

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. JOSEPH ZAYED, Président**  
**M. RENÉ BEAUDET.**

**CONSULTATION PUBLIQUE  
SUR LES OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIE FERRÉE  
TRAVERSANT LE CENTRE-VILLE DE LAC-MÉGANTIC**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 29 mai 2017 à 19 h  
Centre Sportif Mégantic  
5400, rue Papineau  
Lac-Mégantic

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 29 MAI 2017	
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
<b>PRÉSENTATION DU PROJET .....</b>	<b>12</b>
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
M. BERNARD BOULET .....	27
M. ROBERT BELLEFLEUR.....	29
M. EMERY BÉLANGER.....	43
M. JEAN PARADIS .....	50
M. DANIEL GREEN .....	55
M. RAYMOND LAFONTAINE .....	62
M. JEAN-GUY CLOUTIER.....	69
MME ISABELLE BOULANGER.....	82
M. JACQUES GAGNON .....	91
M. DANIEL DALLAIRE .....	105
PAUSE .....	
M. EMERY BÉLANGER.....	123

## SÉANCE AJOURNÉE AU 30 mai 2017 À 13 H

---

**SÉANCE DU 29 MAI 2017  
SÉANCE DE LA SOIRÉE  
MOT DU PRÉSIDENT**

5

**LE PRÉSIDENT :**

Alors bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues à cette première séance de la Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic.

10

Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux sur Internet au moyen de la Webdiffusion vidéo en direct.

15

Peut-être avant d'amorcer la courte présentation, je vous demanderais d'éteindre vos cellulaires ou mettre en sourdine tous les appareils électroniques que vous pouvez avoir. Je vous remercie.

20

Donc, je m'appelle Joseph Zayed et j'ai le privilège de présider cette commission qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE. Le BAPE, c'est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur David Heurtel.

25

Je vais vous lire la lettre et vous avez à l'écran les grandes lignes de cette lettre que le ministre a adressée à monsieur Pierre Baril qui est le président du Bureau d'audiences publiques du BAPE.

Donc,

30

« Monsieur le Président,

35

Considérant la volonté populaire des citoyens de la région de Lac-Mégantic de s'exprimer et de faire progresser la réflexion collective concernant la possibilité de procéder à une relocalisation de la voie ferrée qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au BAPE de tenir une

consultation sur les options possibles pour le réaménagement de la voie ferrée.

40 Ce mandat offrira à la population des municipalités concernées l'occasion de se faire entendre sur les options à l'étude soit » et là, on va essayer de s'entendre sur les termes qu'on va utiliser pour que nous puissions nous comprendre.

45 Il y a cinq options et je pense, tout à l'heure, l'initiateur va vous les présenter. La première option c'est le statu quo. Deuxième, statu quo amélioré et finalement, les trois autres options, c'est les trois options de tracé pour une voie de contournement.

Le Ministre nous demande aussi de lui indiquer quelle est l'option qui devrait être privilégiée. Le tout, bien sûr, sur la base de la documentation disponible à cet effet.

50 Le mandat du BAPE débutera, dans la lettre, tel qu'indiqué dans la lettre le 23 mai 2017, donc la semaine dernière et le rapport devra être déposé au plus tard le 24 juillet, donc dans même pas deux mois.

55 Le Ministre a donc mandaté le BAPE en vertu de l'article 6.3 qui se lit ainsi « Le Bureau a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le Ministre et de faire rapport à ce dernier de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite.

60 Quelques mots sur le BAPE. Le BAPE, donc le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est un organisme public, neutre, qui relève du Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et non pas du ministère.

Pour réaliser sa mission et selon le type de mandat qui lui est confié, le BAPE informe, enquête, consulte la population sur des projets ou des questions que lui soumet le Ministre. Il produit ensuite un rapport qui est rendu public.

65 Le BAPE est par conséquent un organisme gouvernemental consultatif et non décisionnel et donc il ne lui appartient pas d'autoriser ou non un projet. Il conseille le Ministre et le gouvernement.

70 Je rappelle que dans le présent dossier le Ministre précise que cette démarche a pour but d'informer la population, de la consulter et d'éclairer le gouvernement dans sa réflexion quant aux suites à donner à ce projet.

75 Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE a adopté un plan d'action qui prévoit entre autres que la démarche d'analyse des commissions d'enquête soit guidée par les seize (16) principes de développement durable

Le BAPE doit donc éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable qui englobe les aspects écologique, social et économique.

80 Le BAPE s'est donné un processus rigoureux de nomination des commissaires pour s'assurer que les membres soient pleinement indépendants, neutres et impartiaux. Il s'est donné également des outils pour guider les membres de manière à ce qu'ils remplissent leur rôle dans l'intérêt public de façon irréprochable et au meilleur de leur connaissance.

85 Je vous résume tout simplement les grandes lignes. Tout d'abord c'est le Président du BAPE qui m'a nommé. Avant d'être formellement désigné, je l'ai informé qu'il n'existait aucun lien, ni aucune situation pouvant évoluer vers une situation de conflit d'intérêt. En l'absence de contrainte, j'ai donc signé la déclaration d'absence de conflit d'intérêt. Le Président du BAPE s'est également assuré que j'ai souscrit au Code de déontologie des membres et à la Déclaration des valeurs éthiques du Bureau.

90 J'ai enfin signé la Déclaration d'engagement éthique et de déontologie.

95 Par ailleurs, au moment de la tenue de la première rencontre de l'équipe de la commission, le conseiller juridique du Bureau a rappelé nos engagements en matière éthique et déontologique soulignant l'importance des principes éthiques destinés à guider nos actions et les règles de déontologie qui encadrent nos fonctions pour le mandat en cours.

100 En vertu de ses engagements, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve. Elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant la participation pleine et entière.

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

105

Quelques règles de procédures. Le BAPE en a élaboré plusieurs visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Bien sûr celles-ci sont disponibles dans le site Web du BAPE. Ça serait trop long à vous les présenter ici. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à la table d'accueil en arrière de la salle.

110

Ces règles de participation portent également sur le respect des droits d'auteur et de la vie privée des personnes. Vous savez j'ai quand même participé à plus d'une vingtaine de commissions. J'en ai présidé plus d'une douzaine. J'ai vu beaucoup de situations où il y avait justement des problèmes de droit d'auteur et de conflit d'intérêt.

115

Respecter ces règles permet donc des débats sereins ainsi afin que chaque personne se sente à l'aise de s'exprimer quelque soit sa position, il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarque désobligeante, des propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

120

Quel est le rôle de la commission? La procédure de consultation retenue sur laquelle je reviendrai dans quelques instants n'est pas fixée uniquement dans les règles adoptées par le Bureau.

125

La commission a développé sa propre démarche qui s'inspire bien sûr de la longue pratique du BAPE et ce, afin de bien mener son mandat et de favoriser la participation du public.

130

Avec l'aide de l'initiateur du projet, des personnes-ressources que la commission a invitées et des citoyens et organismes directement touchés ou intéressés par le réaménagement de la voie ferrée, le rôle de la commission d'enquête sera d'aller plus loin dans la compréhension du dossier et de déterminer le niveau d'acceptabilité de chacune des options de réaménagement proposées et les enjeux qui y sont rattachés.

135

Elle compte poser donc des questions, vérifier des faits ainsi qu'entendre les préoccupations et les opinions du public.

Ce soir immédiatement après mon discours la porte-parole de l'initiateur de la Ville de Lac-Mégantic se présentera et présentera toutes les personnes qui l'accompagnent.

140 Il y aura ensuite un exposé sur les cinq options à l'étude.

Nous ferons ensuite une pause d'environ quinze (15) minutes. C'est à ce moment, donc à la pause, qu'un registre sera disponible à la table d'accueil à l'arrière de la salle pour permettre à toutes les personnes intéressées de s'inscrire et de s'adresser à la commission. Ça peut être de  
145 s'adresser à la commission, à l'initiateur ou encore aux personnes-ressources.

Les gens qui vont s'inscrire seront appelés à la table des intervenants dans l'ordre de leur inscription. Ils pourront alors poser leurs questions ou faire part de leurs commentaires, préoccupations et suggestions.

150 La consultation se poursuivra demain à 13 h 30 et à 19 h. Il y aura deux séances demain. Et d'autres séances seront également possibles, si besoin était.

Je tiens à souligner que pour favoriser la participation des citoyens pour permettre aux  
155 personnes et aux groupes intéressés de s'exprimer sur le sujet et pour permettre à la commission d'avoir le meilleur éclairage quant à vos préférences, à vos préoccupations et aux enjeux que vous considérez importants, la commission a décidé d'utiliser plusieurs approches qui ne sont pas exclusives c'est-à-dire que vous pouvez utiliser plusieurs des moyens qui sont mis à votre disposition pour vous exprimer.

160 La première c'est vous pouvez bien sûr, comme je le disais, tout à l'heure vous inscrire au registre durant les séances publiques et venir vous exprimer verbalement devant la commission.

La deuxième approche, vous pouvez répondre à un bref questionnaire qui a été  
165 spécialement conçu pour cette et unique consultation publique en collaboration avec deux chercheurs de l'Université du Québec à Rimouski et je vous avoue que nous avons fait, consacré un effort majeur pour que ça ne prenne pas de temps à répondre au questionnaire. Donc, ça prendra maximum cinq minutes à le compléter. Il vise à recueillir vos opinions sur les différentes options.

170 Vous pouvez le faire de deux façons. Vous pouvez le faire directement sur le site Web du BAPE ou encore en version papier qui sont disponibles dans la salle ici, à la salle d'accueil à l'arrière ainsi que dans les trois centres de consultation de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac et je vous les préciserai dans quelques instants.

175 Dans ce cas, si vous les complétez, nous vous invitons à les retourner par la poste en utilisant l'enveloppe réponse affranchie qu'il y a ici aussi ou à le remettre directement à une des deux personnes à la table d'accueil si vous décidez de le compléter sur place.

180 La troisième approche, vous pouvez remplir un formulaire qui est intitulé « Dépôt de mémoire » qui est disponible à la fois en salle, à la table d'accueil et en ligne sur le site Web du BAPE.

185 Et, finalement, la quatrième approche qui est une approche standard, vous pouvez bien sûr rédiger un mémoire. Ce que déjà plusieurs d'entre vous ont fait et ont acheminé à la coordonnatrice de la commission.

Vous pouvez bien sûr le déposer sur place ou le mettre à la poste à l'attention de la coordonnatrice de la commission, madame Lynda Carrier.

190 Peu importe que ça soit l'une ou l'autre de ces stratégies ou de ces approches, la date limite pour la réception, que ce soit des mémoires ou des questionnaires, est le vendredi 9 juin.

195 Je vous rappelle que la commission, elle a à peine deux mois pour déposer son mémoire au ministre.

L'ensemble du dossier peut donc être consulté dans trois centres de consultation : à la Médiathèque Nelly-Arcan de Lac-Mégantic, à la Bibliothèque La Reliure de Frontenac et à la Bibliothèque municipale de Nantes.

