deux trains de se rencontrer. Alors, à défaut de ne pas avoir -- de ne plus avoir de gare de triage dans le centre-ville, bien les compagnies ont eu... ont obtenu l'autorisation de Transports Canada de faire ça en haut des pentes. Ce qui est complètement illogique, d'après moi. Donc, il faut absolument que ça cesse. On croit, nous, au tracé mais bonifié, et on veut qu'il y ait une
25 meilleure ouverture des gouvernements envers les demandes de Lac-Mégantic.

LE COMMISSAIRE :

30 Je vous remercie beaucoup.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Merci.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bellefleur.

Monsieur Jacques Gagnon.

40

M. JACQUES GAGNON

5 **M. JACQUES GAGNON :**

Bonsoir.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

M. JACQUES GAGNON :

15 Juste... est-ce que c'est le moment pour faire une petite rectification? Bien, je veux juste dire, parce que...

LE PRÉSIDENT :

20 Non.

M. JACQUES GAGNON :

25 Non? Parfait. O.K.

LE PRÉSIDENT :

Non, les rectifications se... vous pouvez vous inscrire en arrière, à la table en arrière de la salle.

30 **M. JACQUES GAGNON :**

Excellent.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Et ce sera à la fin de la soirée.

M. JACQUES GAGNON :

40 Excellent, je vais faire comme ça.

5 Bon, je vais y aller avec une présentation de mon mémoire. Les buts avoués de ce projet visant à sortir les trains du centre-ville sont de favoriser le développement économique de la Ville de Lac-Mégantic ainsi que de protéger dans une certaine mesure la sécurité de la population. Si je dis « dans une certaine mesure », c'est parce que les études qui ont été exposées lors de la présentation il y a quelques semaines, ça démontre que les risques d'accidents ne sont pas beaucoup diminués, les risques pour la population.

10 Puis, donc, le but de mon intervention, c'est d'amener les administrations, les paliers municipaux, et peut-être provinciaux, dans une moindre mesure, à prendre en charge le bien-être de la population parce que force est de constater que le gouvernement fédéral et Transports Canada a failli à cette tâche avec la déréglementation de cette industrie, puis c'est aussi que c'est le gouverne... le niveau de gouvernance qui est le plus près de ses citoyens.

15 Puis ma présentation, c'est un complément du mémoire que j'ai déposé. Bien, le mémoire, il est disponible à qui veut le lire sur le site.

20 Ça fait que, la base du raisonnement énoncé pour justifier la construction d'une voie ferroviaire est que notre situation est exceptionnelle et qu'une telle situation exige des mesures d'exception. La Ville de Lac-Mégantic et ses partenaires, Nantes et Frontenac, ils doivent exiger des conditions d'opération particulières de la part de la compagnie de chemin de fer CMQ, à qui on va donner la voie ferrée si elle est construite. Puis, mon avis, c'est que les municipalités traversées par cette probable voie de contournement doivent prendre en charge le bien... le bien-être de la population en intervenant sur trois points sensibles qui ont été soulevés par les citoyens lors du mémoire, c'est : la vitesse des trains, le sifflement des locomotives aux passages à niveau et l'épandage des pesticides sur la voie ferrée. C'est les trois points qui ont été nommés il y a quelques semaines.

25 Puis, tout d'abord, c'est parce que je sais que les municipalités ont le pouvoir de faire des règlements de compétence générale, puis il s'agirait de prendre des mesures importantes qui minimiseraient l'impact pour la communauté et qui redonneraient confiance à la population.

30 Il faut savoir que toute municipalité locale peut adopter tout règlement pour assurer la paix, l'ordre, le bon gouvernement et le bien-être de sa population. Ça, c'est dans la Loi sur les cités et villes du Québec, à l'article 85. Puis, de plus, il faut savoir qu'il existe des précédents juridiques qui... c'est des jugements de la Cour suprême qui a donné raison à des municipalités dans des litiges contre des entreprises qui se disaient sous juridiction fédérale, puis je cite deux arrêts; l'arrêt Spraytech, c'est Spraytech contre la Municipalité de Hudson, ce n'est pas nécessairement sur le train et sur la vitesse et tout ça, mais c'est quand même une opposition entre un régime municipal et fédéral; et l'autre est fédérale et provinciale. Parce qu'il est trop facile de prétendre que l'exploitation ferroviaire est de nature fédérale et que les municipalités et/ou le gouvernement du Québec ne peuvent réglementer les
35
40 compagnies de chemin de fer. Bon, dans les deux cas, la Cour suprême autorise des lois et règlements

qui permettent d'encadrer sans entraver l'exploitation. Par exemple, en ce qui nous concerne, on ne pourrait pas interdire le passage du train et ainsi entraver les activités de transport de matières dangereuses qui sont permises par la loi fédérale, par contre, il est permis de croire qu'il est possible d'encadrer l'exploitation, par exemple, en limitant la vitesse des trains.

5

O.K. Attendez un petit peu. Oui. O.K. Parce que là, tenant compte de ça, lorsqu'il vient le temps de protéger les entreprises fédérales, la Cour, elle se base sur deux doctrines dans les jugements. La première doctrine, c'est l'exclusivité des compétences fédérales. Dans ce cas, c'est une absence... en l'absence d'entrave, cette doctrine ne s'applique pas parce que la notion d'entraver signifie qu'elle supposerait des conséquences fâcheuses, et ralentir le train n'en serait pas une. Puis la deuxième doctrine, c'est la prépondérance fédérale. Il faut alors prouver que les deux lois sont en conflit d'application. O.K. De plus, la loi... une loi provinciale peut, en principe, ajouter des exigences supplémentaires à cette... à la législation fédérale. En effet, dans les deux cas, les législations peuvent agir concurremment et les entreprises peuvent les respecter toutes les deux sans violer l'une ou l'autre. En tout cas, tous ces détails-là devraient être étudiés par des personnes compétentes en la matière.

10

15

O.K. Puis il faut dire aussi -- et c'est important -- que, historiquement, les tribunaux ont décidé de façon constante qu'aucun intérêt fédéral vital ou essentiel ne pouvait justifier que l'on mette les entreprises de transport à l'abri des codes de la route et des lois sur la sécurité dans l'industrie du transport. Parce que, ici, comme... supposons les véhicules, les camions, comme dans toute municipalité, quand ils... c'est une juridiction municipale qui limite, supposons, la vitesse des camions.

20

O.K. Donc ici, le deuxième point sensible que j'ai abordé dans mon mémoire, qui affecte la population, c'est la question du sifflement du train -- du sifflet du train. Je vais d'abord expliquer qu'est-ce qu'il en est. Je vais vous lire un extrait du dépliant de Transports Canada sur l'établissement de ce qu'on appelle les *quiet zones*. Puis on m'avait dit ça déjà, que... quand j'avais abordé ce sujet-là lors de... du BAPE d'il y a deux ans, que c'était surtout aux États-Unis qu'il y avait des telles pratiques. J'imagine que c'est... qu'il n'y a pas juste les actionnaires de compagnies de train qui ont le droit d'avoir cette quiétude. Bon, je vais commencer ma lecture.

25

30

« En quoi consiste l'abolition du sifflet? L'abolition du sifflet consiste à mettre fin à l'emploi du sifflet lorsqu'un train s'apprête à franchir un passage à niveau public. Le sifflet peut être désagréable pour les résidents qui demeurent à proximité d'un passage à niveau public, c'est pourquoi certaines municipalités peuvent souhaiter l'abolir afin que les résidents ne soient plus incommodés par le bruit associé à son usage. La Loi sur la sécurité ferroviaire autorise les municipalités à abolir le sifflet à un passage à niveau public lorsque les exigences en matière de sécurité sont respectées. »

35

Quelles sont les exigences en matière de sécurité pour... qu'une municipalité doit respecter pour abolir le sifflet à un passage à niveau public?

40

5 Les exigences en matière de sécurité qu'une municipalité doit respecter pour abolir le sifflet à un passage à niveau public sont énoncées à l'article 4 du Règlement sur les passages à niveau et à l'annexe D des Normes des passages à niveau. Ces exigences -- là, c'est important -- elles varient notamment en fonction de la vitesse. Puis j'ai déjà abordé cette question-là avec les conseils *municipals* de Lac-Mégantic, puisque je suis un résident de Lac-Mégantic, puis je me pose la question pour... parce qu'on aurait été une situation qui aurait été très propice à faire ça, ici, puisque le train, il passe à dix milles à l'heure, et à dix milles à l'heure, les exigences sont très faibles. Je pourrai peut-être déposer ce document-là, que vous pourrez constater quelles sont les exigences pour cette mesure -- pour que cette mesure soit appliquée.

10 Bon, ça, c'est terminé.

15 O.K. Là, c'est certain qu'en déplaçant la voie ferrée, cette mesure-là peut-être pourrait aussi être envisagée parce qu'on déplace seulement le problème; les personnes qui étaient impactées par cette... par le sifflement du train, ça va être d'autres personnes.

20 Donc, mon troisième point, c'est concernant les pesticides. Concernant l'usage des pesticides, cette question a été soulevée lors de la première étape du BAPE. Je dois dire que, présentement, on peut constater que, par rapport au passé, on a un peu régressé puis il faudrait peut-être corriger le tir rapidement, parce qu'autrefois, avant la tragédie, la compagnie qui exploitait le train, la MMA, elle n'utilisait pas d'herbicides à Lac-Mégantic pour protéger le lac. Elle se conformait ainsi à la volonté du conseil de Ville de l'époque. Puis, présentement, madame la mairesse m'a confirmé qu'ils ont... la CMQ a repris l'épandage d'herbicides parce que... sous prétexte que ça les aidait à l'entretien de la voie ferrée. Mais là, il faudrait voir avec le ministre de l'Environnement et tout, mais je crois qu'il serait aussi possible pour les municipalités -- parce que c'est ça qu'on voit dans l'arrêt Spraytech, que c'est un litige qui existait entre une compagnie d'épandage de pesticides et une ville, puis la Ville voulait interdire l'usage de pesticides sur son territoire; là, ça l'a été en Cour d'appel et tout ça, mais c'est la Cour suprême a donné raison à la Municipalité, disant que ça ne pouvait pas nuire tant que ça à l'exploitation puis que c'était normal qu'un règlement municipal puisse peut-être enlever de la rentabilité à une entreprise, parce que c'était conséquent avec le règlement municipal. Bon, c'est ça.

35 En conclusion, bien, je suggère les gens de lire mon mémoire pour avoir plus de détails, puis je suis conscient que si des règlements étaient adoptés, des règlements municipaux pour encadrer l'exploitation du chemin de fer, ce serait souhaitable pour la qualité de vie des résidents qui seront peut-être traumatisés de subir le passage des trains près de chez eux, puis si la voie reste au même endroit, bien, ce sera la même chose.

LE PRÉSIDENT :

40 Alors, merci. J'aurais une courte question.

M. JACQUES GAGNON :

Oui?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez évoqué à plusieurs reprises dans le cadre de votre mémoire le pouvoir des municipalités pour assurer un meilleur encadrement, mais à chaque fois que vous avez évoqué certains exemples, vous avez utilisé des termes qui témoignent que... de limites de ce pouvoir des municipalités. À titre d'exemple, vous avez indiqué que la Ville de Lac-Mégantic a adopté une résolution demandant qu'il n'y ait -- pas exigeant, mais demandant...

M. JACQUES GAGNON :

15 Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

... parce qu'effectivement sa limite se... les limites de son pouvoir se situent là. La même chose vers la fin, vous avez indiqué que : « L'administration municipale a, par résolution, manifesté son accord concernant l'interdiction du sifflet après avoir consulté la compagnie. »

M. JACQUES GAGNON :

25 Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

Si la compagnie dit non, quel est le pouvoir de la Municipalité?

30

M. JACQUES GAGNON :

O.K. Je sais... Oui, non, c'est ça, il faut voir, là.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est parce que je...

40

M. JACQUES GAGNON :

5 Ça va être au juge de décider. Elle, la Ville, est capable de faire un règlement, je sais. Bien moi, c'est ce que je comprends, je ne suis pas un juriste, mais il suffit... bien, c'est ça que je dis dans mon mémoire, l'odieux va être à ceux de le contester, t'sais, si la compagnie...

LE PRÉSIDENT :

10 Parfait.

M. JACQUES GAGNON :

... décide de contester le règlement, bien, c'est là qu'il va y avoir litige.

LE PRÉSIDENT :

15 Donc, au fond, je voulais juste m'assurer que... Donc, ce que vous vouliez mettre en évidence, c'est un peu ça, les limites actuelles dans la responsabilité ou dans la... oui, dans la... les responsabilités réglementaires des municipalités?

M. JACQUES GAGNON :

20 Oui. Bien, je vous avoue que la résolution, je n'ai pas eu le temps de la consulter, ça ne fait pas longtemps qu'elle a été faite, mais moi, j'avais plutôt proposé de faire un règlement municipal : « Il est interdit qu'un train passe le 6 juillet pour les années qui viendront. » T'sais, ça aurait pu être sous forme de réglementation, mais le conseil de Ville ont décidé autrement, là, mais je crois qu'il aurait été possible de faire un règlement.

LE PRÉSIDENT :

30 C'est bon. Bien, merci beaucoup.

Madame Arielle Lacroix.

35

Mme ARIELLE LACROIX

Mme ARIELLE LACROIX :

40 Bonjour, je me nomme Arielle Lacroix, j'ai 11 ans et je fais partie environ des 50 enfants de la...

du gros développement de Nantes qui vont avoir le train qui va passer beaucoup trop près d'eux, selon moi -- bien, de nous, les enfants, ainsi que la population -- et qui va passer une grosse courbe juste au-dessus de nous.

5 Il y a une garderie aussi, là-bas, il n'y a pas que des arbres ou des terres agricoles. Par exemple, moi, le train passera dans ma cour, en plein milieu, et la cabane à sucre voisine, le train va passer dans son stationnement, où qu'il y a plusieurs enfants qui *jouent* là.

10 Si on dépenserait un peu plus de sous pour le mettre l'autre bord de la route, la... notre sécurité serait plus grande, et j'ai juste 11 ans puis je pense comprendre ça, mais je me demande pourquoi les dirigeants, ils ne comprennent pas tout à fait ça, parce que c'est notre avenir, quand même, si... les décisions qu'ils vont prendre, c'est... elles vont avoir conséquence sur... plus tard pour nous.

15 Ça fait que, c'est ça que je voulais dire, là, comme opinion.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci. Moi, j'aurais quelque chose à vous dire. Quand j'ai lu le... votre mémoire, j'ai été touché, honnêtement, là. Pourquoi? Parce que je ne suis pas juste père, je suis aussi grand-père, puis mes petits-enfants, j'en ai un qui a le même âge que vous, et je me suis dit : comment je me sentirais si mon petit-fils s'était présenté devant une commission d'enquête pour intervenir comme vous l'avez fait ce soir? Je peux vous dire une chose, j'aurais été très, très fier de lui, comme probablement vos parents et des collègues, des concitoyens sont fiers de vous ce soir.

25 **Mme ARIELLE LACROIX :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

30 Merci beaucoup.

Madame Josée Morin.

35

Mme JOSÉE MORIN

Mme JOSÉE MORIN :

40 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame.

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

Je suis un peu émue parce que Arielle, c'est ma fille, et...

10 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Bien, vous avez de quoi être émue, madame.

Mme JOSÉE MORIN :

15 Vous savez que, Arielle, elle m'avait demandé : « Est-ce que vous pensez que les enfants
peuvent passer au BAPE? » J'ai dit : « Je ne le sais pas, Arielle, je ne pense pas. » Puis c'est pour ça
qu'elle était allée vous voir pour vous le demander. Puis là, Arielle, quand elle a de quoi dans la tête, elle
ne l'a pas ailleurs, hein, ça fait qu'elle avait écrit son mémoire elle-même, avec des mots d'enfant puis
20 tout ça, ça fait que, en tout cas, ça représente vraiment sa vision à elle puis, en tout cas, ça me touche
parce qu'ils sont 50 enfants comme ça, dans ce développement-là, et il y a peut-être... Arielle est assez
articulée pour venir présenter ce qu'elle pense, mais... comme Laval-Nord, ils ont écrit une pétition de
134 noms, pour 108 résidences, pour dire qu'ils appuyaient la résolution de Nantes, qui demande de
déplacer la voie de contournement au nord au lieu de la mettre au sud de la 161, puis les 50 enfants qui
25 vont être touchés aussi, bien, ils ne sont pas dans ces choses-là, on n'en entend jamais parler, des
enfants, puis Arielle, elle voulait se présenter pour que vous voyiez le visage d'un de ces enfants-là.

Bon. Moi, mon rapport -- mon mémoire, j'ai travaillé sur la Loi sur le développement durable, j'ai
pris les 16 principes de la Loi du développement durable, parce qu'un projet de voie de contournement
30 ferroviaire dans un milieu bâti, ce n'est pas sans avoir des effets sur les gens, sur l'environnement puis
au niveau économique aussi. Puis je pense que de regarder par rapport à la Loi sur le développement
durable, bien c'est important parce que ça va avoir des répercussions aussi pour les générations
futures. Alors, j'ai pris chaque point puis j'ai regardé si c'était respecté, et j'ai -- non, ce n'est pas
respecté -- et j'ai démontré pour chacun des points en quoi ce n'était pas respecté, la Loi sur le
développement durable.

35 Dans le fond, ce que... moi, je me rallie avec les gens de Nantes. On ne demande pas d'arrêter la
voie de contournement, on demande... bien, c'est ça, c'est sûr qu'on serait content, là, mais ce n'est pas
ça qu'on demande, on demande juste un changement mineur. Ça fait depuis le début de la soirée que
j'entends que les gens appuient vraiment ce changement-là, qui serait de déplacer la voie de
40 contournement au nord de la 161 au lieu de la mettre au sud. Et Nantes, là, le problème serait pas mal

5 réglé. Sauf que ça ne serait pas de le mettre aussi... parce que, c'est bizarre, parce que quand vous avez posé des questions à l'autre séance du BAPE, elles ont été répondues, ces questions-là, mais il y en a qui ont été répondues comme dans les derniers jours, on n'a pas pu l'intégrer à notre mémoire parce qu'on a eu les réponses comme juste, juste, juste avant -- juste après qu'on ait le droit d'écrire nos mémoires. Comme le tracé qu'ils ont mis au nord de la 161, là, ils vont chercher des maisons qui sont où le lac Orignal, mais ce n'est pas ça qu'on demande, on ne demande pas de déplacer ça près du lac Orignal, on demande de déplacer ça au nord de la 161, mais à la même distance de la 161 qu'au sud, et ça irait chercher beaucoup moins de maisons. En tout, ça irait chercher à peu près quatre maisons, au lieu de beaucoup plus.

10 Il y a un gros développement à Laval-Nord qui est situé... en tout cas, ça passe à 200 mètres et moins de là, avec une grosse courbe juste au-dessus, avec des gros réservoirs de propane entre les deux et deux stations-service, ça fait qu'on se dit : « Hey! Il y a un facteur de dangerosité, là. » Les gens ne se sentent pas à l'aise que ça passe là. Ils n'ont même pas prévu -- si on regardait dans les rapports -- ils n'ont prévu aucune mesure d'atténuation pour le bruit. Ces gens-là, ils ont raison d'être inquiets, là. Quand ça passe dans la... le stationnement d'une cabane à sucre commerciale, à 200 pieds de la cabane à sucre, où est-ce qu'il y a des enfants qui jouent, ça va passer dans leur eau potable, c'est une entreprise, là, qui voulait se développer quatre saisons, qui va être complètement bloquée, là, par le passage du train juste comme pas du bon côté de la 161.

20 Il y a aussi... Pardon, ça me... je suis un peu intimidée de passer en avant, donc je me cherche un peu.

25 Aussi, dans le bas de la côte du 10, il y a souvent des accidents -- nous autres, on le connaît, le monde ici, à Mégantic, on se connaît tous -- il y a souvent des accidents dans le bas de la côte du 10. On n'ose pas imaginer qu'est-ce qui se passerait s'il y a un train qui passe là, en plus. T'sais, ça ne sera plus rien que des accidents avec une ambulance, là, ça va être du monde qui vont mourir, là. Puis on avait... monsieur, le monsieur de AECOM, là, qui avait répondu à la question, on demandait : « Pour les enfants, là, qui jouent là, dans la cour de la cabane à sucre, avez-vous prévu de mettre des choses de sécurité, des murs de sécurité puis tout ça? » Puis il disait : « Non, on ne peut pas parce que, à cause que ça croise la 161, le 10, on ne peut rien mettre là pour la visibilité. » Donc, il n'y a rien de prévu là pour protéger les gens. Ça fait que c'est un... en tout cas, de mettre ça l'autre côté de la 161, ça serait mieux.

35 Au niveau de... économique, monsieur Jacques Breton en a parlé à la dernière séance, il disait... je vais dire une phrase qu'il a dite, il a dit : « Il est aberrant de bloquer à tout jamais le développement d'une municipalité et ainsi hypothéquer les générations futures. » Parce que, en passant le train au sud de la 161 au lieu du nord, bien ça bloque complètement le développement de la municipalité de Nantes. Là, pour l'instant, O.K., bon, ils ne peuvent pas développer tout de suite puis tout ça, mais c'est bloqué pour toujours, là. C'est les dernières terres blanches qu'il y a à Nantes. Donc... Puis moi, j'ai pris ça

dans les résolutions qu'ils ont écrites, ils disent : « Aucune... » Ils disaient... attends un peu.

5 « *Le fait de passer la voie de contournement ferroviaire au sud au lieu du nord de la route 161 vient mettre un frein au développement commercial et résidentiel déjà prévu, privant ainsi l'économie de la municipalité. Selon la résolution -- là, je la nomme, la résolution de Nantes, là -- "Voie de contournement" déposée par cette municipalité, aucune compensation d'échange de zone de terrain déposée par cette municipalité, aucune -- pardon -- aucune compensation d'échange de zone de terrain n'a été prévue afin de diminuer l'impact important sur le développement futur des constructions résidentielles et aucune indemnisation n'a été prévue pour les pertes économiques.* »

10 Donc, t'sais, pour développer le centre-ville de Mégantic, bien on vient de dévelo... on vient de bloquer complètement le développement de la municipalité voisine, juste parce que le train ne passe pas du bon bord de la 161.

15 On sait que le projet était initié par la Ville de Lac-Mégantic, les municipalités de Nantes et de Frontenac ont été incluses comme sur le tard, comme juste à la fin, dans le fond, du projet, donc les demandes de Nantes et de Frontenac n'ont pas été incluses au projet. Puis c'est ça qui n'est pas correct. Parce que, t'sais, quand on... j'ai entendu monsieur Dostie tantôt parler de Lac-Mégantic, les gens souffrent et tout, t'sais, mais il n'y a pas juste les gens de Mégantic qui souffrent. Savez-vous que
20 le nouveau tracé prévu va passer chez des gens qui ont perdu leur petit-fils, avec une grosse tranchée de 200 pieds de large par 125 pieds de creux? Savez-vous que ce nouveau tracé-là va aussi bloquer le rang de quelqu'un qui a perdu sa fille? Savez-vous aussi que ça va passer juste derrière des orphelins de la tragédie, juste derrière des frères et soeurs, du monde qui ont perdu quelqu'un? T'sais, c'est... ça ne va pas... ce n'est pas juste Mégantic qui a été impactée par la tragédie, mais il y a les voisins, il y a
25 du monde de d'autres municipalités aussi, et le train a été prévu pour passer chez des gens qui ont perdu des êtres chers, puis ça, je trouve que ça n'a pas de bon sens, là. Je ne suis pas la seule à penser ça, aussi.

30 Quand on parle... Là, je vais parler plus au niveau environnement. J'ai regardé la réponse d'AECOM par rapport -- AECOM ou Stantec, là -- par rapport à... aux milieux humides, puis ils avaient d'l'air à dire que... bon, ils nommaient des milieux humides au nord de la 161, sauf que moi, j'ai parlé avec l'entrepreneur qui a travaillé pour faire la 161, puis je peux vous dire que, en tout cas, chez nous, là, la partie nord, les milieux humides ont été brisés parce que tout ce qu'ils ont pris pour faire la 161, les souches, la terre noire, ça a été déposé au nord de la 161, donc le milieu humide, il est déjà détruit,
35 mais sur les cartes que j'ai vues dans les réponses pour les questions de la première partie du BAPE, ils les nomment encore, ces milieux humides là, mais ils ne sont plus là. Puis c'est beaucoup plus solide au nord qu'au sud. Au sud, ils sont venus faire une tranchée chez nous, puis c'est de la terre végétale, c'est un... c'est une tourbière de 18 pouces d'épais avec de l'argile en dessous. En tout cas, ils ont fait une tranchée pour vérifier, là, le sol, c'est devenu comme un genre de sable mouvant, là. On a rentré une
40 perche de quatre pieds de long puis ça a continué à rentrer, là. Ça a dû être sécurisé, c'était vraiment

5 dangereux, là. Ce n'est vraiment pas un sol porteur pour... il va falloir qu'ils mettent... qu'ils creusent beaucoup, beaucoup, beaucoup, puis ça sera, t'sais... je ne comprends pas qu'ils permettent un train là-dedans, tandis qu'au nord, c'est beaucoup plus sec, beaucoup plus solide. Ceux qui connaissent le terrain, et... en tout cas, apparemment, il n'y a personne qui est allé voir sur le terrain pour vérifier, dans... en tout cas, dans les firmes qui ont été consultées.

10 Puis quand on parle de pollueur-payeur, il y a quelque chose qui m'a inquiétée dans la première partie du BAPE, c'est quand Luc-Alexandre Chayer, là, le fonctionnaire fédéral qui est en charge du projet, il disait : « Ah, bien si on détruit la nappe d'eau phréatique de Mégantic, on va offrir des compensations pour ça, on va payer pour ça. » Il y a quelque chose que les gens ne comprennent pas : ce n'est pas de l'argent qu'on veut, c'est de la sécurité, on veut de l'eau potable. De l'argent, ça ne se boit pas; de l'argent, ça n'offre pas de la sécurité. Ce qu'on veut avec cette voie de contournement là, c'est que... le but premier de cette voie de contournement là, c'est supposé d'être que les gens se sentent plus en sécurité, c'est supposé de rallier les gens. Le tracé proposé fait tout le contraire. Ça peut 15 polluer notre eau potable, ça va mettre du monde qui ne dormiront plus la nuit parce que ça va passer à côté d'un gros développement résidentiel. T'sais, Mégantic, on parle de Mégantic, on parle du centre-ville de Mégantic, parce qu'il y a des gens à Mégantic, là, chez qui ça va passer, là; dans le 11, là, ils vont complètement le fermer, peut-être, le rang. C'est un secteur résidentiel. En haut de la rue Salaberry, c'est un secteur résidentiel, puis ça va passer là aussi, ça va passer près de la maison de fin 20 de vie, ça va... il va y avoir une courbe juste au-dessus de l'école de-Fatima. Donc, quand on parle de Mégantic, il faudrait faire attention, il faudrait parler du centre-ville de Lac-Mégantic, parce qu'il y a des gens à Mégantic qui vont être touchés aussi.

25 Donc moi, en tout cas, ce que je... en tout cas, je... pour le reste, il faudrait lire mon mémoire qui va être disponible sur le site.

LE PRÉSIDENT :

30 Il vous reste trois minutes.

Mme JOSÉE MORIN :

35 O.K. Donc, je vais dire ma proposition à moi. Moi, ce que je privilégie, c'est de passer au nord la voie de contournement à Nantes. Je parle... Donc, on parle ici du tracé 2Ci, mais plus près de la voie de contournement, pas où est-ce qu'ils l'ont mis pour aller chercher plus de monde puis ça paraît plus épouvantable dans les rapports. En plus, en longeant la 161. Là, c'est sûr qu'il y a des coûts. Monsieur Garneau, lors des commémorations du cinquième anniversaire de la tragédie, il m'a dit que ça coûterait à peu près cinq millions. Cinq millions sur 133, il me semble que pour empêcher de bloquer le développement d'une municipalité, pour qu'un gros développement soit... dorme plus tranquille, que ça 40 soit plus sécuritaire, il me semble que ce n'est pas cher, cinq millions sur 133, pour protéger le

centre-ville de Lac-Mégantic. De toute façon, si on... juste au niveau des expropriations, là, qu'ils veulent faire au sud, là, ça serait... ils gagneraient de l'argent à le mettre au nord, même s'ils paient le cinq millions.