200 Le dossier peut également être consulté sur le site Web du BAPE à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque de Sciences juridiques de l'UQAM à Montréal.



205 Par ailleurs, tout ce qui sera dit au cours de cette consultation publique est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la consultation.

Ces transcriptions seront également disponibles par Internet dans les trois bibliothèques de la région.

210 Aussi la Web diffusion vidéo des séances publiques sur le site Web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport c'est-à-dire jusqu'au 24 août.

215 Quelques mots sur la disposition de la salle durant les séances publiques. En fait, c'est de la façon qu'on va procéder et ce soir et les prochaines séances. Tout d'abord, au centre, en face de vous, bien sûr, la commission.

Du côté gauche, de votre côté gauche, c'est-à-dire de mon côté droit, vous avez la Ville Lac-Mégantic, comme initiateur du projet. Et, du côté droit, de votre côté droit, ce sont les personnes-ressources que la commission a invitées.

220 À côté de la commission, la table des analystes de la commission. Et devant nous, c'est-à-dire ici, la table où vous viendrez poser vos questions et donner votre opinion.

225 Ce soir donc le registre sera ouvert à la pause et considérant quand même, on s'en doutait que la salle allait être passablement pleine, donc nous procéderons d'abord par une première ronde d'inscription.

230 Si le temps le permet, nous poursuivrons avec une deuxième ronde mais a contrario s'il devait avoir un trop grand nombre d'inscriptions à la première ronde, les personnes qui n'auront pas eu le temps de poser leurs questions ou d'émettre leurs commentaires ou leurs avis pourront passer en priorité à la séance suivante.

235 Ces personnes - si elles le souhaitent donc - sont invitées à en informer les personnes à la table d'accueil.

Pour permettre l'intervention du plus grand nombre de personnes, on préfère qu'il y ait une seule question, un avis, un commentaire par intervention.

240 À chacune de vos interventions vous devez vous adresser directement à moi comme président de la commission.

S'il s'agit d'une question, c'est moi qui la dirigerai aux personnes concernées et il est possible que je la dirige à plus d'une personne.

245 S'il s'agit d'une opinion, il est possible que j'échange avec vous quelques minutes afin de bien la comprendre.

250 Donc la commission souhaite que les questions dont les réponses nécessitent une recherche ou un développement soient traitées dans un délai de quarante-huit (48) heures. Il y a eu des rencontres préparatoires entre la commission, l'initiateur et les personnes-ressources et dans la mesure du possible, le quarante-huit (48) heures devrait être respecté.

255 Au bout de ces quarante-huit (48) heures maximum, ces documents ou ces réponses devront être publics et accessibles.

260 Si une information à un document demandé par la commission est considérée comme confidentielle par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Nous indiquerons alors aux intéressés la procédure à suivre. Elle est tout simple, mais il y en a une.

Le participant qui désire donner une information ou déposer un document mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à une des personnes à la table d'accueil qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

265 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document. La commission l'examinera dans son contenu bien sûr comme elle le fait pour tous les autres documents qui sont déposés.

270 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter les gens qui m'accompagnent ce soir. À ma gauche, monsieur René Beaudet, secrétaire et directeur général de l'administration et des communications au BAPE. Monsieur Beaudet m'assistera durant toutes les séances qui seront tenues en soirée.

275 À la table d'accueil, à l'arrière de la salle, madame Diane Paquin, directrice des communications qui assume le rôle de conseillère en communication pour les présentes séances publiques.

280 Et l'équipe de la commission se compose de madame Lynda Carrier qui est la coordonnatrice, également à la table d'accueil, de madame Karine Lavoie, conseillère en communication, madame Karine Jean et monsieur Jean-François Bergeron, analystes. Et, à noter que ce sont madame Jean et monsieur Bergeron qui m'assisteront durant les séances que nous tiendrons durant le jour.

285 Enfin madame Ginette Otis agit comme secrétaire.

Messieurs Richard Grenier et Michel Guimond du Centre de services partagés du Québec assurent le soutien technique et ils sont appuyés par monsieur Pierre Dufour du BAPE.

290 Les séances seront enregistrées pour les fins de retranscription et madame Cindy Lavertu assurera le travail de sténotypie à distance.

Maintenant permettez-moi de vous présenter la porte-parole de l'initiateur madame Marie-Claude Arguin et je lui demanderai donc de se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

295 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Merci Monsieur Zayed. Bonne soirée à tous.

300 Comme Monsieur le Président l'a mentionné, mon nom est Marie-Claude Arguin. Je suis la directrice générale de la Ville de Lac-Mégantic.

305 J'ai l'honneur ce soir d'avoir une équipe à mes côtés. En commençant par monsieur Jean Hardy, chargé de projet pour les travaux de surveillance de la firme Stantec. À sa droite, monsieur Normand Gauthier, expert en environnement de la firme AECOM pour l'étude de faisabilité. Monsieur Barry Palynchuk, le chargé de projet pour l'étude de faisabilité sur la voie de contournement, toujours de la firme AECOM.

310 Derrière, nous avons madame Laurence Gauzelle, analyste en environnement qui accompagne Barry et Normand pour la firme AECOM. Et, la dernière mais non la moindre, madame Marie-André Mill du ministère des Affaires municipales.

Merci, Monsieur le Président.

315 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous Madame Arguin. Quant aux personnes-ressources, elles proviennent de différents ministères et bureaux. Tout d'abord du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

320

**M. DENIS TALBOT :**

325 Oui, bonsoir Monsieur le Président, Denis Talbot. Je suis directeur, Direction des évaluations environnementales des projets en milieu terrestre du ministère Développement durable, Environnement, Lutte contre les changements climatiques. On peut dire ministère de l'Environnement, c'est plus simple. Voilà. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

330 Ensuite, du ministère de la Santé et des Services sociaux.

**DRE ISABELLE SAMSON :**

335 Bonjour. Moi, c'est Isabelle Samson, je suis médecin, spécialiste en santé publique et médecine préventive donc représentante du ministère de la Santé et Services sociaux et de la Direction de santé publique.

**LE PRÉSIDENT :**

340           Merci. Du ministère de la Sécurité publique.

**M. STEVE BOIVIN :**

345           Bonjour. Steve Boivin, conseiller-expert à la Direction des opérations pour la Sécurité civile  
du Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

350           Merci. Et à noter que le porte-parole du Bureau de la Sécurité des Transports du Canada  
sera présent uniquement pour les séances de demain après-midi et demain soir. Il sera avec nous.  
Ce sera probablement monsieur Laporte.

355           Notons enfin que la commission a demandé au ministère des Transports, de la Mobilité  
durable et de l'Électrification des transports - Il y a des compétitions en termes de longueur de  
ministère - Monsieur Talbot. Donc nous avons demandé à ce ministère de désigner une personne-  
ressource qui pourra répondre à des questions qui lui seraient éventuellement acheminées par écrit  
par la commission et bien sûr si d'autres collaborations étaient nécessaires, la commission pourra  
demander des personnes-ressources à d'autres ministères, ou d'autres organismes.

360           Alors je vous remercie de votre attention et je passe maintenant la parole à madame Marie-  
Claude Arguin.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

365           Merci. En fait, la parole va être courte, je vais immédiatement passer la parole à monsieur  
Jean Hardy de la firme Stantec pour vous faire une présentation d'introduction pour ce soir.

370

**M. JEAN HARDY :**

375 Alors bonsoir à tous. La présentation qu'on a faite étant d'une durée d'environ trente (30) minutes, je pense qu'elle devrait permettre à tous les intervenants de vraiment bien saisir l'étude de faisabilité, ce qu'on a fait depuis deux ans maintenant.

380 O.K. Donc le contenu de la présentation, est-ce que c'est assez clair à l'arrière, on pourrait fermer peut-être quelques – non – c'est beau. O.K.

385 Donc, l'objectif, le cheminement de l'étude, son cadre de réalisation, ensuite ce que vous voyez les trois lignes : étude des besoins, étude des solutions ou des options, la synthèse de l'étude d'opportunité, ce sont les trois documents qui sont rendus publics présentement sur le site Internet du BAPE.

Ensuite, on termine avec l'option privilégiée par l'initiateur.

390 Juste se rappeler, en fait, pourquoi on est ici ce soir, c'est que l'étude de faisabilité à l'origine de cette étude, il y a soixante-douze (72) wagons citernes qui sont partis à la dérive, il y a bientôt quatre ans dans quelques semaines. Je n'ai pas à insister sur les conséquences de cette tragédie. On parle de quarante-sept (47) décès. Il y a eu six millions (6 000 000) de litres de pétrole déversés dont une majorité dans la Rivière Chaudière. Une quarantaine d'édifices démolis, trente-et-un (31) hectares de sol contaminé dont on vient de terminer la décontamination. Et environ deux mille (2 000) personnes évacuées.

395 Donc, les conséquences, on parle de quand même cinq cent millions de dollars (500 000 000 \$) en décontamination.

400 Il y a eu des impacts économiques également. Il y a eu une étude de Raymond Chabot Grant Thornton à cet effet qui a démontré, bon, les pertes d'emploi, la perte de valeur économique, d'impacts écologiques aussi, une étude du ministère de l'Environnement au niveau de la Rivière Chaudière, l'habitat du poisson.

Et bien sûr l'impact sur la santé publique et les trois enquêtes qui ont été réalisées.

405

De ces études, je n'ai retenu qu'un constat c'est qu'on le regarde sous l'angle des pertes humaines, matériel, ou de la perception négative, la population de la MRC du Granit en particulier de Lac-Mégantic dit avoir souffert et souffre encore.

410

Donc, l'objectif principal c'est de démontrer l'opportunité de réaliser un projet d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour les résidents de Lac-Mégantic compte tenu de la gravité et de l'impact de la catastrophe ferroviaire de 2013 sur les Méganticois et tout le Québec.

415

Le cadre de réalisation de l'étude donc les intervenants, la Ville de Lac-Mégantic qui est l'initiateur, Stantec qui fait la gestion de l'étude donc c'est ça, on suit en fait les travaux, les activités qui sont réalisées par AECOM qui eux réalisent l'étude de faisabilité comme tel. Et, CMQ, qui est l'exploitant ferroviaire depuis juin 2014, moment où ils ont acheté la ligne de MMA.

420

Au niveau du financement, l'étude de faisabilité c'est 50/50 provincial/fédéral, donc le ministère des Affaires municipales et Développement économique Canada pour un montant soumissionné de l'ordre d'un million (1 000 000) et au niveau du chargé de projet, que je représente, donc c'est le ministère des Affaires municipales également de l'ordre de cent soixante mille dollars (160 000 \$). Il y a un comité de suivi qui suit en fait l'étude de faisabilité depuis ses tout débuts, le ministère des Affaires municipales, Développement économique Canada et le ministère des

425

Transports.

Donc, le cheminement de l'étude de faisabilité, on vous avait rencontrés pour information il y a un an donc en mai 2016, c'était pour vous présenter les résultats d'une étude d'opportunité.