5 Ce que je voulais dire, aussi, c'est que je ne sais pas s'ils ont pensé à l'ancien Québec Central, qui est déjà une voie ferrée qui était là avant. C'est plat à la grandeur, là. C'est un train qui était là avant. Ils ont parlé : « Ah... » Ils n'ont pas... ils ont dit : « Ah, bien, il doit y avoir des... ce n'est plus les mêmes lois qu'avant, il y a trop de courbes », puis tout ça, mais ce tracé-là existe déjà et il est très plat. Pour
10 ceux qui connaissent le Québec Central, on le sait, que c'est plat à la longueur, ça serait beaucoup plus sécuritaire, ça éloignerait le tracé des gens. Et, de toute façon, ils veulent faire... j'ai regardé les rapports comme il faut, puis ils parlaient de faire un étagement au... par rapport à aller desservir le secteur nord du parc industriel, ça fait que si on passe sur Québec Central, ils seraient déjà au nord du parc
15 industriel, ça fait qu'ils pourraient... en tout cas. Puis s'ils mettent la desserte ferroviaire dans le parc industriel, bien moi, je pense que ça enlève une grosse partie des risques. Donc, je me demande : pourquoi aller détruire ailleurs quand une grosse partie des risques est diminuée?

LE PRÉSIDENT :

20 Merci, madame.

Monsieur Renaud.

LE COMMISSAIRE :

25 Peut-être juste une petite précision, là, madame Morin. Vous parlez d'une pétition de 134 noms, j'aimerais ça savoir, vous dites que ça a été déposé, ça a été déposé à qui?

Mme JOSÉE MORIN :

30 Ça a été déposé ici, lors de la dernière séance du BAPE, à vous.

LE COMMISSAIRE :

35 O.K. C'est cette pétition-là qui...

Mme JOSÉE MORIN :

40 Oui.

LE COMMISSAIRE :

... dont vous parlez? Ça fait que c'est...

5 **Mme JOSÉE MORIN :**

Bien, d'ailleurs, il y a un représentant qui va venir la présenter à cette partie-ci du BAPE.

LE COMMISSAIRE :

10
Donc, ça a été...

Mme JOSÉE MORIN :

15
Oui.

LE COMMISSAIRE :

20
C'est juin 2019? Je pensais que c'était une pétition qui avait été déposée il y a quelques années.

Mme JOSÉE MORIN :

25
Non, c'est la même, c'est... dans le fond, c'est toute la rue Boutin, une partie du rang 10, tout le développement de Laval-Nord, en tout cas, presque toutes les maisons, sauf je pense une, parce qu'il a perdu son gars dans la tragédie, il ne voulait plus en entendre parler puis tout ça, mais je pense que la majorité des maisons du secteur Laval-Nord, Boutin, une partie du 10 a signé cette pétition-là pour appuyer la résolution de Nantes.

LE COMMISSAIRE :

30
O.K. C'était juste pour... je ne comprenais pas c'était quoi la pétition.

Mme JOSÉE MORIN :

35
Ah! O.K. Excusez-moi...

LE COMMISSAIRE :

40
Merci. Merci.

Mme JOSÉE MORIN :

... je n'ai pas précisé, mais des fois je suis nerveuse, j'ai de la misère à...

5 **LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie beaucoup.

10 **Mme JOSÉE MORIN :**

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

15 Alors, merci madame Morin.

Maintenant, j'appellerais monsieur Daniel Poirier, au nom du regroupement de citoyens signataires de la pétition.

20

M. DANIEL POIRIER

M. DANIEL POIRIER :

25 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Oui, bonsoir monsieur Poirier.

30

M. DANIEL POIRIER :

Oui, comme vous l'avez dit, je suis... bien, le mémoire, je le dépose par moi-même, Daniel Poirier, au nom des signataires de la pétition, que j'ai déposée à la dernière rencontre, quand on s'est rencontré au mois de juin.

35

Je vais me présenter.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

40

Début de la phrase, à la page 2 : « Je suis un résident de Nantes dans le secteur [...] »

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] le point le plus bas et sur terrain plat! »

Fin du mémoire.

5

Ça fait... ça, c'était mon mémoire.

LE PRÉSIDENT :

10

Merci, monsieur. Dites-moi, la pétition que vous nous avez déposée, est-ce que vous l'avez remise à d'autres instances?

M. DANIEL POIRIER :

15

Là, il va y en avoir une remise au... à monsieur Berthold puis on va en envoyer un itou au ministre Garneau.

LE PRÉSIDENT :

20

Donc, vous ne l'avez pas déposée à l'initia... bien, à la Ville de Lac-Mégantic?

M. DANIEL POIRIER :

25

Non.

LE PRÉSIDENT :

30

Vous ne l'avez pas déposée encore... Vous allez la déposer directement au ministre Garneau ou à son représentant qui était ici, monsieur Chayer?

M. DANIEL POIRIER :

Bien, on l'envoie par e-mail, là, directement à son bureau, là.

35

LE PRÉSIDENT :

Et quand est-ce que vous avez l'intention de le faire?

40

M. DANIEL POIRIER :

Bien, on va se faire ça dès... c'est cette semaine, là.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez entre-temps obtenu d'autres noms?

M. DANIEL POIRIER :

10

Je pense que oui. Je pourrais revérifier, là, mais entre en ce moment que le dernier BAPE puis là? Oui, j'ai... il y a eu cinq noms de plus, je pense.

LE PRÉSIDENT :

15

Et comparativement... je sais que je... vous ne pouvez pas l'apprécier de façon précise, mais ce nombre de signataires représente quel pourcentage des personnes qui, selon vous, seraient concernées par la voie de contournement?

20 **M. DANIEL POIRIER :**

Bien, indirectement ou directement?

LE PRÉSIDENT :

25

Allez-y dans les deux cas.

M. DANIEL POIRIER :

30

C'est parce que, indirectement, on est dans la zone de 500 mètres, puis selon le... encore un rapport que j'ai vu dernièrement, le ministère du Transport du Québec, ils ne veulent pas -- ils veulent élonger encore, passer à la même place sur la route 61 pour passer au sud, là, parce qu'ils ont un droit acquis pour la zone 61. Là, pour... parce qu'ils voulaient déplacer plus haut, ils ne peuvent pas. Là, ils vont élonger, ça va toucher encore plus de personnes, encore, présentement. Là, je ne le sais plus, à

35

chaque fois qu'on regarde les rapports, ça change à tous les jours, presque. C'est ça que je ne comprends pas, là. Le 500 mètres, s'ils rentrent plus dans notre secteur, ils vont encore toucher plus de résidences. C'est sûr que, à un moment donné, j'ai hâte de me faire une tête, puis je ne peux pas vous dire comment que je pourrais... Il y a des commerçants, aussi, que je n'ai pas embarqués dans ma pétition, c'était rien que les résidents.

40

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Bien, merci beaucoup, monsieur.

5 **M. DANIEL POIRIER :**

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

10

Alors, nous allons prendre une pause de 15 minutes. Merci.

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 20 H 30
REPRISE DE LA SÉANCE À 20 H 48

15

LE PRÉSIDENT :

20

Mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place, nous allons poursuivre. Alors, je... s'il vous plaît, s'il vous plaît.

Alors, monsieur Jean-Claude Boutin.

25

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN

LE PRÉSIDENT :

30

Alors, bonsoir maître Boutin, allez-y.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

35

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

40

Allez-y.

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Ça me fait plaisir de vous revoir ce soir. Alors...

5 **LE PRÉSIDENT :**

C'est réciproque.

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

10

... mes deux points, en fait, touchent, comme vous... j'ai soulevé la dernière fois la question des dommages qu'on appelle « collatéraux », mais que moi j'appelle « dommages directs », dans mon mémoire. Vous avez entendu déjà quelques personnes qui ont... surtout de Nantes, mais il n'y a pas juste Nantes, il n'y a pas juste Laval-Nord, tous les résidents de Mégantic qui seront touchés par cette voie de contournement, et même ceux de Frontenac, qui ne sont pas expropriés vont être touchés, mais on a posé des questions la dernière fois, il n'y a aucune enveloppe budgétaire de prévue pour indemniser ces gens-là. Ça, c'est très, très grave, Monsieur le... parce que, à ce moment-là, on va s'embarquer dans un problème encore plus grave. Là, ces gens-là qui ne sont pas indemnisés vont être pénalisés, vont subir des dommages directs, exemple : perte de valeur, troubles et inconvénients, mettez-en de toutes les sortes, là, les bruits. Ces gens-là, comme je disais la dernière fois, n'ont pas demandé la voie de contournement, ils sont là depuis des années. On a des développements domiciliaires, il y a des futurs développements qu'on veut faire. Écoutez, alors moi, je dis que si on n'a rien prévu, on va terminer ça encore dans la discorde par un recours d'action collective éventuellement. Qui va représenter ces gens-là et qui vont poursuivre qui, messieurs les commissaires? C'est qui qu'on va poursuivre? La Ville de Mégantic dit : « Ce n'est pas nous autres qui a décidé du tracé, c'est les deux gouvernements. » Puis là, c'est CMQR qui l'opère, et là, et on va s'embarquer dans une situation d'imbroglio judiciaire qui va amener encore les gens à avoir des problèmes. On veut éviter, on veut régler les problèmes psychologiques, mais on en crée d'autres ailleurs, ce n'est pas d'avance, là. On tourne en rond avec cette affaire-là.

15

20

25

30

Puis moi, je cite la cause, dans mon mémoire, célèbre, qui a été jusqu'en Cour suprême : Ciment Saint-Laurent versus Barrette. Écoutez, c'est le recours qui dit qu'on peut avoir des dommages sans faute; une compagnie peut causer des dommages même s'ils n'ont pas commis de faute. Alors, on applique directement cette cause-là à tous les gens qui vont subir des dommages, puis ils vont en subir parce que c'est clair et évident qu'on va avoir des inconvénients par cette nouvelle situation-là.

35

Donc moi, je me suis attardé dans mon mémoire surtout à toucher à ce problème-là qu'on vit. Comment qu'on peut régler ça? Les gouvernements ne veulent pas mettre d'enveloppe, bon, bien là, ça coûte déjà de l'argent. Là, on parle du côté nord, ça va coûter cinq millions de plus, mais alors, je vais revenir sur la deuxième partie qui est le tracé nord.

40

Donc moi, je m'attache surtout aux propriétaires, aux gens qui vont résider dans le secteur touché, qui ne seront pas expropriés. Alors ça, c'est mon point premier. Et, en passant, c'est le tracé que je soumets qu'étant le tracé nord, lui, c'est sûr que si on prend le tracé 2Ci, tracé au nord de la 161, c'est clair qu'on va avoir beaucoup moins de dommages, beaucoup moins de monde qui vont être visés. Et, en passant, j'ai fait une petite erreur dans mon exposé, dans mon mémoire, parce que je disais : « Si on passe au nord, on va traverser le 10 », mais là j'avais oublié, malheureusement, que même si on passe au sud, il faut traverser quand même le rang 10. Vous savez, le rang 10, après ça vous avez le rang -- la rue Pie-XI qui suit. Donc, le rang 10, qu'on soit du côté nord ou du côté sud, on le traverse.

Maintenant, il y a une autre chose sur le tracé nord que j'aimerais vous soulever, c'est qu'à la voie de... je veux dire, à la route... la route 161 passe aussi, il y a une traverse au niveau de... de la 161, quand on débute, là, le carrefour giratoire, quand vous prenez le carrefour giratoire puis vous prenez la 161, il y a une traverse à niveau qui est là. Si vous le passez du côté nord, cette traverse-là ne sera plus nécessaire parce qu'on va aller rejoindre le rang 10 du côté nord. Donc, il y a une traverse qu'on vient de sauver parce qu'on passe du côté nord, et on continue, le 10, on est obligé de le traverser pareil d'une façon ou d'une autre, et là, le seul ajout, c'est qu'on va retraverser la route 161. Bon. Ça, c'est clair qu'on va la retraverser un jour ou l'autre, si on veut faire le tracé qu'on reprend l'ancienne voie au centre-ville, ce que je proposais dans les conclusions.

Mais le triage, lui, la question du triage, Ville de Mégantic possède un parc industriel des deux côtés de la 161. Donc, si on fait du côté nord le triage, là, à ce moment-là, avec la voie qui passe, donc on va avoir une traverse du 161 d'une façon ou d'une autre, ou si on continue, bien là, on va reprendre le tracé 2, qui lui continue, traverse la rivière Chaudière puis s'en va chez madame... s'en va du côté de Frontenac. Bon.

Bien, c'est clair qu'on n'est pas... moi, je ne suis pas contre la voie de contournement, là, ce n'est pas ça que je dis, j'essaie de voir le coût qu'on sauverait si on passait de cette façon-là. Même en réintégrant le centre-ville, il n'y aura plus ce genre de spaghetti qu'on voit, là, les voies qui arrivent de partout, il va n'y en avoir qu'une voie. Donc, le développement de la ville va pouvoir quand même se faire parce qu'on va enlever plusieurs voies qui sont là à l'heure actuelle, qui viennent de Nantes, qui s'en vont au parc -- qui s'en vont chez Tafisa puis qui reviennent. Il y a plusieurs voies, si vous avez remarqué, là, au centre-ville, qui vont nécessairement ne plus être nécessaires parce que si on réintègre l'ancienne voie, bien on évite ça, on évite un pont, on évite beaucoup de millions.