430

Présentement, en fait d'ici un mois on devrait compléter un avant-projet préliminaire et une étude d'impact sur l'environnement donc fin juin qui restera à adapter en fonction du rapport du BAPE.

435

Et suite à ça, il y a un avant-projet définitif, donc c'est une ingénierie un petit peu plus avancée qui devrait se réaliser l'année prochaine.

Juste pour vous situer où est l'étude de faisabilité dans l'échéancier, ce sont les trois boîtes bleues que vous voyez à l'écran donc l'étude d'opportunité qui s'est complétée en 2016, en mai

440 2016. Présentement c'est la deuxième phase, soit l'étude d'impact et l'avant-projet préliminaire qui se termine en juin.

Suite à ça, il y a une période qu'on a toujours appelée go/no go, qui est de décision gouvernementale à savoir quel type de projet devrait être retenu.

445 Il y a deux éléments qu'on a mis en bas de l'acétate. Il y a un modèle d'affaires dont le mandat devrait être initié très bientôt qui va répondre à plusieurs questions fondamentales au niveau du propriétaire de la future voie ferrée du démantèlement de la voie ferrée existante, les propriétés, les lignes, le financement, et cetera.

450 Et j'ai mis également un BAPE « spécial » d'une durée de deux mois sur l'acceptabilité sociale du projet.

455 Donc, ces deux éléments vont venir alimenter la décision gouvernementale qui devrait se prendre d'ici la fin 2017, si ça va bien.

Par la suite donc, s'il y a « go » bien c'est l'étude d'avant-projet définitif. J'en parlais tantôt. C'est d'avancer la conception un petit peu plus loin, de faire tous les relevés au terrain, les sondages, les forages géotechniques, l'arpentage, le déboisement d'une ligne de centre, et cetera.  
460 Donc, ça se ferait à cette phase une fois que le projet est approuvé. Ensuite, les plans et devis, l'appel d'offres et deux saisons de construction.

465 On n'a pas changé notre échéancier au niveau d'une mise en service potentielle à la fin 2022. Dans les circonstances actuelles, on maintient ce cap si on veut, oui.

470 Donc, la phase 1-A qui est l'étude d'opportunité, il y a deux volets : les besoins et les solutions, les options. Les besoins c'est vraiment de faire un inventaire complet de la problématique et de faire un diagnostic donc c'est quoi les problèmes et comment faire déjà un premier énoncé des solutions comment on peut régler les problèmes et par la suite, les solutions bien c'est d'élaborer les options qu'on va vous présenter, les cinq options dans le fond.

Et de recommander une option.



475           Donc, la zone d'étude en fait c'est le tracé actuel que vous voyez, le grand boudin rouge à l'écran qui commence un petit peu à l'ouest du carrefour giratoire à Nantes et qui se termine un peu je dirais, un peu à l'est de Frontenac. On a couvert à peu près vingt (20) kilomètres de zone d'étude de sorte de pouvoir vraiment avoir tous les scénarios de voie de contournement couverts donc dans cet ensemble et c'est pour ça que ça l'a quand même vingt (20) kilomètres de long.

480           Et ce que vous voyez à l'écran, c'est cinq cents mètres (500 m) de part et d'autres, donc c'est un corridor d'une largeur d'un kilomètre.

485           Le réseau ferroviaire, il faut en parler parce qu'il est quand même en exploitation présentement, c'est Central Maine Québec. Ce que je vous ai mis au milieu de l'écran en fait sur la flèche rouge, c'est Lac-Mégantic.

490           On peut voir quand même que Lac-Mégantic qui est un peu au cœur d'un réseau qui couvre quand même le Québec, le Maine et qui permet également de rejoindre Saint-John au Nouveau-Brunswick. Donc ça donne un accès à l'Océan Atlantique. Et ce qu'on peut constater en fait c'est la ligne bleue. Ce que vous voyez au centre de la diapositive donc c'est le tracé CMQ. Ça couvre en fait, ça permet d'aller comme je le disais Bangor et Saint-John.

495           L'avantage de ce tracé, c'est quand même cent quatre-vingt (180) milles de moins pour aller à Saint-John que de passer par Québec, Témiscouata, Nouveau Brunswick. Donc il y a un avantage quand même stratégique intéressant à ce réseau ferroviaire.

500           Le réseau hydrographique en fait c'est le drainage. Tout ce qui est en mauve puis là à gauche, la couleur est peut-être moins évidente c'est plus grisonné mais tout ce qui est en mauve, c'est le bassin du Lac-Mégantic. On l'a vu au déraillement, tout est branché sur le Lac-Mégantic, c'est à peu près à deux cents mètres (200 m) la voie ferrée est à peu près à deux cents mètres (200 m) du lac. Donc les ponceaux et tout ça, le drainage aboutit au Lac-Mégantic et par la suite à la Rivière Chaudière.

505

510 Ce qu'on voit à gauche, c'est un sous-bassin qui couvre le Lac-à-L'Original. Il rejoint quand même la Chaudière mais un petit peu plus haut, en haut, un petit peu plus en amont, en aval si on veut de la Rivière Chaudière.

515 Et ce qu'on voit à droite, bien c'est un sous-bassin qui couvre à peu près Frontenac mais qui lui aussi aboutit éventuellement à la Chaudière. Donc la Chaudière c'est un bassin immense qui prend sa tête au Lac-Mégantic. La Rivière Chaudière que plusieurs municipalités en aval ont des prises d'eau là-dessus et ça se rend éventuellement au Fleuve Saint-Laurent.

520 Le transport des matières dangereuses par voie ferrée. L'acétate date un petit peu d'une année, on avait des données jusqu'en 2014. Ce qu'on montrait sur l'acétate c'est la bande jaune au niveau des matières dangereuses, produits pétroliers donc on constatait quand même une expansion jusqu'en 2014.

525 Présentement, on pense que ça c'est peut-être plafonné au cours des dernières années. Puis ce que j'ai mis en bas bien CMQ présentement évidemment a proposé un embargo volontaire sur le pétrole. John Giles, son président, avait bien informé Lac-Mégantic qu'il reviendrait consulter les citoyens s'ils remettaient du pétrole sur les rails .Et, CMQ, par contre, présentement transporte du gaz de pétrole liquéfié, de l'acide sulfurique et du chlorate de sodium.

530 Les bâtiments qui sont localisés à moins de cinq cents mètres (500 m) de la voie ferrée actuelle, trois bandes que vous voyez gris, jaunâtre et bleu pâte donc le gris c'est Lac-Mégantic, au total - bon dans un rayon de 0 à 100 mètres, cent (100) à trois cents mètres (300 m), trois cents (300) à cinq cent (500 ) on a fait une subdivision, mais au total il y a quand même plus de mille deux cents (1 200) bâtiments qui sont dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) de la voie ferrée. Ça représente quatre-vingt-deux pour cent (82%) des bâtiments de Lac-Mégantic.

535 Nantes et Frontenac, il y en a quand même un peu moins. Mais il y en a également qui sont dans ce rayon de cinq cents mètres (500 m) de la voie ferrée actuelle.

540 Deux constats sur la santé publique, c'est quand même très grossier, ça ne résume pas – vous irez voir sur le site du BAPE, il y a des documents de santé publique qui ont été mis en ligne vraiment intéressants, ça c'est strictement un petit rappel rapide au niveau, à gauche, ce que vous

voyez, c'est les manifestations de stress post-traumatiques qui ont baissé légèrement de 2015 à 2016 mais qui sont toujours présents.

545 Et au niveau des sentiments d'insécurité, c'est la figure de droite également une légère baisse de 2015 à 2016 mais le constat qui est fait, bien c'est en bas c'est que les résidents de Lac-Mégantic et d'ailleurs au Granit, souffrent toujours des conséquences de la tragédie et en particulier ceux qui ont été davantage exposés.

550 Les impacts sur les déplacements, il y a neuf passages à niveau sur à peu près une dizaine de kilomètres.

555 La voie ferrée a partir de Baie-des-Sables aller jusqu'à peut-être du coin Vachon où il y a la voie d'évitement de façon générale, elle est à deux cent cinquante (250) mètres du Lac-Mégantic, ce qui en fait une coupure évidente entre tous les milieux urbains de Lac-Mégantic et du lac comme tel.

560 Les passages à niveau considérant la longueur de certains trains, plusieurs passages à niveau au centre-ville peuvent être bloqués simultanément. Donc, ça crée des enclaves au niveau des déplacements. Donc, en termes de déplacement, il y a des entraves qui sont créés par la voie ferrée.

560 Donc, les cinq options, le Président les mentionnait tantôt; Option 1, le statu quo; Option 2, statu quo amélioré, Option 3, la voie de contournement corridor 1, Option 4, voie de contournement corridor 2 et Option 5, voie de contournement corridor 3.

565 L'Option 1, en fait c'est le tracé actuel. Statu quo c'est à peu près...

**LE PRÉSIDENT :**

570 Je tiens à profiter de cette occasion sans vouloir nécessairement vous interrompre puisque ça déjà été fait, mais c'est important que nous gardions cette terminologie Option 1, 2, 3, 4, 5.

**LE PRÉSIDENT :**

Et comme vous l'avez expliqué, Option 3, c'est le corridor 1.

575

**M. JEAN HARDY :**

Oui.

580

**LE PRÉSIDENT :**

Option 4, c'est le corridor 2 et l'Option 5, c'est le corridor 3. Merci.

585

**M. JEAN HARDY :**

590

Parfait. Donc, l'Option 1 qui est le statu quo, ce que vous voyez présentement bien c'est le tracé actuel avec dans les boîtes les pentes qu'on observe, c'est la pente longitudinale donc c'est le profil de la voie ferrée avec une pente de 1.43% près de l'aval, carrefour giratoire, 1.37, 1.26, il y a une courbe de huit degrés présentement au centre-ville. Lors de la catastrophe, c'était une courbe de quatre degrés/vingt-cinq minutes (25). Donc, c'était une courbe qui pardonnait un petit peu plus que celle qui a été mise en place lors de, disons des travaux de réparation ou de réouverture de la voie ferrée présentement.

595

Tout le secteur, je vous dirais, entre les deux flèches jaunes ou à chaque extrémité, c'est exploité comme une classe 1 donc CMQ roule dix (10) milles à l'heure maximum sur ce tronçon. Ce qui fait qu'il circule longtemps. Et à partir du carrefour giratoire, je vous dirais, et de Vachon du côté est, il retombe dans une classe 2 à vingt-cinq (25) milles à l'heure.

600

Juste vous montrer en fait le profil longitudinal qui est une des contraintes majeures évidemment à Lac-Mégantic. Le Lac-Mégantic se trouve à un point bas qu'on parte de Nantes ou qu'on parte de Frontenac, donc du côté ouest c'est un peu plus accentué que du côté est. Présentement CMQ a trois trains pleins qui vont vers l'est par semaine et il y en a trois vides qui reviennent vers l'ouest par semaine. La pente moyenne du côté ouest est de 1.26% et je disais tantôt avec des pointes un peu plus élevées.