Bien, en tout cas, moi, c'est une proposition, parce qu'il y a beaucoup de gens, messieurs les commissaires, qui ne sont pas ici à soir, mais moi je parle régulièrement avec des gens, je sonde les gens, je discute avec les gens. Il y a bien des gens qui disaient : « Écoutez, là, en autant qu'on change les triages puis qu'on met la voie sécuritaire. » Il y en a même qui disaient : « Écoute, qu'on la laisse là, la voie. » Mais c'est beaucoup de gens qui pensent ça, mais la population en tant que telle n'a jamais été consultée par référendum. Ça a été demandé, ça, des référendums. Ça existe pour les

5 municipalités. Si on avait fait un référendum : « Écoutez, voici les propositions qu'on a : 1, 2, 3 », on consulte les gens, on a un rapport. Là, c'est : un dit une affaire, l'autre dit l'autre, mais il n'y a jamais personne qui s'est penché, dire : « Écoute, je donne mon opinion, bonne... franche sur la situation. » Il n'y a pas eu beaucoup de consultations. Puis l'acceptabilité sociale, au point de vue de l'environnement, c'est très important. La jeune Arielle soulevait ça, là, la petite enfant, là, qui est venue témoigner, c'est très important ce qu'on dit là.

10 T'sais, la Loi sur l'environnement, là, je... elle n'a pas cité l'article, mais moi je l'ai cité dans mon mémoire, puis je me permets de le résumer :

15 *« Lorsqu'il délivre une autorisation, le ministre peut prescrire toute condition, restriction ou interdiction qu'il estime indiquée pour protéger la qualité de l'environnement et pour éviter de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être et au confort de l'être humain -- ce que monsieur Dostie parlait un peu, là, l'être humain -- aux écosystèmes, aux espèces vivantes ou aux biens, lesquelles peuvent notamment porter sur des mesures d'atténuation des impacts. »*

Je ne continue pas. C'est dans mon mémoire.

20 Maintenant, la Loi sur le développement durable nous dit :

25 *« Dans le cadre de mesures proposées -- des mesures proposées, le développement durable s'entend des développements qui répond aux besoins du présent, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et économiques des activités de développement. »*

30 C'est ça, votre travail que vous avez à examiner aujourd'hui, là : qu'est-ce que c'est qu'on fait avec cette voie-là, là? Très important, c'est pour des années à venir. Moi, je me suis dit... écoutez, c'est bien beau : « Ça presse, ça presse, ça presse », c'est des générations qui vont vivre avec ça. Prenons le temps qu'il faut. Puis on dit : « Bien, cinq millions du côté nord. » Combien d'argent qu'on va sauver en dommages qu'on va être obligés de réclamer éventuellement? C'est clair que c'est ça qu'on s'en va, là, on s'en va par un problème encore social de division de la population.

35 J'aimerais donc, comme disait monsieur Bellefleur, que ça, ça ne soit pas la voie de division, qu'on puisse s'asseoir tout le monde puis on dit : « Écoutez, oui, bon, on va s'entendre, on va consulter, on va mettre des mesures de sécurité, on va prévoir ce qu'il faut, mais faisons-le comme il faut. » C'est un test qu'on fait aujourd'hui. Écoutez, c'est un cas exceptionnel qui va servir de jurisprudence pour le futur. Écoutez, ce que vous avez à décider, là, c'est des décisions pour l'avenir, pour tout ce qui est du domaine ferroviaire.

40

5 Alors, je pense que ça mérite attention, ça mérite évaluation, ça mérite consultation des gens, puis ceux qui viennent dire leurs pensées, c'est bien, je pense qu'ils ont le droit puis que c'est bon qu'on vienne expliquer. Regardez, même au mois... 16 juillet, une chance qu'il ne fait pas 33 degrés, mais 16 juillet, regardez l'assistance qu'il y a ici. Combien de mémoires qui ont été déposés? C'est que les gens sont quand même intéressés à ce que vous allez faire et décider pour le futur.

10 Alors ça, c'est... Ma conclusion, je l'ai dans mon mémoire, mais dans le fond, ce que je dis : il n'y a rien de prévu pour les dommages directs et collatéraux, entre guillemets; prenons maintenant la voie, le côté nord, ça, tout le monde, il y a beaucoup de gens, même ceux de Mégantic, ils ne diront pas rien, la Ville de Mégantic, elle ne dira pas non, elle, en autant qu'on a une voie de contournement 161 Nord; triage dans le parc industriel. Quand je vois une annonce que, même s'il y a une gare de triage, CMQR va continuer à faire de l'entreposage à Nantes, écoutez, là, il faut quand même être réaliste, là, si on investit des sommes, puis il va falloir qu'ils collaborent à un moment donné, ces gens-là, il va falloir qu'ils donnent leur accord.

15 Alors moi, c'est le but de mon intervention, monsieur le... messieurs les commissaires. Je vous remercie de l'attention que vous portez à tout cela.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous, maître Boutin.

Monsieur Renaud?

25 **LE COMMISSAIRE :**

30 Mais, en fait, monsieur Boutin, je vous remercie, là, c'est... et j'avais une précision, mais je pense que je comprends mieux. Parce que là, vous nous disiez : « Ces citoyens subiront aussi de nombreux inconvénients. » Alors, ce que je comprends des inconvénients que vous mentionnez là, c'est des inconvénients qui sont liés à d'éventuels recours juridiques, là, ce n'est pas... ce n'est pas des inconvénients que je vais appeler physiques, là, comme le bruit ou des choses comme ça, là?

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

35 Oui, bien, oui, c'est tout inconvénient. Écoutez, toute nouvelle situation, là, de cette voie-là amène des inconvénients, c'est sûr, et si on... c'est quelque chose qui peut être quantifiable, on peut réclamer des dommages.

40

LE COMMISSAIRE :

5 L'initiateur a considéré certains inconvénients, mais ce que je comprends, c'est que vous nous dites qu'il n'a pas considéré les inconvénients qui seraient reliés à d'éventuels recours juridiques, c'est ça, là?

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

10 Non non non non non. Non, ça, c'est sûr qu'ils n'ont pas pensé à cette partie-là, mais qui est vraiment tangible, qui va... Regardez, j'ai cité l'article de Jean-Pierre Décarie dans l'affaire de Osisko à Malartic. Écoutez, même, ils ont eu ce qu'on a appelé un « guide de cohabitation », élaboré de concert avec le ministère -- avec la minière et la Municipalité. Dans ce cas-là, on a même eu un guide de cohabitation, on a prévu des indemnités, et même dans ce cas-là il y en a qui ne sont pas satisfaits, qui ont instauré un recours judiciaire, c'est-à-dire une action collective, encore.

15 Mais c'est sûr que les pertes de valeur de propriété, moi, je suis capable de... les gens de Nantes ou même ceux de Mégantic qui ont une perte de valeur de propriété, c'est sûr qu'ils vont pouvoir le réclamer, parce que ce n'était pas là avant. Moi, j'ai plaidé moi-même une cause où une carrière s'est installée alors qu'on avait une gravière sablière, c'était une... puis on est arrivé avec une carrière. Les gens venaient d'acquérir une maison, le voisin, il avait gravière sablière, ça fonctionnait, mais la carrière, ce n'est plus la même chose, on n'est plus dans la même situation, et le juge a condamné la compagnie à des dommages importants. Donc, vous savez, dès que vous avez une nouvelle situation, si ça vous crée des préjudices, vous avez le droit de réclamer, et là, ce n'est rien de prévu, ça veut dire qu'on va se diriger inévitablement par une action collective, soyez-en certains. J'ai des gens dans la salle, ici, qui sont visés et qui certainement vont embarquer dans un recours. Alors, on en a déjà eu un, recours, ça va être un deuxième.

LE COMMISSAIRE :

30 Et puis juste pour compléter, là, le tracé, là, que... dont vous nous parlez, parce que ça serait comme une demi-voie de contournement, là, on descendrait à... au lieu de traverser la rivière Chaudière à la hauteur de la 161, on traverserait au pont actuel?

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

35 On traverserait près de Logibel, en fait, puis qu'on prendrait l'ancienne voie. C'est... ça a déjà été proposé par Frontenac, déjà, au début des discussions, ça, mais ça n'a jamais été retenu. Mais là, on sauverait beaucoup de millions, c'est sûr. Bon. Alors, Mégantic va dire : « Bien, c'est clair, nous autres, on veut garder notre centre-ville, on ne veut plus qu'il y ait de voie ferrée », mais il y aurait quand même beaucoup moins de problématiques, parce que les voies qui s'en viennent de Nantes puis celles qui

vont à Tafisa puis qui revient, il y en aurait probablement juste une, parce que les autres n'existeraient plus, parce que la voie viendrait du côté nord, triage dans le parc industriel et on réintègre. Maintenant, si on continue de l'autre côté, là, c'est une autre alternative, mais moi, c'était mon opinion et de bien des gens, à ce moment-là.

5

LE COMMISSAIRE :

Je vous remercie beaucoup, monsieur Boutin.

10

M. JEAN-CLAUDE BOUTIN :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

15

Merci, maître Boutin.

Madame Ginette Isabel.

20

Mme GINETTE ISABEL

Mme GINETTE ISABEL:

25

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

30

Bonsoir, madame.

Mme GINETTE ISABEL:

35

Bonsoir. Monsieur Boutin vient de mettre la table pour ce que j'avais à dire. Donc moi, j'ai déposé un mémoire en mon nom et aussi au nom de mon conjoint, Daniel St-Pierre. Donc, nous ne parlons pas au nom de la population de Nantes, de Frontenac ni de Lac-Mégantic, mais en notre nom.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

40

Début de la phrase, à la page 1 : « Nous habitons à Frontenac à environ 250 mètres [...] »

Fin de la phrase, à la page 1 : « [...] pour le solage de notre maison. »

On m'a mentionné qu'il ne devrait pas y avoir de problème, et que s'il y en avait, on pourrait toujours poursuivre l'entrepreneur. Vous comprendrez que ça ne nous a pas beaucoup rassurés.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

5

Début de la phrase, à la page 1 : « Et, c'est sans compter le bruit important [...] »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] la deuxième étant ceux qui ont perdu leurs biens [...] »

10

Et la troisième est pour ceux qui seront expropriés ou, comme nous, qui devons subir les inconvénients majeurs, non pas seulement de la construction, mais aussi de la présence future du train à deux pas de nos résidences.

15

Je veux ajouter que nous sommes loin de minimiser ce qu'a vécu la population de Lac-Mégantic, j'ai d'ailleurs fait partie des sinistrés à mon travail, mais le stress que nous vivons depuis quatre ans est important, et comme nous devons vivre avec le train dans le futur, il nous est nécessaire de faire entendre notre voix aujourd'hui. Comme il a été mentionné à la dernière séance du BAPE, il y a 106 résidences qui seraient situées à moins de 500 mètres de la voie de contournement pour le train, et même moins si la voie était au nord. Nous estimons que de nous apporter cette compensation de la perte de valeur de nos maisons n'augmentera pas de façon significative le coût du projet et nous démontrera un traitement juste et équitable pour tous les sinistrés. Merci.

20

LE PRÉSIDENT :

25

Merci à vous, madame Isabel. J'aimerais clarifier une chose. Vous demandez qu'on reconnaisse et qu'on vous dédommage pour la perte de valeur de la... de votre résidence, et vous demandez un dédommagement. Ce n'est pas la même chose. Est-ce que vous demandez les deux? Est-ce que...

Mme GINETTE ISABEL :

30

Non. Nous, on demande minimum de nous rembourser pour la perte de nos maisons.

LE PRÉSIDENT :

35

Donc, si vous recevez, mettons... ce n'est plus une compensation, c'est un dédommagement pour la perte de la valeur de votre résidence, vous resteriez dans votre résidence?

Mme GINETTE ISABEL :

40

On ne sait pas encore si on resterait. On est comme... on se pose la question, présentement. On n'est pas capable de vendre notre maison, donc on devrait rester, et on se dit qu'après que ça aura été

fait, s'il faut la vendre à rabais, au moins on aura eu une compensation et on n'aura pas perdu toute la valeur de notre maison.

LE PRÉSIDENT :

5

Quand vous dites, vous... vous ne l'avez pas mise en vente pour le moment?

Mme GINETTE ISABEL :

10

Non, parce que ça ne donne rien d'essayer de mettre une maison en vente quand il y a trois tracés qui sont prévus, dont un qui peut être chez nous et qu'on soit exproprié, un autre un peu plus loin. Il est... Personne ne veut acheter une maison qui... quand on ne sait pas ce qui va se passer.

LE PRÉSIDENT :

15

D'accord. Donc vous, vous ne... parce que vous avez fait référence explicitement à un dédommagement, mais ce dédommagement, en fait, est essentiellement rattaché à la perte de valeur de votre résidence? D'accord. Merci beaucoup, madame Isabel.

20

Mme GINETTE ISABEL:

Merci.

LE PRÉSIDENT :

25

Monsieur Réjean Roy, s'il vous plaît.

M. RÉJEAN ROY

30

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Roy.

35

M. RÉJEAN ROY :

Bonsoir, oui.

40

Ce que je vais mentionner a probablement été mentionné ce soir à plusieurs reprises.

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Non, j'ai dit : ce que je vais mentionner...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Ah! D'accord, d'accord.

M. RÉJEAN ROY :

15 ... a été représenté par plusieurs. Je reste sur la rue Pie-XI, une rue qui va fermer définitivement.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

20 **Début de la phrase, à la page 1 : « Avec la perte de ma fille il y a maintenant 6 ans [...] »**

Fin de la phrase, à la page 1 : « [...] gare de triage à Lac-Mégantic. »

25 La raison première, c'est que nos décideurs ne trouvaient pas assez esthétique d'avoir des trains en ville, ça fait qu'ils l'ont déménagé à Nantes, sur le chemin de Nantes, où est-ce que le train a parti, d'envoyer le train en haut de la côte, à Nantes, où il est toujours stationné à... pratiquement à tous les soirs, avec ce qu'on a su ultérieurement avec monsieur Bellefleur, ce qu'il contenait, puis ce n'est pas du pétrole, c'est pire. Ce n'est pas mieux ben ben. Ils nous disent qu'ils ne transportent pas de pétrole, mais c'est la pire chose, ça fait que...