605

Je vais en parler quand même à ce niveau-ci, ce qu'une voie de contournement nous permet de faire au niveau du profil, c'est que, entre Nantes, le même point de départ et le pont de la Rivière Chaudière, ce que je vous ai mis en haut, on est à quatre cent soixante-cinq mètres (465) d'élévation

610 à Nantes, trois cent quatre-vingt-dix-sept (397) à Lac-Mégantic .Le pont de la Rivière Chaudière est à sept mètres à peu près de la Rivière.

615 Ce que la voie de contournement nous permet de faire, c'est de faire un nouveau pont sur la Rivière Chaudière à dix-neuf (19) mètres au-dessus de la rivière. Donc, vous comprenez que le jeu des élévations à ce moment-là, on va chercher une pente moyenne inférieure à un pour cent (1%) qui était un des critères de conception qu'on visait à respecter. Donc on est à point neuf cinq pour cent (.95%) par rapport au statu quo au niveau d'une voie de contournement.

620 Donc, le statu quo en fait on s'en était servi un peu pour établir la nécessité d'intervenir. C'est que le tracé ferroviaire actuel a des contraintes géométrie en plan, en profil, les limitations de vitesse qui sont imposées, les sifflements, les arrêts, le bruit, ensuite tous les risques associés au transport de matières dangereuses, on a vu les coûts potentiels quand un déraillement se produit, l'environnement, tous les plans d'eau, Lac-Mégantic, Chaudière, branchés directement sur le tracé actuel, la circulation, le déplacement dans la ville donc tous les passages à niveau, la coupure avec le milieu urbain, le lac, les services municipaux qui sont construits également en fonction de la voie ferrée donc ça amènent  
625 des contraintes à ce niveau.

630 Et le point majeur qui en fait que c'était la pire catastrophe ferroviaire au Canada, l'impact de justification c'était vraiment les problèmes de santé et de sécurité reliés à la présence de la voie ferrée donc le maintien du stress post-traumatique chez beaucoup de Méganticois.

635 Le statu quo amélioré, en fait, ce qu'on a visé à faire c'est d'amener le tracé actuel qui longe le lac à une classe 3. Une classe 3, classe 1, dix milles (10) à l'heure, classe 2, vingt-cinq (25) milles à l'heure, classe 3, quarante (40) milles à l'heure afin de le comparer aux voies de contournement. Les voies de contournement sont conçues comme classe 3.

Ce que ça prend, il faut empêcher d'éventuels impacts à l'extérieur de l'emprise ferroviaire en milieu urbain. Il faut améliorer la qualité de la voie dans l'emprise. Il faut améliorer la sécurité aux passages à niveau, améliorer l'exploitation ferroviaire et favoriser l'intégration avec le milieu urbain.

640 Je vous dirais que plusieurs de ces points-là qui sont réglés depuis la tragédie. Il y en a d'autres par contre dont on va parler.

645 Bon, au niveau du statu quo amélioré, ce qu'on vise à faire c'est que toutes les résidences qui sont à l'intérieur d'un rayon de trente (30) mètres du tracé actuel, à ce moment-là, on met ce qu'on appelle un muret de protection, c'est un mur en béton armé. Ça l'a au moins six cents millimètres (600 mm) de largeur donc c'est un ouvrage massif en béton qui vise à contenir le train lorsqu'il y a un déraillement.

650 On va s'entendre tout de suite, on les a mis d'ailleurs en rouge, les murets de protection; ils sont surtout localisés au centre-ville. On ne pense pas que si un train à la dérive qui arrive à soixante-cinq (65) milles à l'heure, ça resterait à voir si les murets de protection le contiendrait à l'intérieur, mais on a des doutes que ça serait peut-être insuffisant à ce niveau-là.

655 Au niveau des murs, ce que vous voyez en vert, c'est des murs anti-bruits donc partout les résidences sont à cent (100) mètres et moins de la voie ferrée, mise en place de murs anti-bruits. Généralement un mur anti-bruits pour être efficace, je vous dirais que c'est du six mètres de hauteur. Donc c'est des impacts de coupure visuelle au niveau du mur.

660 Dernier petit point, on a rencontré CMQ à plusieurs reprises et quand on leur a présenté le statu quo amélioré, ce qu'ils nous ont dit c'est ce que j'ai mis en bas, il sera difficile pour eux d'augmenter la limite de vitesse actuelle de dix (10) milles à l'heure. Eux autres, ils nous ont dit qu'ils allaient continuer à circuler à dix (10) milles à l'heure dans le secteur urbain compte tenu du bruit, des vibrations et de la sécurité.

665 Je continue dans les objectifs d'amélioration au niveau du statu quo amélioré. Bon, pour améliorer la qualité de la voie à l'intérieur de l'emprise, changer des rails, des traverses, ajouter du ballast, niveler les voies, on a prévu des coûts pour ça, géométrie c'est assez limitée. L'emprise de CMQ est trente (30) mètres.

670 Au niveau de la voie de contournement, dans les corridors qu'on a regardés généralement, ça peut aller jusqu'à soixante-dix (70), soixante-quinze (75) mètres parce qu'évidemment c'est trente (30) mètres ce n'est pas très large. Trente (30) mètres il n'y a pas d'encaissement, il n'y a pas vraiment non plus d'étagement possible là-dedans donc c'est strictement un corridor ce qui nous amène des contraintes au niveau de la géométrie. La seule courbe qui pourrait être changée c'est celle de centre-

675

ville qui est de huit degrés, CMQ a gardé son ancien terrain. Il pourrait ramener une courbe de quatre degrés.

680

Au niveau du profil, il faudrait rehausser la voie ferrée au centre-ville. On l'a dit tantôt, la voie de contournement nous permet de rehausser de douze (12) mètres donc il faudrait rehausser la voie ferrée de douze (12) mètres pour avoir l'équivalent en profil. On a dit « non » à ça.

685

Amélioration du drainage, les fossés, les ponceaux et sécurité aux passages à niveau, ajouter des équipements de protection mais déjà à ce niveau-là, ça va. C'est de voir s'il y avait des ponts d'étagement possibles. Ce qu'on a répondu à ça, ce n'était pas possible sans modifier le patron actuel de rue.

690

Je poursuis dans statu quo amélioré. Donc, des voies d'améliorer l'exploitation ferroviaire des voies d'évitement sécurisées avec dérailleurs, « oui ». Limiter les intrusions, il faudrait mettre évidemment des clôtures de part et d'autres pour empêcher les intrusions dans le corridor donc augmenter la sécurité.

695

En milieu urbain, prévoir des aménagements paysagers, évaluer la mise en place d'anti-sifflet.

Option 3, voie de contournement, corridor 1. Donc, c'est d'aménager une voie de contournement de classe 3 qui permet au train de circuler à quarante (40) milles à l'heure.

700

Je vais y aller rapidement au niveau du tracé. De façon générale, on longe la route 161 du côté sud, après ça, on est dans le parc industriel de Lac-Mégantic, on traverse la Rivière Chaudière à peu près à deux cents (200) mètres, je dirais, en amont du pont actuel de la route 161. Par la suite, on longe la 161, on traverse la route 204 et on vient rejoindre la voie d'évitement à Vachon. C'est le corridor le plus court dans les trois options de voie de contournement.

705

L'Option 4, voie de contournement, corridor 2 – c'est le plus long, dix-sept et demi (17.5) kilomètres. À ce moment-là, lui il passe du côté nord de la route 161 et il bifurque vraiment vers le nord qui va contourner une montagne au nord de Frontenac et c'est par contre, tantôt, le tracé c'est celui qui est le plus, mettons, qui a le plus de longueur dans Lac-Mégantic, par contre celui-là c'est au niveau de Frontenac, il a dix (10) kilomètres dans la municipalité de Frontenac.

710

715 Corridor 3, il revient un peu comme le corridor 1, il traverse en fait, il longe la route 161 sauf qu'il traverse la 161 pour aller vers le nord et revient longer la 161 sauf qu'il est du côté est de la route 161 donc plus proche du développement Roy au niveau de la Ville de Frontenac. Et, après ça, bien il continue dans les terres du côté sud pour aller rejoindre la voie d'évitement à Vachon.

S'il y a des questions sur les corridors, plus pointues, on pourra répondre avec plaisir tantôt.

720 Comparaison des techniques des corridors, je ne veux pas aller trop dans le détail, juste dire que c'est sûr qu'il y a des éléments, une voie ferrée c'est un pour cent (1%) qu'on vise donc il y a beaucoup de déblais. On vise à éliminer des surplus de déblais donc c'était un des avantages au niveau du corridor 1.

725 La desserte du parc industriel est très importante d'avoir une desserte directe vers tout le parc industriel vers l'antenne de Tafisa, Logibel et autres. Les temps de parcours ce que je vous ai mis ici, la voie de contournement Option 1, c'est-à-dire Option 1, corridor, c'est Option 3 dans le fond, c'est treize (13) minutes le temps de parcours pour avoir l'équivalent du tracé actuel, on parle de quarante-neuf (49) minutes. Donc, on peut voir qu'à dix (10) milles à l'heure présentement, c'est du quarante-neuf (49) minutes, quatre-vingt-deux (82) minutes pour faire l'équivalent versus treize (13), dix-neuf (19) et dix-huit (18), donc c'est beaucoup plus rapide au niveau de CMQ pour ses opérations ferroviaires.

735 Proximité des bâtiments, le tracé actuel il y a à peu près deux mille (2 000) bâtiments à l'intérieur de cinq cents (500) mètres. Par contre au niveau corridor 1, 2 et 3, là on tombe à peu près à deux cent cinquante (250), deux cent soixante-et-quinze (275).

**LE PRÉSIDENT :**

740 Monsieur Hardy, comme ce document sera déposé donc sera officiel, pourriez-vous apporter les modifications avant son dépôt.

**M. JEAN HARDY :**

Oui, absolument.



745

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Merci.

750

**M. JEAN HARDY :**

Je viens de voir les coquilles.

755

Analyse multicritère, en fait, suite à toute l'évaluation technique des trois corridors, les voies de contournement et du tracé du statu quo à améliorer donc, il y a des équipes qui donnent des pointages selon la catégorie technique, selon l'environnement, selon l'aménagement urbain, la santé publique, selon les coûts et bon, là, on a donné une pondération égale à chacune de ces catégories et ce qui ressort de cette analyse, ce qu'on appelle multicritère, c'est le corridor 1 qui obtient une meilleure note que les autres.

760

On a joué un peu avec la pondération évidemment, si on donnait plus d'emphase aux coûts, moins à l'environnement, plus à la technique, plus à la santé publique, et cetera et de façon générale le corridor 1, l'Option 3, sortait toujours première au niveau du pointage.

765

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Hardy, je me permets encore une fois de vous demander puisque vous allez apporter des corrections dans le document, on comprend que le tracé actuel ce sont les Options 1 et 2?

770

**M. JEAN HARDY :**

Oui.

775

**LE PRÉSIDENT :**

Corridor 1, c'est l'Option 3. Corridor 2 c'est l'Option 4. Alors si vous voulez apporter les modifications également pour que ce soit le plus clair possible.

780

**M. JEAN HARDY :**

Absolument.

785

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

790

**M. JEAN HARDY :**

Les coûts estimés de réalisation en millions de dollars, au niveau du statu quo amélioré, considérant les coûts que ce soit les murs antibruits, les murs de protection en béton, les coûts d'entretien sur quarante (40) ans, c'est sûr que c'est une voie existante donc on a tenu compte que les coûts pour l'entretien, la mise à niveau de la voie ferrée et son maintien sont plus importants que des voies de contournement qui sont neuves.

795

Donc, tout ça pour dire que c'est le statu quo amélioré de l'ordre de vingt-sept millions (27 000 000). Corridor 1, cent quinze millions (115 000 000) corridor 2 étant donné que c'est comme dix-huit (18) kilomètres, deux cent vingt-quatre millions (224 000 000) et corridor 3 étant donné également que c'est un peu plus long cent quarante-deux millions (142 000 000).

800

On a réalisé également une analyse avantages/coûts selon l'approche développée par le ministère des Transports. C'est sûr que là-dedans il y avait le coût des accidents, le coût des conséquences, le temps perdu passage à niveau, les opérations ferroviaires de CMQ, et cetera, donc ce que ça l'a permis de dégager c'est que dans ce cas-là si on prenait l'Option 3, le corridor 1, c'était le seul qui dégageait quand même un ratio supérieur à 1, donc l'avantage un peu plus important que les coûts de un point zéro cinq (1.05) ce qui n'était pas le cas de l'Option 4 et de l'Option 5.

805

En conclusion, ici on retrouve dans le document synthèse de l'étude d'opportunité donc le corridor 1, ce qui est l'Option 3 un pointage de soixante et dix-huit point trois (78.3) résultat positif au niveau de l'analyse avantages/coûts. Donc ce qui nous avait amené à l'issue de la phase 1-A donc de l'étude d'opportunité de privilégier la voie de contournement corridor 1 et de continuer son

810

815 développement, son élaboration, son niveau de détails, il y a eu quand même des améliorations  
apportées au tracé par rapport à ce que vous voyez au niveau du corridor 1, au niveau du croisement  
de la 204, au niveau du rapprochement de la route 161 également Pie IX et Wolfe. Donc ça on pourra  
en reparler si vous voulez mais c'était le corridor 1 donc l'Option 3 qui était privilégiée.

**LE PRÉSIDENT :**

820

Merci, Monsieur Hardy. Peut-être avant la pause, un élément de clarification pour être sûr  
d'avoir bien compris. Vous avez reçu un financement actuellement d'un million de dollars  
(1 000 000 \$) partagés également. Donc, cinq cent mille (500 000) par le Québec et cinq cent mille  
(500 000) par le Fédéral, Développement économique Canada et le MAMOT, c'est bien ça? Ça c'est  
825 pour la phase, pour tous les travaux qui ont été faits jusqu'à maintenant?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

830

C'est pour le contrat de l'étude de faisabilité.

**LE PRÉSIDENT :**

835

C'est ça et donc à partir du moment où l'étude de faisabilité est complétée, qui finance les  
recherches à l'heure actuelle?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

840

Bien en fait l'étude de faisabilité n'est pas complétée encore, donc les sommes dont on vient  
de parler ne sont pas toutes encore dépensées.

**LE PRÉSIDENT :**

845

D'accord.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

850           Donc, il reste encore des sommes prévues pour terminer l'étude de faisabilité.

**LE PRÉSIDENT :**

855           Parfait. Alors merci pour la présentation. Nous prenons une pause de quinze (15) minutes et je vous rappelle que le registre est ouvert si vous désirez prendre la parole.

**PAUSE ET REPRISE**

**LE PRÉSIDENT :**

860           Messieurs, Dames si vous voulez prendre place. Messieurs, Dames si vous voulez vous asseoir s'il vous plait.

865           Avant d'appeler la première personne. Donc avant d'appeler le premier intervenant, j'aimerais juste vous souligner une toute petite chose, c'est que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition à la table d'accueil un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Si vous voulez y répondre, ça serait bien gentil de votre part.

870           Sans plus tarder, j'appelle monsieur Bernard Boulet.

**M. BERNARD BOULET :**

875           Bonjour, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

880           Bonsoir, Monsieur.

**M. BERNARD BOULET :**

C'est une opinion. Mon nom est Bernard Boulet de Marston, MRC du Granit.

885

À Lac-Mégantic, après l'accident du 6 juillet 2013, la méthode choisie pour décontaminer tout le centre-ville soit d'enlever les sols souillés par le pétrole et le remplacer par du sable rend le sol non-conforme pour les voies ferrées.

890

La preuve les trois bâtiments construits sur le boulevard des Vétérans l'hiver dernier ont dû installer des pompes au sous-sol pour évacuer l'eau du bâtiment et le bâtiment qui se construit actuellement sur la rue Frontenac a un sous-sol de cinq pieds, ils ne peuvent pas faire de sous-sol.

895

C'est le principe des vases communicants. La majorité du centre-ville est gorgée d'eau, un banc de sable gorgée d'eau, une piscine remplie de sable gorgée d'eau à un niveau d'un bout à l'autre. Exemple : si hier, il y avait eu un déversement de pétrole dans la même courbe non réparée, les wagons auraient versé encore, une courbe de quatre degrés, une courbe non réparée, tout le pétrole hautement inflammable se serait réparti sous les rues, les trottoirs, les nouveaux bâtiments.

900

Comme lors du déversement du 6 juillet 2013, le pétrole s'est propagé par les anciens tuyaux sous les bâtiments, les anciens tuyaux de bois qui faisaient tous des petits canaux pour le pétrole. C'est pour ça qu'ils ont dû défaire l'autre moitié du centre-ville parce qu'il était gorgé de pétrole.

905

Actuellement, il passe beaucoup de wagons de divers produits pétroliers. Le sol du centre-ville n'a pas les qualités nécessaires pour passer le test de l'environnement. Les voies ferrées doivent être retirées de cette zone sablonneuse.

910

Par contre, les environs du tracé de la voie de contournement au parc industriel est majoritairement de glaise. J'étais propriétaire moi-même d'une terre de trente-cinq (35) acres où le tracé va avoir lieu, c'est toute de la glaise puis des grosses roches.

915

De plus, les courbes dangereuses lors du tracé et des proposés de la voie contournant, les petites courbes dangereuses auront été éliminées, rendant le déraillement impossible ou peu probable s'il y avait un autre train à la dérive, plus de courbes bon le train va.

920

Monsieur le Président, la compagnie de chemin de fer désire augmenter leur trafic de matières dangereuses.

Nos gouvernements ont le devoir de s'assurer que cela soit fait sécuritairement.

925

En commençant par Mégantic, à cause de la forte pente de la voie ferrée et des nombreuses courbes dangereuses, il faut aussi corriger d'autres endroits aux Québec et au Canada. Il y a plusieurs sites à réparer.

930

Les compagnies veulent faire de la business, c'est beau, qu'ils mettent les chemins sécuritaires, « a very strong steel road ». Ça va être le fun. Je crois que le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'industrie ferroviaire doivent y participer. Bernard Boulet.

**LE PRÉSIDENT :**

935

Merci Monsieur Boulet. J'aimerais profiter de votre présence pour demander au porte-parole du ministère de l'Environnement son appréciation ou les problèmes qu'il a eus, ou son ministère a eu à faire face par rapport à la contamination des sols?

**M. DENIS TALBOT :**

940

Pardon, écoutez aux évaluations environnementales on n'était pas directement impliqué mais il y a plusieurs directions du ministère qui ont travaillé d'arrache-pied pour procéder à la décontamination quasi-totale de tout ce qui avait été contaminé.

945

C'est presque terminé maintenant que ce soit au niveau des sols, au niveau de l'eau. Les travaux ont duré pendant des années puis c'est presque complété.

950 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Bon, alors écoutez c'est votre opinion. Je vous remercie beaucoup.

955 **M. BERNARD BOULET :**

C'est majeur.

**LE PRÉSIDENT :**

960 Très bien. Monsieur Robert Bellefleur.

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Bonsoir.

965

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

970 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Je suis Robert Bellefleur, je suis porte-parole de la Coalition des citoyens et des organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic.

975 Aujourd'hui, je ne viens pas donner une opinion, je viens simplement, parce que j'ai l'intention de déposer un mémoire dans les jours qui suivent mais avant ça, je voulais m'assurer de la disponibilité de tous les documents pertinents à la tenue de ce BAPE, entre autres, le fameux rapport du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des changements climatiques qui a suivi la catastrophe parce qu'on a évalué l'impact environnemental sauf qu'on ne l'a pas ce document  
980 comme référence au BAPE. J'ai ici le...

**LE PRÉSIDENT :**

985

Vous avez le titre?

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

990

Oui. Ça s'appelle « Deuxième rapport du Comité d'experts sur la contamination résiduelle de la Rivière Chaudière par les hydrocarbures pétroliers ».

Je pourrais vous le laisser, Monsieur le Président.

995

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Talbot est-ce que vous pourriez déposer le document?

**M. DENIS TALBOT :**

1000

Je pense que j'ai une adresse courriel ici, ça doit sûrement faire référence à ces documents parce que ça me dit : « Les rapports produits par le ministère dans le cadre des travaux de décontamination et de suivi à Lac-Mégantic sont publics et disponibles à l'adresse suivante ». Là, j'ai une adresse courriel que je pourrais fournir à la commission.

1005

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

1010

C'est sur le site du ministère mais ce n'est pas déposé comme pièce par rapport au BAPE et c'est quand même les conséquences du tracé actuel qui longe le Lac-Mégantic et la Rivière Chaudière et qui a déversé six millions (6 000 000) de litres de pétrole.

Donc, si on se prononce sur un tracé statu quo, il faudrait prendre en considération qu'il y a déjà eu des impacts. Il ne faudrait peut-être pas répéter la chose.

1015



**LE PRÉSIDENT :**

1020 Vous pouvez me laisser le document ou le laisser à la coordonnatrice en arrière s'il vous plait.

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

1025 C'est parce que ces documents-là, moi, ils vont être en référence à mon mémoire. Donc, je tiens qu'ils soient cités au niveau du BAPE.

1030 Il y a les deux rapports du BST sur la tragédie de Lac-Mégantic qui expliquent quand même les problèmes que présentaient cette voie ferrée, l'entretien, les courbes, les pentes qui ne sont pas non plus déposées au BAPE.

**LE PRÉSIDENT :**

1035 Nous en avons pris connaissance même s'ils ne sont pas déposés et nous attendions la présence du porte-parole du BST pour les lui demander formellement.

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Il serait à l'avantage aussi de la population d'y avoir accès.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

1045 Il y a aussi un rapport du BST qui a été publié en août 2013. C'est le rapport du laboratoire d'ingénierie. C'est une analyse de simulations dynamiques des forces de déraillement. Ce rapport, je pourrais le laisser aussi au BAPE.