30 **(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page no 1 : « Si la mort de 47 personnes et la sécurité [...] »

Fin de la phrase, à la page no 1 : « [...] de Frontenac et de cette partie de la région [...] »

35 Tout ce qui vient de Frontenac, Saint-Ludger, Audet, ils prennent la voie de contour puis ils prennent la rue Pie-XI pour se rendre à l'hôpital, c'est le chemin le plus rapide puis... ça fait que je trouve ça pas trop sécuritaire non plus pour les gens de la région, de fermer cette rue-là, parce que c'est une rue, je pense, qui est importante pour nous puis pour surtout les ambulances qui voyagent là régulièrement, parce que je reste sur le coin, ça fait que je les vois régulièrement passer, circuler, parce que c'est le chemin le plus rapide, quand tu parles avec un ambulancier, c'est l'endroit la plus... le plus sécuritaire pour se rendre à l'hôpital. S'il y aurait un passage à niveau, je pourrais comprendre qu'il

40

5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1 : « Est-ce qu'on nous prend [...] »

Fin de la phrase, à la page 1 : « [...] pour se rendre chez nous. »

Donc... oui, ça, on va sauter ce bout-là, là.

Oui. Le groupe AECOM, ils disent que... bien, nous avait dit de déménager, prendre la voie nord, tout le monde nous dit de descendre sur la rue -- la route 161 Nord, mais je disais d'aller chercher le Québec Central, parce que le Québec Central est plat. AECOM dit que c'est un terrain accidenté. Je pense que si vous voulez venir avec moi, je vais aller vous montrer la place, c'est un endroit qui serait très sécuritaire. La Ville a exproprié... m'a exproprié et mes voisins pour avoir du terrain pour un parc industriel, ça fait qu'il faudrait le desservir. Puis c'est comme je disais à la dernière réunion, la Beauce voudrait prendre le Québec Central pour le remettre en fonction pour s'en aller aux États-Unis. Ça fait que donc, rejoindre le Québec Central n'aurait à peu près aucun impact sur personne, puis ça... on s'éloignerait des *shops* à l'heure actuelle, peut-être qu'éventuellement il s'en construira, mais il s'en construira en conséquence du train et de tout ce qu'il contient. Ça fait que...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1 : « Donc, c'est une gare à Mégantic [...] »

Fin de la phrase, à la page 1 : « [...] au lieu de chercher des solutions. »

Est-ce que la vie des gens sur le bord de la voie ferrée actuelle a plus de valeur que ceux qui résident à Laval-Nord, qui n'ont pas choisi de s'installer sur le bord de la voie ferrée? En plus, combien vont coûter les frais de dévaluation des maisons qui vont... où va passer le train?

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Je reviens sur la gare de triage [...] »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] sauront influencer nos chers décideurs. »

Fin du mémoire.

Ce qui est le gouvernement fédéral, comme que je peux voir.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Roy.

5 Monsieur Renaud.

LE COMMISSAIRE :

10 Monsieur Roy, merci beaucoup de votre présentation. J'avais une petite question, parce que vous dites : « Donc, c'est une gare à Mégantic que ça prend. »

M. RÉJEAN ROY :

15 Oui, parce que...

LE COMMISSAIRE :

« Après, il faut changer la voie ferrée -- s'il faut changer la voie ferrée d'endroit... »

20 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

25 « ... pourquoi ne pas le faire comme il faut? »

M. RÉJEAN ROY :

30 Oui.

LE COMMISSAIRE :

35 Pour vous, c'est deux projets distincts, on peut faire un sans l'autre ou?

M. RÉJEAN ROY :

40 Il y a eu 47 morts, ma fille était dans ça, puis la sécurité c'est important. Le train peut partir n'importe quel temps à Nantes à soir, là, parce que dans 15 minutes ce n'est pas long, là. Tu ôtes les freins puis le train est parti puis il va arriver icitte, là, peu importe la manière qu'il va arriver, mais il va

arriver icitte, là. Peu importe la route qu'il va prendre, il va descendre; il est en haut de la côte. Ça fait que ça prend une gare de triage à Mégantic. C'est ça qui est le plus important. C'est la chose primordiale qu'il faut faire.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Ça fait que si on a un choix à faire, un projet à faire...

10 **M. RÉJEAN ROY :**

La gare. On commence par une gare de triage à Mégantic. Ça, c'est la priorité. Ôtez ça dans... à Frontenac ou à Nantes. Ce n'est pas sur le dessus d'une côte qu'on arrête un train, ce n'est pas la place.

15 **LE COMMISSAIRE :**

Mais est-ce que ça implique nécessairement, si on veut faire la gare de triage dans le parc industriel, est-ce que ça implique nécessairement qu'il faut faire la voie de contournement ou, pour vous, on pourrait faire la gare de triage...

20

M. RÉJEAN ROY :

Pour moi, c'est secondaire. La priorité, c'est une gare de triage à Mégantic, ôter le train d'en haut de la côte. L'accident est arrivé, là, ce n'est pas parce que la voie était mal -- elle était mal entretenue, mais le train s'est rendu pareil, à une certaine vitesse, mais il s'est rendu pareil. Ça fait que donc, n'importe quel temps il peut repartir puis redescendre la côte.

25

LE COMMISSAIRE :

30

Donc...

M. RÉJEAN ROY :

Parce qu'il est en haut d'une côte, là. Tu ne stationnes pas en haut d'une côte.

35

LE COMMISSAIRE :

Non.

40

M. RÉJEAN ROY :

Moi, pour moi, c'est primordial.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, c'est de trouver un moyen... trouver un moyen de faire la gare de triage?

M. RÉJEAN ROY :

10

Ça, c'est primordial. C'est primordial. Après ça, bien comme on dit, la 161 Nord, oui, ça impliquerait le moins de gens possible, ça dérangerait le moins de monde possible, puis aller chercher le Québec Central, bien c'est une place qui est tranquille, qui est planche puis qu'il y aurait *une* belle endroit pour faire une gare de triage, le train arrêterait puis il repartirait, puis il n'y aurait pas

15

LE COMMISSAIRE :

20

Quand vous parlez de gare de triage sur le Québec Central, près du parc industriel...

M. RÉJEAN ROY :

25

Oui.

LE COMMISSAIRE :

... vous parlez...

30

M. RÉJEAN ROY :

L'ancien...

LE COMMISSAIRE :

35

... c'est situé au nord de la 161, dans...

M. RÉJEAN ROY :

40

Oui.

LE COMMISSAIRE :

... près de la rue Villeneuve, là, c'est ça?

5 **M. RÉJEAN ROY :**

Oui, oui.

LE COMMISSAIRE :

10 En haut de...

M. RÉJEAN ROY :

15 L'autre côté de la 161. Parce que c'est sûr qu'il y a un étalage pour traverser de l'autre côté, mais si la Beauce veut un jour traverser là, si on veut développer un parc industriel de l'autre côté, il va falloir un jour ou l'autre passer, puis là, bien ça serait la seule endroit où est-ce qu'on pourrait traverser la 161, avec un étalage de routes puis de voie ferrée. Ça fait que là, il y aurait le moins d'impact possible sur tous les gens, en principe, puis plus de sécurité aussi.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie beaucoup.

25 **M. RÉJEAN ROY :**

C'est la seule chose. Merci.

LE PRÉSIDENT :

30 Merci.

M. RÉJEAN ROY :

35 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

40 Bonne soirée, oui.

LE PRÉSIDENT :

Municipalité de Nantes, je ne sais pas qui va la représenter.

5

M. JACQUES BRETON

LE PRÉSIDENT :

10

Bonsoir, monsieur Breton.

M. JACQUES BRETON :

15

Bonsoir. Bon, mon mémoire, il y en a une partie qui a déjà été déposée dans le premier BAPE, donc cette partie-là je vais la survoler, et il y a une deuxième partie que c'est un texte qu'on a écrit v'là pas longtemps, et il y a une troisième partie qui est une annexe.

20

Ce document a été réalisé à l'interne de la Municipalité de Nantes, ça fait qu'on n'a pas consulté de firme, de média ou de com, là, on a fait ça vraiment à l'interne.

25

Moi, ça fait 57 ans que je vis du long de la voie ferrée actuelle, ça fait que je l'ai vu évoluer avec le temps, à partir de mon enfance à venir jusqu'à aujourd'hui. Je peux vous en parler pas mal des bonnes et mauvaises pratiques qu'il y a eu dessus.

30

Les trains qui ont circulé sur cette voie-là, quand c'était le Canadien Pacifique, c'était entretenu à un niveau assez élevé, donc les risques étaient moins énormes. Les pratiques de... ferroviaires là-dessus étaient bonnes aussi, car les choses servaient aux bonnes choses. Donc ici, au centre-ville, il y avait une gare de triage, et à Vachon et à Nantes, c'était uniquement des voies d'évitement pour que les trains se rencontrent. Donc, ces compagnies-là avaient des normes qui sont les bonnes pratiques. C'est quand MMA a arrivé dans le décor que tout a changé, là. La Ville de Lac-Mégantic voulait améliorer leur centre-ville, puis visuellement, les trains, ce n'était pas très beau, puis il y avait le projet d'expansion de la voie -- du centre sportif, qu'on ne savait pas s'il allait aller à côté de la polyvalente ou atterrir où est-ce qu'il est aujourd'hui. Donc, en sortant la voie de triage du centre-ville, là, on réglait deux problèmes d'un coup. Ça fait que les décideurs de l'époque, ils ont pris des décisions, puis chaque conseil municipal, par son époque, prend des décisions.

35

40

Mais là, MMA, eux autres, là, il fallait qu'ils fassent du triage quand même, là. Donc, où qu'on va faire ça? On va faire ça sur les voies d'évitement, et là, le début des problèmes a commencé. On va faire ça en haut de la côte, aux deux bouts, et en plus de ça, on va laisser des trains sur la voie principale. Ça fait que ça, ce n'est pas dans le texte, là, que vous avez là, là. Je survole la première

époque -- la première partie, là, pour se mettre dans le contexte. Là, on regardait ça, c'est... dans notre plan de sécurité civile, on... il y a un risque, là, il y a un aléa important là, là, qu'il faut évaluer, là. Donc, on dit : nos pompiers, il faut qu'ils soient formés, là, s'il arrive quelque chose, là, il faut qu'on soit prêts, là.

5

Ensuite de ça, la compagnie MMA obtient un... obtient du ministère du Transport une autorisation de circuler sur la voie avec un conducteur. Ils viennent nous annoncer ça, puis on leur dit : « Bien, ça n'a pas de bon sens, tu ne peux pas faire ça. Ce gars-là, il a un malaise, il a une crise cardiaque, il a n'importe quoi, il arrive quoi avec ce train-là? — Il y a un système de freins automatiques, s'il ne bouge pas la manette en dedans de tant de secondes, tout arrête tout seul. — O.K. Bon. » Ça fait que là, ils ont l'air à savoir ce qu'ils font, hein? Jusqu'au jour où est-ce que, là, on laisse les voies -- les trains sur la voie, on laisse les trains sur la voie les portes pas barrées. Là, au lieu de l'arrêter, parce qu'ils ne sont plus capables de le repartir le matin, ils la laissent en marche toute la nuit, les portes pas barrées. C'est quoi qui empêche quelqu'un d'aller activer la manette puis de partir ça? Moi, je ne suis pas ingénieur en train, hein, mais il y a des risques importants, là, il y a des gros risques partout, dans tout ce pedigree-là, avec l'autorisation du ministère des Transports, qui ont coupé la majorité de leurs agents dans ces années-là pour faire des vérifications. Donc, on décline, on décline, on décline et on décline en sécurité.

10

15

20

Et là, arrive la tragédie. Il faut vivre avec ça, nous autres, là, des morts, du monde qui sont sortis de leur vie quotidienne, qui sont envoyés un peu partout dans la région pour... dans nos petites communautés, on se connaît tous, on s'entraide, mais ce n'est pas fini, là, ça va durer des mois, ça, puis après ça, il y a les expropriations puis beaucoup de dommages. Bon. Ça fait que là, ça, ça fait un peu le début, là.

25

47 victimes. 47 victimes, là, qu'il y a des amis proches, il y a des parentés, il y a toute une communauté qui vit la proximité, qu'on ne retrouve pas dans les grosses villes, là. Dans les grosses villes, le monde sont un peu chacun à leurs choses, tandis que nous autres, icitte, on est une communauté; communauté qui s'entraide, qui s'aide, qui essaie de vivre ensemble, qui essaie de changer des dynamiques, là, enterrer les guerres de clocher puis tout ça, pour arriver à faire un tout puis créer une région dynamique puis qui est l'fun à vivre. Mais là... On va embarquer dans la deuxième partie de...

30

Le début du... de la voie de contournement se fait uniquement par la Ville de Lac-Mégantic. Ça fait que là, on est rendu à quand on a été convoqué par la Ville Lac-Mégantic pour être impliqué dans le processus d'établir un tracé de voie de contournement ferroviaire. Nous autres, on s'en va là de bonne foi, on croit qu'on va pouvoir faire valoir nos points de vue. Les rencontres se passent bien, au début, mais on ne pouvait pas dévoiler à nos citoyens, parce qu'on nous a fait signer une clause de confidentialité. Comment je peux informer mes citoyens si j'ai signé une clause de confidentialité?

40

5 Ça fait que je me souviens qu'au dernier BAPE, monsieur Zayed, vous-même, vous m'avez posé la question : « Est-ce que vous avez informé vos citoyens? » Oui, mais sur le tard à cause d'un élément comme ça. Puis je ne veux pas taper sur la tête de personne, là, je veux juste rétablir les faits de comment que ça s'est passé, parce que je me souviens de questions que vous m'avez posées à l'époque, qu'on n'a pas pu répondre directement, parce qu'on ne s'est peut-être pas reparlé, et vous m'avez posé des questions sur mon téléphone v'là pas longtemps, dont je vais répondre plus tard.