1050

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plait, oui.

1055

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Ça, ça explique que l'état de la géométrie de la voie ferrée à Lac-Mégantic est un des trois facteurs qui a présidé au déraillement.

1060

Ce n'est pas seulement la vitesse ou les forces centrifuges mais l'état des rails a été un facteur aussi déterminant là-dedans.

Un dernier point, j'aimerais qu'on mette à jour les données des rapports AECOM qui datent quand même de 2015 sur le nombre de convois ferroviaires qui traversent Lac-Mégantic. On cite dans le rapport trois convois dans chaque direction donc six convois, c'est ça.

1065

**LE PRÉSIDENT :**

À chaque semaine.

1070

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

C'est ça. Et on parle d'un nombre certain de citernes. Écoutez, moi, j'ai placé une caméra infrarouge de chasseur sur la voie ferrée et je peux vous dire que depuis janvier 2016, il y a des journées qu'il en passe un c'est vrai, il y a des journées qui en passe deux, il y a des journées qui en passe trois. Je peux vous dire que du 8 mai au 17 mai, il est passé deux cent cinquante-six (256) citernes, gaz propane, acide sulfurique et chlorate de sodium.

1075

Et une substance qu'on ne mentionne jamais, c'est de la gazoline avec éthanol. Il en passe souvent deux à trois citernes par convoi.

1080

Donc, je souhaiterais que AECOM mette à jour ces données. Qu'est-ce qui passe actuellement et on s'attend à quoi comme perspective.

1085

**LE PRÉSIDENT :**

1090

Alors, effectivement, dans votre présentation Monsieur Hardy, vous avez fait référence au nombre de trains est, ouest, trois, trois sachant très bien qu'il y en a juste dans une seule direction que les wagons sont pleins.

1095

Ces wagons transportent, soit dit en passant, j'ouvre une parenthèse, ces wagons transportent vingt-six pour cent (26%) de matières dangereuses, dont, les trois auxquels vous faisiez référence, peut-être en répondant à la question de monsieur Bellefleur, si vous pouvez nous indiquer quelles sont les quantités de matières dangereuses qui traversent Lac-Mégantic à chaque semaine et peut-être profiter de cette occasion-là pour savoir si depuis le déraillement, si la ville, là j'adresse la question à vous Madame Arguin, si la Ville a mis en place des mesures de sécurité, des mesures d'urgence en cas de déraillement de ces trains qui transportent des matières dangereuses.

1100

Donc, première question à vous Monsieur Hardy.

**M. JEAN HARDY :**

1105

Je vais laisser répondre monsieur Barry Palynchuk qui a réalisé l'analyse au niveau des matières dangereuses pour AECOM.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

1110

O.K. C'est vrai que le rapport a été complété en 2016. C'est avec les chiffres qu'on a reçus datent avant le moment de dépôt de notre rapport mais selon notre étude, dans un échantillon qu'on a pris, je pense que c'était pendant une semaine à huit trains typiques, oui, ça avait quand même observé vingt-neuf (29) wagons de gaz de pétrole liquéfié transportant mille sept cent vingt-trois (1 723) tonnes, acide sulfurique treize (13) wagons mille cent quatre-vingt-six (1 186) tonnes. Puis chlorate de sodium, neuf wagons mais on n'a pas calculé la quantité.

1115

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

L'essence d'automobile.

1120 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plait pas de discussion directe s'il vous plait. D'abord la fréquence des trains?

1125 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Mais la fréquence des trains à l'époque était tel qu'on a indiqué, c'était environ six trains par semaine puis l'échantillon qu'on a pris c'était huit trains. Ça fait qu'on a pris les détails de la composition de ces huit trains puis on a analysé le nombre de wagons, de produits dangereux.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous validé auprès Central Maine Québec (CMQ), on va l'appeler comme ça, ça va être plus facile.

1135 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui, oui.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez validé pour savoir si cette semaine d'échantillonnage est une semaine représentative des autres semaines?

1145 **M. BARRY PALYNCHUK :**

On n'a pas validé avec CMQ mais on avait reçu plusieurs rapports de train desquels qu'on a pris ce qu'on jugeait comme étant un bon échantillon. On a reçu plusieurs rapports puis on a pris un groupe de rapports qu'on jugeait représentatif.

1150 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

1155

Ça fait qu'on ne s'est pas fié de CMQ pour sélectionner l'échantillonnage.

**LE PRÉSIDENT :**

1160

Et pour la question de la gazoline avec éthanol?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

1165

Ce n'est pas enregistré ici mais juste un instant, je vais juste vérifier. Bien on a distolathe de pétrole qui comprend probablement l'éthanol.

**LE PRÉSIDENT :**

1170

Pourriez-vous vérifier et nous apporter la réponse exacte?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

1175

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plait.

1180

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Monsieur le Commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

1185

Oui, je n'ai pas terminé. Madame Arguin.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

1190 Pardon, je vais m'habituer à pousser le bouton avant de parler. Donc, j'assume pour la deuxième question pour les mesures de prévention et mesures d'urgence.

1195 Oui, effectivement, dès les débuts des relations avec Central Maine Québec, nous avons le privilège d'être informés à la Ville donc les premiers répondants, d'être informés des matières dangereuses transportées contrairement à la plupart, en fait, contrairement à toutes les autres municipalités du Canada dans le temps afin que nous puissions vraiment se préparer et s'assurer que nous avons le bon équipement, la bonne équipe et pouvoir mettre au sein de nos pratiques du Service sécurité et incendie les bonnes pratiques pour en cas malheureux d'un accident avec les matières dangereuses transportées actuellement par CMQ.

1200 Donc, depuis 2013 que nous avons accès à cette information, je répète que c'était de l'action privilégiée de CMQ. CMQ n'était pas obligée selon les règles de Transports Canada de nous les fournir.

1205 Maintenant, selon les nouvelles règles améliorées de sécurité initiées par la Fédération canadienne des municipalités, toutes les municipalités du Canada ont maintenant cette information, au niveau confidentiel des premiers répondants seulement.

1210 Donc, longue histoire pour dire que oui, nous sommes au courant de ce qui est transporté et puis, on peut mieux se préparer qu'en juillet 2013.

**LE PRÉSIDENT :**

1215 Mais est-ce que vous avez mis en place depuis l'incident des mesures d'urgence qui vous permettent maintenant de réagir face à un accident éventuel avec des substances dangereuses qui traversent encore la ville?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

1220 Je dois malheureusement dire que pour les distances de la voie ferrée actuelle, s'il y avait

déversement semblable à celui de juillet 2013 avec certaines des matières dangereuses actuellement transportées, il n'y a peut-être pas grand-chose qui pourrait être fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1225

Et pour Monsieur Boivin, vous du ministère de la Sécurité publique, en fait, c'est une espèce d'aveu d'impuissance, est-ce que je vous interprète bien?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

1230

En fait, il ne faut pas être dramatique non plus.

**LE PRÉSIDENT :**

1235

Non, non.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

1240

Je parle de l'ampleur de juillet 2013.

**LE PRÉSIDENT :**

1245

Je ne parlais pas d'ampleur. Je disais avec les trains qui passent actuellement, il y aurait un déversement majeur d'une des trois substances, mettons le pétrole liquéfié ou l'acide sulfurique, tiens, est-ce que vous avez des mesures d'urgence à la Ville qui vous permettent d'intervenir efficacement? Est-ce que vous avez adopté des mesures d'urgence, non?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

1250

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Boivin, vous du ministère de la Sécurité publique, quel est votre rôle à ce

1255

niveau?

**M. STEVE BOIVIN :**

1260

Bien, notre rôle est à deux niveaux. C'est sûr que notre niveau régional, ce qui veut dire le Conseil régional de la sécurité civile qui assiste et conseille les municipalités pour améliorer leur état de préparation. Je ne peux pas parler pour - mais il s'appelle Hugues Daveluy - il va être ici dans le courant de la semaine.

1265

Moi, je suis au niveau central donc pour répondre à votre question au niveau régional, municipal, je ne sais pas exactement ce qui est fait actuellement.

1270

C'est sûr que depuis l'incident ferroviaire, il y a un accompagnement pour développer leur plan municipal de sécurité civile dont l'approche tout risque. Nous on favorise l'approche tout risque, ce qui veut dire améliorer le schéma d'alerte pour tous les types de risques, développer les responsabilités des partenaires sur le territoire donc départager rôles et fonctions de tous les types de risques.

1275

Mais particulièrement le risque ferroviaire vu que c'est ça dont il est question. Au centrale, ce qu'on fait depuis Mégantic, c'est justement de tenter d'obtenir les évaluations des risques des compagnies ferroviaires, tenter de signer des schémas d'alerte ce qui est très difficile parce que contrairement à ce que Madame dit, nous l'ordre 36 de notre Transports Canada, on n'a pas accès aux données alors il est très difficile pour nous d'évaluer les risques puisque, effectivement qu'est-ce qui s'est fait c'est que Transports Canada a développé sa réglementation pour divulguer l'information aux municipalités donc par entente de confidentialité, ils n'ont même pas le droit de nous la transférer.

1280

Alors ça c'est une difficulté qu'on a actuellement, qu'on tente en ce moment de régler mais par des négociations fédérale provinciale.

1285

**LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce qu'il y a un rôle de coordination que vous assumez avec les municipalités?



1290 **M. STEVE BOIVIN :**

Bien comme je vous dis, chaque Conseil régional a des municipalités à qui il est attribué puis son rôle c'est de supporter la municipalité à développer les meilleures, comme dit Madame, les meilleures pratiques d'intervention.

1295

Donc tous les premiers répondants et aussi Urgence Environnement, ministère du Transport donc tout réunir toutes ces personnes et répartir le rôle de chacun parce qu'on s'entend, on le voit, lorsqu'il y a un événement, une catastrophe majeure, il y a des milliers d'intervenants et c'est notre rôle effectivement de coordonner l'action de tout l'ensemble des premiers jusqu'à la municipalité jusqu'au Fédéral.

1300

Alors oui, le Conseiller doit aider la municipalité à développer ses bonnes pratiques.

1305 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous pose pratique pratique.

1310 **M. STEVE BOIVIN :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1315 Bon la théorie, je l'ai bien comprise, mais demain matin, il y a un accident, il y a un déversement d'acide sulfurique en plein centre-ville de Lac-Mégantic.

**M. STEVE BOIVIN :**

1320

Exactement. C'est exactement ce que je voulais vous dire c'est que pour l'instant, s'il y a un accident ferroviaire d'acide sulfurique, ce qui va devoir être fait bien dès le premier appel, c'est ça qui est l'important, c'est qui va appeler. Donc, un citoyen, un observateur et la chaîne, c'est par la

suite lorsque l'alerte va être donnée, la chaîne est bien huilée. Ça ça fonctionne très bien.

1325 Le problème c'est que, en ce moment, le générateur de risque n'a pas l'obligation de nous interpeler. Il interpelle l'Urgence Environnement parce qu'il contrevient à la Loi sur la qualité de l'environnement mais ils vont appeler en premier lieu le BST, CANUTEC, donc c'est l'harmonisation de tous ces plans qu'il reste à faire, oui, effectivement. C'est un défi.

1330 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, pour les cellules de crise, ça doit être encore peaufinée, c'est ce que je comprends bien?

1335 **M. STEVE BOIVIN :**

Ah oui. Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1340 Est-ce que vous pourriez nous donner une idée combien de temps ça peut prendre pour, parce que ça fait déjà quatre ans, quand même Lac-Mégantic mais combien de temps?

**M. STEVE BOIVIN :**

1345 Ça ne dépend pas de nous.

**LE PRÉSIDENT :**

1350 Pardon?

**M. STEVE BOIVIN :**

1355 Ça ne dépend pas de nous.

**LE PRÉSIDENT :**

1360 Ça dépend de qui?

**M. STEVE BOIVIN :**

1365 Ça dépend du Fédéral.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est qui le Fédéral?

1370 **M. STEVE BOIVIN :**

Transports Canada. Présentement, on travaille avec la CMQ mais pas la compagnie ferroviaire, la Communauté métropolitaine de Québec, a un rapport. C'est un groupe de travail sur le transport des matières dangereuses.

1375

Et, actuellement, on travaille justement à améliorer le partenariat avec notre ministère fédéral pour la divulgation des évaluations de risques pour la divulgation des données, soit du transport de matières dangereuses.

1380 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que vous avez communiqué avec le ministère fédéral?

**M. STEVE BOIVIN :**

1385

Oui, à plusieurs reprises.

**LE PRÉSIDENT :**

1390 Et est-ce que vous avez eu une fin de non-recevoir?

**M. STEVE BOIVIN :**

Non, ce n'est pas directement comme ça, c'est du travail à long terme.

1395

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous avoue que ma femme aime beaucoup mes métaphores à moi mais c'est bien, vous avez répondu.

1400

Alors Monsieur.

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Écoutez, je ne suis pas spécialiste de la chose mais j'ai lu dans le rapport AECOM, je pense que c'est le premier rapport A-1, on parle de si c'est une citerne d'acide sulfurique, c'est un périmètre d'évacuation de huit cents mètres (800 m) on est près du kilomètre. J'ai vu dans un rapport du BST, un incident qui s'est produit dans le nord de l'Ontario, si c'est du gaz propane, c'est un rayon d'à peu près un point six kilomètre (1.6 km), donc près d'un mille.

1405

1410

Donc, j'imagine que – puis le mélange des deux, je ne sais pas qu'est-ce que ça fait. Alors on est dans une cuvette, Lac-Mégantic, comme on l'expliquait tout à l'heure, est dans la cuvette. Si on échappe à un autre train, il ne tourne pas la courbe à huit degrés là. Je regrette, il ne la tourne pas.

1415

Alors c'est pour ça qu'on est préoccupé, nous, au niveau de la Coalition des citoyens. Et le mémoire qu'on va présenter c'est en fonction de la dangerosité que présente encore actuellement la voie ferrée. Donc, c'est là-dessus que je voulais vous revenir.

1420

Je peux vous déposer aussi comme pièce par rapport aux gazolines avec éthanol, j'ai un document de papier trouvé sur la voie ferrée à Vachon lors d'un problème mécanique d'une locomotive, ils ont laissé le papier sur la voie ferrée. Nous on va souvent voir qu'est-ce qui se passe là-dessus. On l'a vraiment avec la date, tout, éthanol, gazoline avec éthanol.

1425

Pour ce qui est des vidéos, j'en ai pris du 24 janvier au 15 février, on a au-dessus de cent quatre-vingt-cinq (185) citernes qu'on voit passer.

1430

J'ai aussi celles du mois de mai, du 8 mai aller jusque, je pense, au 17 et on voit deux cent quatre-vingt-six (286) citernes passer. Je peux les rendre disponibles à la commission.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est libre à vous.

1435

**M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Merci.

1440

**LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. Monsieur Emery Bélanger.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1445

Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Émery Bélanger, je suis producteur forestier. Je suis le premier vice-président du Syndicat du sud du Québec.

1450

J'aimerais ça s'il y a des questions à me poser, parce qu'il faut que je sois à Jonquière demain soir, ça fait que je ne pourrai pas me représenter demain ou après-demain aux séances. Ça fait que si vous avez des informations à me demander, là, je ne pourrai pas revenir.

Nous autres comme producteurs forestiers, on est pour le statu 1, 3, et 2 amélioré.

1455

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi. Statu 1,

**M. EMERY BÉLANGER :**

1460

Un, l'Option 1, puis l'Option 2 amélioré.

**LE PRÉSIDENT :**

1465

O.K.

**M. EMERY BÉLANGER :**

Parce que.

1470

**LE PRÉSIDENT :**

C'est le même chemin.

1475

**M. EMERY BÉLANGER :**

Le même chemin.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Option 1 ou le même chemin amélioré.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1485

Amélioré.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

1490

**M. EMERY BÉLANGER :**

On laisse le choix aux décideurs...

1495

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

1500

**M. EMERY BÉLANGER :**

... de ce qui va être mieux parce que comme producteurs, on se demande pourquoi qu'on devrait accepter le chemin de fer qui passe déjà à Lac-Mégantic. Parce que là, ils veulent prendre le chemin de fer de Mégantic puis l'envoyer sur le terrain forestier et agricole. Je comprends bien que le terrain là, il faut qu'ils le prennent en quelque part, ça fait que vu qu'ils nous l'envoient puis qu'on n'a pas décidé ça, on est dans l'obligation.

1505

On se demande pourquoi qu'on va être obligé d'accepter ça. Parce que là, si j'ai bien compris monsieur Hardy tout à l'heure, vis-à-vis de la Rivière Chaudière, le pont devrait être alentour de dix-neuf mètres (19 m). S'il y a une catastrophe vis-à-vis de la rivière, puis on n'est pas loin de la prise d'eau potable de Lac-Mégantic.

1510

Moi, je pense qu'il y a autant de danger là que de danger à Lac-Mégantic parce qu'il faut bien spécifier l'accident de Lac-Mégantic, le train ne roulait pas, il était arrêté, c'est une erreur d'avoir mis les trains à Nantes parce qu'il ne faut pas oublier que c'est une décision politique parce qu'on est assis ici ce soir, à cette résidence-là, qu'ils ont décidé de la mettre ici cet aréna au lieu de la Polyvalente.

1515

Fait que, en mettant l'aréna ici, ils ont été obligés de changer la voie ferrée puis le stationnement du chemin de fer parce que nos ancêtres, ils avaient laissé ça ici à Mégantic le dépôt de Mégantic parce que c'était le plus bas. Même si le train n'avait pas de brake, il ne pouvait pas monter ni descendre sur un bord parce qu'on était dans le point zéro.

1520

Monsieur Hardy l'a dit tout à l'heure sur les angles puis les degrés ça fait que si là on nous dit qu'on s'en va puis on bâtit une passerelle de vingt (20) mètres sur la Rivière Chaudière puis qu'ils vont nous dire que c'est moins dangereux, où est-ce qu'on est là puis dépenser cent cinquante

1525

millions (150 000 000). Parce que c'est ça que je trouve drôle, le budget il est déjà accrédité mais il n'y a pas de producteur puis on ne sait pas combien qu'on va avoir sur nos terrains.

1530 Je me demande comment qu'on peut faire pour faire un budget quand on n'a pas dit ce qu'ils allaient donner aux producteurs. Là, c'est un budget, ça peut être deux cent millions (200 000 000) après, t'sais, je trouve que l'étude puis je regarde le scénario 4.

**LE PRÉSIDENT :**

1535 J'aimerais juste apporter, m'assurer que ma compréhension est bonne.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1540 Oui. Il y a pas de trouble.

**LE PRÉSIDENT :**

1545 Merci. Vous sortez des éléments qui sont importants. Vous me corrigerez, Madame Arguin. Ce que j'ai compris c'est que l'initiateur a examiné avec les fonds qui lui ont été octroyés par le Fédéral et le Provincial, ils ont examiné, évalué cinq options.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1550 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1555 Dans cet examen, l'Option 3 qui correspond au corridor 1...

**M. EMERY BÉLANGER :**

1560 Oui.



**LE PRÉSIDENT :**

1565 ... a retenu leur attention à cause de l'évaluation préliminaire qu'ils ont réalisée. Cette étude  
qui a été réalisée sur le corridor 1 ou l'Option 3 est encore à l'étape d'un document de travail?

**M. EMERY BÉLANGER :**

1570 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1575 Rien n'a encore été, à moins que vous me corrigiez, Madame Arguin, rien n'a encore été  
soumis au ministère. Le ministère n'a jamais vu ce dossier-là.

Donc, c'est clair que pour la commission, la commission part les mains totalement libres. Il y  
a toujours des personnes qui vont dire : non, non, la commission va faire ce que le gouvernement va  
faire. Je l'ai entendu plusieurs fois mais, je vous dis, la commission a les mains totalement libres.

1580 Puis la commission va devoir conseiller le gouvernement de choisir une ou peut-être deux  
options qui peuvent être équivalentes et ce sera au ministère de dire à ce moment-là, au ministre et  
au ministère subséquemment, de dire à l'initiateur, à la Ville de Mégantic, qu'est-ce qui doit être  
réalisé de façon complète pour pouvoir analyser les corridors ou les options qui auront été retenus  
de façon intelligente et adéquate.

1585 Ça c'est ma compréhension.

1590 Donc, lorsque vous dites : « on nous impose », moi, il n'y a absolument rien dans ce que j'ai  
entendu qui est d'imposer un corridor. Je ne suis pas fou, j'ai lu les journaux comme vous, j'ai vu qu'il  
y avait des interventions publiques qui disaient : « Bon, ici, il y a un tracé, un autre tracé ici ». Je suis  
capable de suivre la discussion.

1595

**M. EMERY BÉLANGER :**

Oui.

1600

**LE PRÉSIDENT :**

Je trouve que la discussion serait trop précipitée mais ça ne me dérange pas de la faire mais actuellement, notre rôle n'est pas là. Notre rôle c'est de conseiller le gouvernement sur une des cinq options qui a été évaluée par l'initiateur.

1605

Donc, il n'y a aucune imposition et éventuellement, si le ministre et le ministère arrivent et la commission, si la commission arrive en disant au ministre : Écoutez, pour la commission c'est le corridor 1 ou le corridor 2, donc Option 3 ou 4 qui offre le plus grand potentiel.

1610

Le ministre peut aller dans le sens de la commission. La commission elle est consultative. Mais s'il y va, il va mandater le ministère pour demander des études appropriées.

1615

Ces études seront réalisées et éventuellement, ces études peuvent, vous me corrigerez Monsieur Talbot, peuvent être de nouveau soumises à une consultation publique. Est-ce que c'est exact?