10 Ça fait que là, on a un gros dilemme : comment qu'on fait pour transmettre ça à nos citoyens si on ne peut pas en parler? Là, on s'informe un peu juridiquement. Cette clause de confidentialité là, elle ne devrait pas être là. Ça va? Oui? Puis on était très malaise -- mal à l'aise avec cette situation envers nos citoyens. Donc, la Ville décide qu'on enlève ça puis on va pouvoir en parler à tout le monde. La première présentation avait été faite icitte, par rapport au BAPE, puis toutes les choses qui entouraient ça, donc ça devenait plus public.

15 Dans un premier temps, j'avoue qu'on parlait d'un tracé au sud, mais juste avant le BAPE, j'ai des revendications de mes citoyens qui me disent : « Non non, ça ne prend pas ça au sud, ça prend ça au nord, parce qu'on a des gros problèmes, là. » Donc, on décide d'appuyer nos citoyens et on s'en va au nord. Là, on se met à vérifier toutes les choses que ça nuirait dans la municipalité. Il y a bien des lacunes, je pense que le monde vous en a fait *une* bonne étalage ce soir, pour la municipalité de Nantes, tout ce que ça l'implique, tous les inconvénients, toutes les pertes, tous les préjudices et les dommages, autant l'environnement, le sonore, le... la quiétude. Il y a bien des facteurs qui vont influencer sur nos citoyens. Nos discussions avec...

25 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Breton, il reste trois minutes.

M. JACQUES BRETON :

30 Oui? O.K. On va accélérer.

35 Bon. Dans le rapport du BAPE, en 2016, les discussions allaient rondement avec Lac-Mégantic puis Frontenac, donc ça allait bien. Les chiffres des variantes sortent -- parce qu'on demande des variantes -- et là, je sens, là, que nous autres, les trois maires qui fait la discussion, là, il y a une pédale de frein qui vient des deux paliers de gouvernement. Là, là, je ne veux pas que les élus de Nantes et les élus de Lac-Mégantic et les élus de Nantes -- de Frontenac soient en cause, je veux parler des décideurs, de ceux, là, qui ont le pouvoir sur l'argent, là : monsieur Couillard, monsieur Fortin, monsieur Trudeau et monsieur Garneau. C'est eux autres qui ont le gros bout du bâton dans toute la patente. C'est eux autres qui ont le pouvoir de dire : oui ou non, on change de place. Parce que je ne pense pas
40 que la mairesse de Lac-Mégantic avait une grosse influence sur ce bout-là.

5 Là, il y a une place que je me suis senti un peu bizarre, là, c'est quand que la firme Stantec était supposée d'aller nous représenter à Québec pour appuyer nos variantes, mais que ce monsieur-là n'a pas recommandé nos variantes. Il y a anguille sous roche, là, à quelque part, que je n'aime pas du tout cette situation-là. Je n'aime... Il y a de quoi qui n'est pas clair dans ça, puis je le précise dans mon mémoire parce que c'est un élément important qui découle sur tout le reste après, là. On fait une demande en bonne et due forme avec une résolution au gouvernement fédéral de reconsidérer la décision, ça n'a même pas pris deux semaines, la réponse est revenue : « Non. C'est non, on ne change pas ça de place, c'est là que ça va, c'est là que ça reste. »

10 Quand on a un gros -- une grosse quantité de citoyens qui vous disent depuis deux BAPE, depuis des rencontres et des rencontres et des rencontres qu'on rempire la situation au lieu de l'améliorer, je pense qu'il ne faut pas être bien, bien devin pour comprendre ça. On ne demande pas de doubler les coûts, on demande à peu près quatre, cinq millions pour la mettre de l'autre bord. On va exproprier une maison, la madame elle nous a dit de vive voix : « Je suis prête à m'en aller, je ne veux pas avoir un train à côté de moi, ça fait que passez-la icitte pour que je sois sûre qu'ils m'exproprient. » Puis là, il n'y en a pas d'autres maisons autour. Après ça, là, c'est : go, là, passez tant que vous voulez.

15 Puis là, si on embarque sur l'autre côté, qu'on s'embarque dans un recours collectif, je peux peut-être bien penser que ça va coûter plus cher que cinq millions. Peut-être que le gouvernement -- les deux paliers de gouvernement devraient reconsidérer leurs choses. Puis les tracés, ils sont déjà là, là, on n'invente rien qui fait que ça va coûter des 300 000 puis des millions de plus d'ingénieurs, ils sont déjà là, les tracés.

20 Donc, en conclusion...

25 **LE PRÉSIDENT :**

J'allais vous demander de conclure.

30 **M. JACQUES BRETON :**

35 Oui. Beaucoup de gens vont être perdants, puis c'est juste de la bonne volonté, là. Donnez-nous une chance, à cette région-là, de pouvoir vivre en quiétude. Autrement que ça, on s'embarque, là, dans les guerres de clocher encore, une paroisse tape sur l'autre, puis l'autre tape sur l'autre, puis là, un veut sa voie, puis l'autre ne l'a pas, puis les combats juridiques, puis là, le gouvernement va peut-être bien se décourager avec le temps, il n'en fera pas pantoute; ce que certains voudraient.

40 Regardez, ça ne coûte pas cher, pour acheter la paix. Moi, à un moment donné, je suis rendu là dans mon message : monsieur Zayed, monsieur Renaud, écoutez ce que les gens vous ont dit, faites vos conclusions et vos recommandations. Je le sais que ce n'est pas vous autres qui décidez, mais

vous avez un pouvoir sur ces élus-là que nous autres, on n'a pas. Ça fait que je vous demande votre grande compréhension et votre grande sagesse pour faire les bonnes recommandations.

LE PRÉSIDENT :

5

Merci, monsieur Breton. J'aurais quelques questions peut-être qui sont... elles sont interreliées. Une de vos préoccupations, c'est la protection du lac de l'Original?

M. JACQUES BRETON :

10

Oui. C'est un lac avec une faible profondeur, il ne faut pas qu'il y ait de déversement là, il meurt.

LE PRÉSIDENT :

15

Est-ce que vous croyez que le tracé sud de la 161 va assurer une plus grande protection que le tracé nord?

M. JACQUES BRETON :

20

Le tracé sud, il y aurait une barrière naturelle avec la route 161, mais on a vu icitte, au centre-ville, là, que quand il y a un déversement, là, ce n'est pas une rue qui arrête ça, là. Quand ça décide de passer, ça passe. Là, il y a des grosses traverses, là, pour l'eau qui va traverser l'autre côté, puis le pétrole en feu, il va se rendre en bas, d'une façon ou d'une autre, qu'on soit au nord ou au sud, il va se rendre en bas pareil.

25

LE PRÉSIDENT :

Au fond, ce que vous dites, c'est que peu importe le tracé, le lac de l'Original est à risque?

30

M. JACQUES BRETON :

Est à risque, oui.

LE PRÉSIDENT :

35

C'est ça que vous dites, là, peu importe le tracé?

M. JACQUES BRETON :

40

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

5 O.K. Maintenant, pour la question de la gare de triage, probablement que vous avez vu, si vous avez suivi les démarches que poursuit la commission, vous avez vu que la commission a adressé un certain nombre de questions à CMQR...

M. JACQUES BRETON :

10 Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... en regard justement de l'utilisation éventuelle de la gare de triage au centre... au parc industriel, si, dans ce cas-là, qu'est-ce qui arriverait de la voie d'évitement de Nantes. Et la réponse -- peut-être que vous l'avez vue, là -- la CMQR n'a pas l'intention de s'affranchir ou de ne pas utiliser la voie d'évitement de Nantes, au contraire, donc elle a écrit tout un argumentaire pour dire qu'elle continuerait à faire ses travaux à Nantes pour la question de voie d'évitement. Si... est-ce que, pour vous, la voie d'évitement à Nantes pourrait continuer à être utilisée sans problème s'il y a la gare de triage au parc industriel de Mégantic?

M. JACQUES BRETON :

20
25 Si tout le triage se fait au centre-ville, je ne comprends pas pourquoi qu'on continuerait à faire du triage en haut de la côte. On est-tu irresponsable à ce point-là dans cette compagnie-là aussi, quand on leur aurait ajouté au projet actuel une gare de triage en bas de la côte? « Malgré que tu me fais une gare de triage, je vais continuer à faire mes opérations en haut, moi. » Il y a un bout que je ne comprends pas, là. Ils sont irresponsables ou quoi?

LE PRÉSIDENT :

30 Attendez un petit peu, là, je vais laisser, céder la parole puis je reviendrai par la suite.

LE COMMISSAIRE :

35 Ce qu'on comprend plutôt, là, c'est qu'il y a une distinction -- vous pourrez me l'expliquer, là, vous connaissez ça mieux que moi -- il y a une distinction entre le triage et l'évitement.

M. JACQUES BRETON :

40 Oui.

LE COMMISSAIRE :

Si on fait le triage dans le parc industriel...

5 **M. JACQUES BRETON :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

10

... est-ce qu'il est raisonnable de continuer à faire de l'évitement à Nantes?

M. JACQUES BRETON :

15

Oui, parce que, admettons, là, mettons mais que la gare de -- mais que la voie de contournement soit faite, là, imaginez-vous que les convois de pétrole, là, ils vont recommencer. Puis là, les *pipelines* ne sont pas passés au Québec. On rallonge le tracé, là, de 7, 800 kilomètres pour monter par la vallée de la Matapédia pour aller mener le pétrole à Halifax. Par icitte, là, ils regagnent, là, en transport des heures et des millions à passer icitte. Imaginez-vous mais que la voie de contournement soit faite puis que le gouvernement fédéral leur donne le go, comment vous pensez qu'il va en passer de trains, icitte? Il va en passer trois fois plus que *quessé* que le CP Rail avait dans le temps, puis ils avaient quand même un bon volume, là il va en passer trois fois plus. Donc, on dit... Oui. On dit que la voie d'évitement va être nécessaire, pour répondre à votre question, parce que les trains ils viennent dans un sens et ils descendent dans l'autre sens dans la même journée. Donc, la vocation de la voie d'évitement, c'est de se déplacer pour en laisser passer un, et l'autre continue. C'est ça, une voie d'évitement.

20

25

LE COMMISSAIRE :

Donc, de conserver les installations à Nantes...

30

M. JACQUES BRETON :

À Nantes, ils sont nécessaires.

35

LE COMMISSAIRE :

... ce n'est pas contradictoire avec la... de mettre la gare de triage...

40

M. JACQUES BRETON :

Si on fait une gare de triage icitte puis qu'on continue à faire du triage en haut, c'est illogique.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Non.

10 **M. JACQUES BRETON :**

Si on garde la voie d'évitement en haut pour que les trains se rencontrent, et que CP Rail l'a toujours utilisée comme ça, c'est normal.

15 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci. Est-ce que vous avez été informé par CMQR que la voie d'évitement de Nantes allait continuer à être utilisée même s'il y avait la gare de triage au parc industriel de Lac-Mégantic?

M. JACQUES BRETON :

25 Je ne ferai pas de reproches à beaucoup de monde, là, mais CMQR puis la Municipalité de Nantes, là, c'est zéro communication. J'ai demandé au monsieur qu'il y avait ici l'autre jour, assis avec moi dans la gang, là, j'ai dit : « Je veux avoir accès à la même chose que Lac-Mégantic ont dans les contenus des trains. » Parce que moi, là, dans mes pompiers, là, si j'approche d'un train de chlore déraillé, là, ce n'est pas le même périmètre de sécurité qu'un train d'huile qui a tombé à terre. Un train d'huile, ça va sentir, mais ce n'est pas dangereux pour la vie; un train de chlore, là, le périmètre de sécurité autour, là, il est énorme. Il faut que j'évacue du monde. Il y a un risque que ce monde-là se fasse tuer par les gaz. Je n'ai pas accès à ça. J'ai zéro puis une barre. Là, il faut que je commence à lire sur les trains, comme monsieur Bellefleur a fait, c'est quoi qu'il y a dans ça. Bon, dans ça, là, CANUTEC me dit que selon tel type de numéro, j'ai affaire à tel type de matière, mais je ne sais pas c'est quoi qu'il y a dedans. Je sais que dans ce bloc-là c'est des chlorides, dans ce bloc-là c'est du pétrole, dans ce bloc-là c'est du diluant de gaz de schiste...

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 O.K. Est-ce que la Ville de Lac-Mégantic vous a informé que la voie d'évitement de Nantes

continuerait à être utilisée même s'il y avait la gare de triage à Lac-Mégan... au parc industriel?

M. JACQUES BRETON :

5 Dans les grandes communications qu'on a avec CMQR, je l'ai appris par les journalistes aujourd'hui. C'est un peu aberrant.

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, Lac... En fait, je vous pose la question parce que nous avons adressé une question à CMQR, elle est très explicite : « Avez-vous communiqué cette information à Transports Canada, au MTQ, à la Ville de Lac-Mégantic? » Puis la réponse -- on a demandé une tarification, remarquez, là, on attend la réponse -- la réponse de CMQR, c'est : « Nous avons mentionné aux parties concernées cette infor... la nécessité de continuer à utiliser la voie d'évitement de Nantes à de nombreuses reprises. » Ça fait que je voulais... on voulait juste savoir, comme commission : est-ce que l'ultime destinataire, finalement, de cette décision a été informé que la voie d'évitement continuerait à être utilisée? Donc, est-ce que je comprends que vous l'avez apprise aujourd'hui, cette information-là, par des journalistes?

M. JACQUES BRETON :

20 Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 D'accord. Bien, merci beaucoup.

Monsieur Renaud.

LE COMMISSAIRE :

30 Juste pour compléter, parce que...

M. JACQUES BRETON :

35 Oui.

LE COMMISSAIRE :

40 ... vous avez dit tout à l'heure une question que vous avez reçue sur votre téléphone, je voulais juste clarifier, c'est la question que la commission vous a transmise...

M. JACQUES BRETON :

Oui, pour CANUTEC.

5 **LE COMMISSAIRE :**

... sur... c'est ça, sur l'agent de planification désigné, là, si vous avez inscrit quelqu'un de responsable des mesures d'urgence à Nantes, s'il est inscrit...

10 **M. JACQUES BRETON :**

15 Nous autres, dans nos aléas, on avait déterminé que le train était quand même majeur dans notre territoire. Donc, on avait été accusé à tort, dans le temps, d'avoir mal intervenu sur le train, mais les compagnies d'assurance qui étaient derrière tout ça se sont fait rappeler à l'ordre que tous mes officiers qui ont intervenu sur le train, ils avaient eu la formation de comment intervenir sur un train. Là, elles ont été obligées de se rétracter un peu, les compagnies d'assurance, parce que mes officiers savaient quoi faire sur un train.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Mais le... en tout cas, c'était juste pour clarifier, vous pourrez répondre à la question, la question vous a été transmise par écrit, là, on s'attend...

25 **M. JACQUES BRETON :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

30 ... à une réponse écrite, mais quand même, vous connaissez CANUTEC, vous connaissez le...

M. JACQUES BRETON :

CANUTEC, je l'ai dans ma valise et je me promène avec tout le temps.

35 **LE COMMISSAIRE :**

40 Ils ont un processus, parce que vous pouvez recevoir de l'information sur ce qui est transporté par l'exploitant.

M. JACQUES BRETON :

5 Oui, on peut recevoir de l'information d'eux autres, et on peut aller voir sur le site AskRail -- A-S-K Rail -- que c'est un autre site d'informations, mais comme je vous dis, les losanges qu'il y a sur les côtés des trains, rouges avec un rectangle blanc et une écriture noire, ça, ça te donne des groupes, ça ne te donne pas précisément c'est quoi le contenu dedans...

LE COMMISSAIRE :

10 Oui oui.

M. JACQUES BRETON :

15 ... à quel pourcentage de dangerosité qui est dedans.

LE COMMISSAIRE :

20 Oui, je comprends.

M. JACQUES BRETON :

25 Du chlore, s'il est dilué, il n'est pas dangereux, mais s'il est presque pur, il est très dangereux.

LE COMMISSAIRE :

30 Ah, O.K. Le... je suis d'accord avec vous. La... le point était qu'à partir du moment où vous avez une personne responsable des mesures d'urgence inscrite...

M. JACQUES BRETON :

35 Oui.

LE COMMISSAIRE :

40 ... comme personne désignée auprès de CANUTEC, reconnue...

M. JACQUES BRETON :

J'ai un officier qui vient de finir...

LE COMMISSAIRE :

... à ce moment...

5 **M. JACQUES BRETON :**

... ses formations HAZMAT, là, ça fait qu'il est assez qualifié pour...

LE COMMISSAIRE :

10

Mais il faut faire une demande chez CANUTEC, de sorte que CMQR puisse... C'est de cette nature-là, la question.

M. JACQUES BRETON :

15

O.K., c'est vers là que vous voulez m'amener? O.K.

LE COMMISSAIRE :

20

C'est ça, la question qui vous avait été transmise...

M. JACQUES BRETON :

25

Oui. O.K.

LE COMMISSAIRE :

... que vous avez reçue sur votre... sur votre téléphone.

30 **M. JACQUES BRETON :**

35

Bien là, c'est tout récent, ces formations-là, ça fait que s'il faut inscrire du monde, on le fera, là. Mais CMQR n'ont jamais été coopératifs à nous transmettre l'information, puis quand tu as préparé le *package* pour l'envoyer à Mégantic, quelle différence qu'il y a à l'envoyer à Nantes en même temps? Le travail est fait, là, il n'y a pas de différence à l'envoyer à un et à l'autre.

LE COMMISSAIRE :

40

Je vous remercie.

M. JACQUES BRETON :

Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Breton.

Monsieur Daniel Poirier.

10

M. DANIEL POIRIER

M. DANIEL POIRIER :

15

Rebonjour.

LE PRÉSIDENT :

20

Oui, bonsoir monsieur Poirier.

Donc, vous vous présentez à titre personnel, cette fois-ci?

M. DANIEL POIRIER :

25

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

30

D'accord.

M. DANIEL POIRIER :

35

C'est bien beau que je représente tout le monde, là, mais à un moment donné, j'ai mon opinion, moi aussi, là.

LE PRÉSIDENT :

40

D'accord. J'espère qu'elle rejoint celle de votre pétition?

M. DANIEL POIRIER :

Oui, puis plus un peu.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

10 **M. DANIEL POIRIER :**

10

O.K. Bon, c'est bien beau -- c'est ça que je dis -- que ma pétition, on l'a faite, on a fait plusieurs assemblées dans notre secteur, par contre, j'ai eu des appels téléphoniques du monde de Frontenac, aussi. J'ai dit : « Je m'occupe de Nantes, je ne m'occupe pas de Frontenac. » Mais comme monsieur Boutin a dit ce soir, le tracé -- puis on en a parlé dans nos réunions, nous autres -- qu'on pourrait passer exactement au nord puis que la gare de triage serait au nord. Selon le rapport Rivard, ils voulaient faire un pont d'étagement sur la rue Villeneuve. Si on passerait au nord, on passerait la route 161, suite... selon le rapport, ils voulaient en faire un, *repogner* en arrière de Logibel, et on n'aurait pas besoin de traverser la rivière Chaudière, revenir, puis on lui coûterait la moitié du prix, puis nous autres, on aurait le nord. Ça, c'est un point de vue.

15

20

L'autre affaire que je voudrais mentionner, c'est les tests sonores qui ont été faits en 2016. C'est parce que les normes ont été changées en 2018. Là, je voudrais savoir, ils vont-tu en faire d'autres? Parce que là, ce n'est plus pareil, puis les tests, on... ce n'est pas bien, bien conclusion, ils n'ont pas pris exactement à des places bien précis, là. Ça, je n'ai pas de réponse à ça.

25

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, les informations que nous avons eues, pour le moment, la commission les a jugées suffisantes pour pouvoir faire sa propre analyse.

30

M. DANIEL POIRIER :

O.K.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est sûr que si vous étiez venu avec ce genre de questionnement lors de la première partie de l'audience, j'aurais adressé la question...

40

M. DANIEL POIRIER :

Oui oui oui, je sais.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... aux personnes-ressources, mais actuellement, si jamais vous considérez que vous... il y a des choses quand même à éclaircir et que ces éclaircissements pourraient aider l'analyse de la commission, vous pouvez encore nous adresser, à la commission, des questions que nous analysons et que nous adresserions éventuellement à des personnes-ressources ou à l'initiateur.

10

M. DANIEL POIRIER :

O.K. Puis la question que vous avez posée tantôt à monsieur Breton sur la pente, si elle passerait au sud ou au nord de la route 161, la pente est vers le lac...

15

LE PRÉSIDENT :

Non non non, ce n'est pas la pente. J'ai demandé... La question ne touchait pas du tout la pente.

20

M. DANIEL POIRIER :

O.K.

25 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai demandé si le fait... en fait, il y a plusieurs intervenants qui sont venus...

30 **M. DANIEL POIRIER :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

35 ... dont vous, pour demander un tronçon nord plutôt qu'un tronçon sud...

M. DANIEL POIRIER :

Oui.

40

LE PRÉSIDENT :

... et je posais la question au maire pour savoir si, selon lui, le tronçon nord ou sud serait plus protecteur pour le secteur du lac de l'Original. C'était ça ma question.

5

M. DANIEL POIRIER :

Oui.

10

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'était pas en lien avec la pente.

15

M. DANIEL POIRIER :

O.K. Mais...

LE PRÉSIDENT :

20

Bien, la pente de...

M. DANIEL POIRIER :

... c'est une pente naturelle pareil, l'eau, elle descend...

25

LE PRÉSIDENT :

Oui oui, non, je comprends très bien.

30

M. DANIEL POIRIER :

O.K. C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

35

Je comprends très bien. Lui m'a répondu de cette façon-là...

M. DANIEL POIRIER :

40

O.K.

LE PRÉSIDENT :

... mais moi, je ne visais pas nécessairement la pente.

5 **M. DANIEL POIRIER :**

O.K. Puis les zones humides, bien, dans notre secteur, c'est ça, que ça soit au sud ou au nord, ça ne change absolument rien, on en a sur les deux côtés, et puis on demande qu'ils passent du long de la tracée de la 161 pour éviter une maison à la place de cinq, c'est ça qu'on a... qu'on demande.

10

Puis pour le monde de Frontenac, bien, je pense que monsieur Boutin vous l'a bien éclairci tantôt, que son idée... moi, je la trouve super bonne, on éviterait beaucoup d'argent et qu'on pourrait avoir notre gare de triage à Mégantic, qui sauverait bien des problèmes. Je vous remercie.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous.

20

Mme YOLANDE BOULANGER

LE PRÉSIDENT :

25

Madame Boulanger ou mesdames Boulanger, c'est comme vous voulez. C'est madame ou mesdames? Parce que je pense que... Non, ça va être madame? O.K. Parce qu'on m'a dit que vous vouliez être accompagnée de votre fille, là.

Bonsoir, madame Boulanger.

30 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Bonsoir. D'abord, je dois vous dire que je suis la grand-mère d'une victime; le train m'a ravi mon petit-fils, puis maintenant ils sont après vouloir ravir ma terre.

35 **(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page no 2 : « Nous sommes propriétaires de terres [...] »

Fin de la phrase, à la page no 2 : « [...] et celle des animaux vivant sur la ferme. »

40

Quand je dis « rendra difficile l'accès », ça nous obligerait, à ce moment-là, ça nous obligerait de

5 prendre toujours la route 204 pour aller entrer dans une entrée beaucoup plus loin, pour revenir sur nos pas pour aller sur nos terres, et puis ça pourrait prendre, par exemple, une demi-heure de route pour aller faire des petits travaux des fois qui ne sont pas tellement, nécessairement longs. Je fais juste penser à étendre de l'engrais, ça ne prend pas de temps, vider un chariot de ça, là, mais à une demi-heure de route tout le temps, à chaque fois pour aller à ces affaires-là. Ça fait que c'est vraiment un gros problème.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

10 **Début de la phrase, à la page no 2 : « Mardi, le 11 juin, plus de deux cents [...] »**

Fin de la phrase, à la page no 3 : « [...] détruire davantage la ville en l'enclavant. »

15 Je pense, par exemple, chez nous, du côté... en face de la ferme, si on peut dire, de l'autre côté de la 204, c'est un terrain qui est de réserve, donc j'imagine, s'il était en réserve, qu'ils ont déjà pensé peut-être à agrandir leur ville de ce côté-là, parce que pour agrandir Mégantic, avec un... dans un futur, si jamais quelqu'un a le... la vision d'un futur, il n'y a plus grand place à aller. Il y a vers chez nous sur la 204, puis un peu dans le... la rue Pie-XI aussi, qui a un beau grand terrain, assez qu'il pourrait être développé. Ça fait que, c'est ça, c'est... puis là, ils l'enclaveraient.

20 **(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page no 3 : « Pourquoi s'acharner à vouloir détruire [...] »

Fin de la phrase, à la page no 3 : « Un point qui nous inquiète par-dessus tout [...] »

25 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Boulanger...

30 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Oui?

LE PRÉSIDENT :

35 ... peut-être aller vers l'essentiel pour...

Mme YOLANDE BOULANGER :

40 Oui?

LE PRÉSIDENT :

... parce qu'il resterait trois minutes, environ.

5 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Oui? Bon, bien, O.K. C'est la nappe phréatique.

LE PRÉSIDENT :

10

Je ne veux pas vous bousculer, mais peut-être choisir les points clés.

Mme YOLANDE BOULANGER :

15

Oui, d'accord. Le plus... qui nous inquiète le plus, c'est la fameuse nappe phréatique qui abreuve quand même la ville de Lac-Mégantic. On sait qu'en dynamitant, c'est dangereux de fendiller, puis avec... comme je dis ici, si jamais -- pour couper court, pour aller plus vite -- si jamais le... il y a une gare de triage qui est faite dans le centre... dans le parc industriel, là, moi je suis de même avis, là, que monsieur -- que maître Boutin disait tantôt, le restant de la voie de contournement n'a pas lieu d'être. Je dis ici, je vais essayer de trouver exactement ce coin-là, là... bon, c'est ça, le danger de la pente va être éliminé puis il n'y aura plus de raison de faire cette voie ferroviaire contournant le centre-ville. En installant une gare de triage au point le plus bas du tracé, les probabilités d'un autre train parti à la dérive et provoque une autre catastrophe comme celle que nous avons connue le 6 juillet 2013 sera enfin toute pratiquement éliminée.

20

Ça va être une grosse économie monétaire, et puis on suppose qu'après qu'ils vont être rendus au parc industriel, qu'ils puissent aller rejoindre justement la voie ferrée qu'il y a en ville, le viaduc, là, et puis à ce moment-là ça sauverait une maison qui a une quatrième génération qui vit dedans, une maison vraiment ancestrale, ça éviterait aussi de passer au-dessus de la rivière Chaudière, ça éviterait de briser la ferme qu'on a, nous autres, parce qu'ils passent à 200 pieds à peu près des bâtiments de ferme, avec un canal de... si encore ils passaient en surface, je ne dis pas, mais ils passent avec un canal qu'il va y avoir, puis vis-à-vis de là, il devrait avoir à peu près 60 pieds, mais dans le haut de la terre, il va y avoir au-dessus de 100 pieds, le canal. Ça fait que c'est...

25

30

Ils éviteraient de passer aussi près de la maison de fin de vie, La Cinquième Saison, parce que c'est... ils passent... actuellement, c'est à peu près 500 pieds de la maison de fin de vie, donc ils éviteraient de passer là. Vous savez que les résidents de la maison fin de vie, ce n'est pas des personnes qui peuvent se sauver très rapidement, hein, ça fait que c'est... c'est à y penser, c'est à réfléchir vraiment.

35

40

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page no 4 : « À la lumière de tous ces éléments [...] »

Fin de la phrase, à la page no 4 : « [...] continue de monter! »

5

Entre autres, le huit millions pour les terrains humides, apparemment que ce n'était pas calculé. Verrons-nous enfin jusqu'où va aller le bon sens? Nous le souhaitons.

10

Puis il y avait aussi... il y avait aussi une petite phrase spéciale, ici, là :

« Tant et aussi longtemps que la sécurité du réseau ferroviaire ne sera pas prise en compte et que la gare de triage ne sera pas ramenée à Lac-Mégantic, le danger reste le même, peu importe l'endroit où passera le train. »

15

C'est l'entretien qui est important. On... je sais que v'là plusieurs années, il y avait 7 000 inspecteurs sur la voie ferrée, maintenant ils ont dit qu'il en restait 42. Ça fait une moyenne différence. Et puis le train...

20

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page no 5 : « C'est exactement le comportement [...] »

Fin de la phrase, à la page no 5 : « [...] tous les impacts que cette décision apportera? »

25

Fin du mémoire.

Puis pour terminer avec une citation liée au poème *Sarajevo* de Dan Bigras : « Chaque fois que tu dis "Pas dans ma cour", pour toi, l'honneur, c'est pour ailleurs. » Merci.

30

LE PRÉSIDENT :

Merci madame.

35

Mme YOLANDE BOULANGER :

Ce n'est pas « l'honneur », c'est « l'horreur ».

40

LE PRÉSIDENT :

On a...

Mme YOLANDE BOULANGER :

« Que l'horreur, c'est pour ailleurs », excusez-moi. Oui, merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Merci beaucoup, madame Boulanger.

10 **Mme YOLANDE BOULANGER :**

Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

15 Évidemment, vous avez remarqué qu'on avait plus que 11 personnes inscrites, finalement, il y a des personnes qui se sont rajoutées.

J'appellerai maintenant monsieur Bernard Boily -- Boulet, pardon.

20

M. BERNARD BOULET

LE PRÉSIDENT :

25 Bonsoir, monsieur Boulet.

M. BERNARD BOULET :

30 Bonsoir.

Le transfert des voies ferrées du centre-ville de Lac-Mégantic au parc industriel de Lac-Mégantic est vraiment une bonne nouvelle pour toute la région. Je souhaite que les personnes qui seront impactées par le nouveau tracé soient bien dédommagées.

35 Un autre paramètre de première importance est d'inclure au tracé, dans la partie la moins en pente du parc industriel, une cour de triage rendant efficaces les nombreuses manoeuvres pour ramasser les wagons chargés et livrer les wagons vides des industries de la région, pas seulement de Lac-Mégantic, mais de toute la région.

40 Je souhaite aussi que le tracé permettra d'ajouter un embranchement pour servir d'autres

industries intéressées à s'installer dans notre beau et grand parc industriel de 22 millions de pieds carrés. Exemple, ça pourrait être que Canam de Saint-Gédéon, à cause du chemin de fer, pourrait choisir le parc industriel de Lac-Mégantic pour le développement de leur entreprise.

5 Je sais que les personnes expropriées ne sont pas heureuses de cette situation, et qu'ils ne --
qu'elles ne voudront pas revivre cette situation à nouveau. C'est pourtant ce qui dessine... c'est pourtant
ce qui se dessine dans le futur. Depuis plusieurs années, nous entendons occasionnellement parler du
prolongement de la route 161 à partir de la route 204 jusqu'au futur rond-point chemin Woburn. Je crois
sincèrement que cela serait préférable pour eux -- les personnes expropriées, malheureusement, par la
10 voie ferrée -- pour eux et toute la population de traiter le dossier de la continuité de la route 161 en
même temps que la voie ferroviaire. À partir de la 204 jusqu'au chemin de Woburn, la majorité du trajet
de la voie d'évitement ferroviaire et routière seront dans le même corridor. On ne parle pas juste de la
voie ferrée, là, dans un avenir, on parle d'une municipalité qu'on veut monter à 8 000 de population,
donc ça prend une voie d'évitement, la continuer, ce qu'ils ont débuté il y a plusieurs années.

15 Déjà, la nécessité de la continuité de la route 161 se fait sentir. Tous les camions en provenance
de Québec et de Sherbrooke se dirigeant vers Woburn et les USA doivent passer par la rue très
pentue -- les rues très pentues et achalandées Salaberry et Agnès. Le projet qui est dans les cartons
depuis plusieurs années améliorerait -- améliorerait grandement la qualité de vie des résidents de la rue
20 Salaberry et Agnès, et de toute la population qui utilise ces artères principales de la ville. Ce serait triste
d'avoir à exproprier une autre fois les propriétaires de terrains pour permettre la construction de la route
161.

25 Le nouveau centre-ville de Lac-Mégantic attirera beaucoup de nouveaux citoyens. L'installation de
la gare de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic réduira considérablement l'usage fort
désagréable du klaxon du train. Une à deux fois par nuit, le train passe huit à dix passages à niveau; à
chaque passage à niveau, il active le klaxon quatre fois. C'est un peu comme le supplice de la goutte
d'eau.

30 Sincèrement, merci.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci à vous. Peut-être juste un commentaire, je suis très heureux que vous ayez soulevé le
concept d'impacts cumulatifs avec deux projets. Pour l'avoir moi-même vécu dans ma rue il y a environ
cinq ans, on a creusé la rue pour changer les égouts, et l'année passée on a recréusé la même rue pour
changer la tuyauterie de plomb qui rentrait dans les maisons. Donc, je comprends très bien, dans la
mesure du possible, si on peut synchroniser ces travaux-là, nous aurions une appréciation plus juste
des impacts, et les décisions qui seraient prises seraient plus censées et raisonnables. Mais, merci
40 beaucoup.

M. BERNARD BOULET :

5 Je crois que c'est une volonté politique, et pour une raison inconnue, à quelques reprises, je...
moi qui ne parle jamais au micro, je suis allé lever la main au micro, j'ai dit : « Bien, la route 161, c'est
pour quand? » Parce qu'ils ont fait la route 161 et ça l'a bien été, ça l'a aidé beaucoup notre population,
10 mais pour une raison ou pour une autre, on n'en entend jamais, jamais parler. Donc, on... plutôt, dans...
ils font la voie d'évitement ferroviaire, exemple, en 2022 elle est installée, et en 2024, bien ça prend... on
est rendu à plus de population, une autre étude de faisabilité et des millions de dollars seront remis à
ces ingénieurs, et caetera, et toutes les personnes qui travaillent là-dessus. C'est mon opinion.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur.

15 Monsieur *Boulangier*, Émery Boulangier, qui sera le dernier intervenant ce soir.

M. ÉMERY BÉLANGER

M. ÉMERY BÉLANGER :

20 Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

25 Bonsoir, monsieur Boulangier.

M. ÉMERY BÉLANGER :

30 Bonsoir, monsieur Renaud.

35 Je voulais vous mettre... voir ce que le BAPE va donner comme réponses à des interrogations
que j'ai, je me suis posées. Si on n'a pas de voie... pas de voie, de chose ferroviaire à Lac-Mégantic, la
desserte, on va enclaver les producteurs de Frontenac. Ça, ça veut dire que si le producteur monte le
matin pour aller bûcher, si les trains sont stationnés à l'heure du midi, il ne peut pas redescendre. Ou s'il
y a un accident, personne ne peut aller le chercher parce que les trains sont là. J'aimerais ça, vu que le
BAPE va se poser des questions sur l'environnement, qu'il se pose vraiment la question là-dessus, si
c'est raisonnable comme décision dans la desserte Vachon qu'on appelle présentement, que là on va la
mettre plus haute, on va enclaver ces terrains-là, ces producteurs-là ne pourront pas voyager quand ils
40 veulent. On ne sait pas comment ils vont pouvoir voyager, parce que comme c'est là, ce qui est prévu

5 par le ministère du Transport, il y a huit dessertes entre la nouvelle voie de contournement qu'il y a
 comme c'est là, puis ils veulent en mettre huit, ça veut dire qu'il n'y aura pas beaucoup de producteurs
 qui vont être desservis par une traverse, pour pouvoir traverser sur l'autre côté de leur terrain. Ça fait
 que ça veut dire que... puis si à un moment donné ils décident de les présenter puis d'en faire, bien là,
 ils ne seront pas plus avantagés, parce que si la gare de triage n'est pas à Lac-Mégantic, les trains sont
 stationnés là. Même, comme c'est là, depuis la tragédie, un producteur acéricole, puis quand il a fini,
 mettons, son bouillage le soir, il est obligé de passer en dessous des trains pour descendre. Je ne suis
 pas sûr que si je ferais ça en ville, devant un policier, que je n'aurais pas une contravention, mais pour
 un producteur agricole, il faut croire que c'est normal parce qu'on les laisse faire, parce que c'est une
 10 décision gouvernementale de mettre la gare de triage avec la compagnie ferroviaire, parce que c'est
 illogique qu'on accepte ça.

15 Je me posais la question, aussi, si on aurait un arrêt d'urgence avant le pont, comment le pont
 réagirait, à 60... on dit 65, 70 pieds d'eau, ou si le train partirait à la dérive tout seul, rendu au pont,
 qu'est-ce qu'il ferait? On a notre eau potable, on a -- madame Boulanger l'a dit tout à l'heure -- on a la
 rivière qui descend jusqu'à Lévis, qu'il y a plusieurs municipalités qui prennent leur eau dans la rivière
 Chaudière, mais il faut croire que ce n'est pas grave parce qu'on ne s'est pas posé la question.

20 Puis l'autre question que je me posais puis qu'on n'en a pas entendu parler encore, on a le deux
 tiers du tracé qui est dans le milieu humide, mais on n'a pas de solution pour les remettre, là. Ces
 milieux humides là, là, ils peuvent s'en aller, je ne sais pas, moi, à Saint-Romain, Saint-Sébastien, mais
 pourtant, comme c'est là, ils sont bâtis pour la rivière Chaudière, pour épurer la rivière Chaudière, mais
 si on les envoie ailleurs, comme le fédéral nous a dit que ce n'était pas grave, je me pose une sérieuse
 question : qui va filtrer l'eau de la rivière Chaudière? Parce que si on a 40 hectares qui filtrent
 25 comme c'est là la rivière Chaudière, puis si on les enlève, puis si on n'a pas de place de prévue pour les
 mettre aux côtés, bien, je ne sais pas c'est comment qu'on va... Parce que moi, je suis producteur
 forestier, là, puis on sait que la nouvelle loi environnementale, là, on a des compensations à ne plus
 finir, puis que si on a 30 mètres carrés dans un milieu humide, on n'a pas le droit de passer dedans,
 puis là, on va laisser passer un train, puis on n'a pas rien de prévu pour épurer notre rivière? Puis on est
 30 supposé, là, d'être bien difficile en... point de vue environnemental, de ce temps icitte, là. Ça fait que là,
 vu que c'est un BAPE environnemental, je pense qu'on doit se poser la question sérieusement.

35 Parce que là, t'sais, dans le projet, là, j'ai beau de faire toutes sortes de manigances, quand j'ai
 posé la question au mois de juin, on ne savait même pas où est-ce que l'eau s'en allait de la voie ferrée.
 On a dit que le deux tiers s'en allait dans le lac, puis c'était complètement faux, que c'était... il va s'en
 aller dans la rivière. T'sais, c'est dur d'évaluer un projet, là, quand que c'est sur une base insignifiante,
 « Où est-ce que l'eau va s'en aller? », qu'on n'est pas capable de nous donner une vraie réponse, là,
 puis on a donné probablement presque un million pour faire l'étude de ça, là, cette histoire-là, puis on
 nous fait -- on nous dit que : « Ah oui! C'est vrai. » T'sais, moi là, là, je l'ai vu en voyant ma feuille, là,
 40 puis il y en a qui ont travaillé pendant cinq ans là-dessus puis ils ne l'ont pas vu, puis là, il faudrait

prendre le projet au sérieux à 100 %? J'ai un peu de misère avec ça. Je ne sais pas, là, ça va être à vous de donner un compte rendu là-dessus parce que c'est vous autres qui faites la synthèse au complet, mais j'ai un peu de misère à comprendre les choses.

5 Puis, vous savez, on a parlé beaucoup de victimes, là, on a parlé de 47 victimes, on est rendu bien plus qu'à ça, parce que moi, j'ai perdu ma filleule là-dedans, puis au bout de cinq ans, sa mère est décédée, de remords, puis elle ne restait pas à Lac-Mégantic, là, elle restait à Lambton. Ça fait que si on prend des décisions pour changer une voie ferrée puis qu'on laisse encore les deux inconvénients à Nantes puis à Frontenac, dans une côte, on est mal pris, là. Puis comme je vous dis, là, on ne sait pas où est-ce qu'elle va l'eau, là. Je pense qu'il va falloir que quelqu'un, à un moment donné, il mette le pied à terre puis qu'il y réfléchisse, dire : « Écoute, il y a de quoi qui ne marche pas dans la patente. » Je n'ai pas été à l'école longtemps, là, mais je suis certain de mon coup, que je ne suis pas aux côtés de... je ne suis pas aux côtés du chemin quand je parle de ça.

15 Puis le seul avantage qu'on va avoir de cette nouvelle voie de contournement là, ça a adonné drôlement, il y a un de mes neveux qui a été aux chutes Niagara puis je lui ai demandé comment qu'il y avait haut, les chutes Niagara, à 161 pieds. Nous autres, on va être chanceux, on va avoir un canal de 145 pieds. C'est à peu près le seul positif que je peux voir, là, on va avoir un canal, un beau canal de 145 pieds qui va diviser une terre en deux puis que les producteurs ne pourront pas aller l'autre bord.

20

LE PRÉSIDENT :

C'est bien. Alors, merci monsieur Boulanger d'avoir attiré notre attention sur ces points-là.

25

Merci à tous les participants et à tous les assistants.

Oups! O.K. Juste avant de clore la soirée, j'aimerais savoir s'il y en a d'entre vous qui ont adressé des demandes de rectification? Sinon... Ça va?

30

Alors, la soirée est terminée, nous reprendrons le travail demain après-midi, à 1 h 30. Merci et bonne fin de soirée.

35

LEVÉE DE LA SÉANCE À 22 H 18

SÉANCE AJOURNÉE AU 17 JUILLET À 13 H 30

40

Je, soussignée, ISABELLE GOYETTE, 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.

5

Et j'ai signé,

Isabelle Goyette

Isabelle Goyette, s.o.

10

15

20

25

30

35

40