**M. DENIS TALBOT :**

1620

C'est exact Monsieur le Président. Le ministère demeure en attente de la réception de l'étude d'impact finale. À partir de ce moment-là, qui est en cours de réalisation, on parlait d'une livraison peut-être en juin, fin juin, quelque chose comme ça, qu'importe.

1625

À partir de ce moment-là, cette étude-là est soumise à la consultation des différents ministères et organismes impliqués, Santé, Services sociaux, Sécurité publique, MAPAQ, et cetera, et cetera, jusqu'à temps que l'étude soit jugée recevable.

À ce moment-là, les ministères vont poser des questions, questions sur peaufinement de tracé, et cetera, sur toutes les composantes qui sont susceptibles d'être impactées, sur les risques,

1630 les risques pour la nappe phréatique, et cetera.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Puis si la commission arrive – la présente commission arrive dans son rapport en disant :  
écoutez c'est ce qui semble être acceptable, d'après ce que nous avons entendu, d'après les  
réponses au questionnaire, c'est le corridor 2. Donc, l'Option 4.

1640 Vous comme ministère, rien, absolument rien, ne vous empêche d'exiger que l'étude  
d'impact comprenne également une analyse approfondie du corridor 2 ou de l'Option 4.

**M. DENIS TALBOT :**

Oui. Ça pourrait être le cas effectivement.

1645 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà. Je voulais clarifier ça pour vous parce que c'était important.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1650 C'est que j'aurais dû mettre mes mots un petit peu différemment mais s'ils prennent l'Option  
3, ça aurait changé un petit peu la chose mais on va vous dire s'ils prennent l'Option 3, bien ça va  
être les producteurs qui vont être perdants. Parce que ce soir, je vais vous déposer aussi une  
1655 pétition de trois cent cinquante (350) noms de producteurs et de résidents de la région de Lac-  
Mégantic puis c'est de Nantes, Audette, Marston, Frontenac, fait que je ne sais pas à qui je vais la  
donner mais je vais...

**LE PRÉSIDENT :**

1660 Vous pouvez la déposer auprès de la coordonnatrice de la commission à la table d'accueil.

**M. EMERY BÉLANGER :**

1665

Merci bien.

**LE PRÉSIDENT :**

1670

Merci à vous. Non, s'il vous plaît je pense que mon discours était assez clair. Mais vous pouvez de temps en temps m'applaudir mais non, ça va.

Non, c'est juste pour détendre l'atmosphère.

1675

Monsieur Jean Paradis.

**M. JEAN PARADIS :**

1680

Bonsoir, Monsieur le Commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

1685

**M. JEAN PARADIS :**

Je suis quand même choyé d'être le premier à faire un témoignage de survivant disons. Donc, moi je peux vous dire que ma vie a complètement basculé depuis la tragédie du Lac-Mégantic.

1690

J'étais présent au Musi-Café ce soir-là puis j'ai perdu trois amis proches. Je suis passé à soixante-dix (70) pieds de la mort. J'ai sauvé ma vie par le lac avec mon amie Marie-Claude Lessard.

1695

Je suis allé à dix (10) funérailles. J'ai vu mes amis perdent leurs business. J'ai vu du monde tout croche en choc post-traumatique dans cette ville-là. Je suis moi-même encore médicamenté

pour choc post-traumatique. J'ai même dû quitter mon emploi.

1700           Donc, pour moi là c'est quelque chose qui ne devrait jamais plus se reproduire pour les générations qui viennent. Donc, c'est ça la solution, c'est qu'il va falloir penser à l'humain, arrêter de penser à la business puis à l'argent mais penser à l'humain.

1705           Et je terminerais mon témoignage simple et direct en disant que tous les gens qui seront expropriés dans cette histoire-là, qu'ils soient à hauteur comme ça, parce que ces gens-là, c'est toute la MRC du Granit qui a souffert de ça, ce n'est pas juste les gens de Lac-Mégantic, moi, je suis allé dans les funérailles à Lampton, j'ai connu des gens de Marston qui sont décédés dans ça. Regarde, c'est toute la MRC du Granit qui a été touchée par cette histoire. Il faut penser aux générations futures et trouver une solution à ça.

1710           La meilleure, moi, je n'ai pas les compétences pour la connaître la meilleure solution mais ça prend une vision d'avenir pour la suite des choses pour les générations qui vont nous suivre. Parce que ça là, je vous ferai remarquer que le calendrier du 125<sup>e</sup> anniversaire de Lac-Mégantic sur la page frontispice du calendrier, vous avez eu le premier déraillement de train qui a eu lieu au centre-ville qui était aussi effrayant que celui du 6 juillet 2013 mais dans ces années-là, on transportait du bois et des matières pas trop dangereuses. Mais ça avait déraillé de la même façon.

1715           Donc la topologie du terrain, elle va rester là dans cent (100) ans, elle va encore pareille.

1720           **LE PRÉSIDENT :**

1725           J'aimerais profiter de votre témoignage pour interpeller le Docteur Samson. À l'heure actuelle, est-ce que vous faites le suivi des problèmes ou des personnes qui sont en phase post-traumatique encore? Vous êtes associée au dossier encore aujourd'hui?

1730           **DRE ISABELLE SAMSON :**

1735           Mais c'est sûr que d'un point de vue clinique individuelle, les patients sont suivis au besoin. Il y a eu des équipes rehaussées parce qu'au début, on pensait le savoir enfin dès que peut-être que la catastrophe, les impacts seraient de plus courte durée puis avec nos enquêtes à la Santé

publique, on a malheureusement documenté que les gens souffraient et souffraient encore. Donc, il y a eu un rehaussement des services.

1735 Et assurément, il y a des gens qui, j'ai parlé au psychiatre qui suit la plupart des cas qui ont un diagnostic de stress post-traumatique, il y en a qui sont mieux, il y en a qui sont rétablis, il y en a qui sont toujours malades, puis il y en a des cas qui se déclarent encore.

1740 Il y a un syndrome post-traumatique peut être déclaré avec un délai aussi. Et puis, je ne sais pas si ça répond à votre question?

**LE PRÉSIDENT :**

1745 Oui. Je serais juste curieux de savoir, est-ce que les adultes, les personnes âgées ont mieux accepté, ils sont plus résilients que les jeunes, est-ce qu'il y a une différence entre dans la résilience en fonction de l'âge de la personne?

**DRE ISABELLE SAMSON :**

1750 Ça c'est une expertise pointue en stress post-traumatique que je ne possède pas mais c'est sûr qu'il y a des cohortes d'enfants qui ont des séquences assez élevées au niveau du stress post-traumatique. Est-ce que l'adulte est plus résilient?

1755 C'est sûr que la résilience est un facteur de protection important et la résilience à Lac-Mégantic de nos trois enquêtes en suivi qui ne portaient que chez l'adulte, la résilience diminue un peu. La faible résilience est en augmentation donc ça c'est un signe de fatigue au niveau des mécanismes de compensation pour faire face aux défis de tous les jours qui ne sont pas exclusifs à la voie ferrée et au train.

1760 En parallèle, la documentation au niveau de l'enfant, ça n'a pas été beaucoup documenté initialement mais il y a une collecte de données qui vient d'être terminée du Professeure Danielle Maltais dans le cadre d'une subvention de recherche. Alors ces données-là, je ne les ai pas, ça appartient à la chercheure Danielle Maltais.

1765

Mais ils sont en train de regarder le phénomène santé. On regarde toujours de plus en plus, on va regarder les facteurs de protection pas juste les facteurs de risque mais chez les jeunes Méganticois. Peut-être plus large que juste Lac-Mégantic, ça je n'en suis pas certaine, c'est Professeure Danielle Maltais qui fait cette étude actuellement.

1770

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, c'est sûr que nous avons une séance ce soir et s'il y a une chose que vous, moi, on peut constater, c'est qu'il n'y a pas un seul enfant.

1775

**DRE ISABELLE SAMSON :**

Oui.

1780

**LE PRÉSIDENT :**

Et pourtant ça pourrait être un sous-groupe sur lequel il faut avoir une attention particulière parce que ces jeunes enfants, Monsieur fait référence aux générations futures, mais les générations futures, c'est aussi les jeunes qui sont aujourd'hui et qui seront là dans dix (10) ans et qui seront là dans vingt (20) ans. C'est la raison pour laquelle je vous posais la question, je serais curieux mais si ça ne vous dérange pas, je comprends que c'est Dre Maltais ou Monsieur Maltais qui fait une étude.

1785

**DRE ISABELLE SAMSON :**

C'est un professeur, elle n'est pas dans le système de Santé et Services sociaux, c'est un professeur, un sociologue à l'Université du Québec à Chicoutimi.

1790

**LE PRÉSIDENT :**

1795

À Chicoutimi.

1800 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Docteure Maltais qui a des informations qui sont assez fraîches sur les jeunes à Lac-Mégantic et peut-être autour, je ne suis pas certaine de la délimitation.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1810 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Par rapport aux générations futures, bien c'est sûr, c'est la réduction du risque d'accident ferroviaire pour les générations futures mais oui le stress post-traumatique est documenté chez les jeunes enfants, ça je peux vous le garantir. Je n'ai pas les données pour Lac-Mégantic.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Merci Monsieur Paradis de votre témoignage.

1820 **M. JEAN PARADIS :**

Merci. Bonne soirée.

**LE PRÉSIDENT :**

1825 Bonne soirée. Monsieur Daniel Green.

**M. DANIEL GREEN :**

Bonsoir.

1830



**LE PRÉSIDENT :**

1835

Bonsoir, Monsieur Green.

**M. DANIEL GREEN :**

1840

Mon nom est Daniel Green. Je suis de la Société pour vaincre la pollution, je suis aussi leader adjoint du Parti Vert du Canada.

J'étais à Mégantic le jour 5, 6. Et j'étais là pour une raison très particulière, j'étais là pour documenter la contamination environnementale suite à la tragédie.

1845

Avec une très petite équipe, on était sur la Rivière Chaudière. On a vu les conséquences directes de ce déversement. Et on était aussi un peu plus tard après que les premiers répondants, Bureau du coroner ont fini leur travail. On a aussi eu l'occasion de documenter la contamination ponctuelle qui est arrivée lors du déversement. Et aussi faire un suivi indirect des expositions humaines anecdotiques des gens qui travaillaient sur le site.

1850

Malheureusement, il n'y a jamais eu actuellement on pourrait appeler un suivi médical toxicologique des êtres humains le plus exposés après le déversement. Et on parle évidemment les premiers répondants, les policiers, les experts en forensic, ceux qui faisaient des déterminations dans le site.

1855

Le choix que le gouvernement fédéral et provincial a actuellement, c'est de décider où mettre la voie ferroviaire dans la région de Mégantic.

1860

On a différentes options. Il me semble logiquement pour faire un choix éclairé normalement s'il n'y avait aucun rail à Mégantic, on pourrait évaluer où mettre le rail pour que ce soit le plus sécuritaire, le moins dangereux pour la santé publique et la santé humaine advenant qu'il y ait un déversement.

1865

Alors on fait une évaluation de risques. On regarde un endroit et vous-mêmes vous avez participé à plusieurs audiences où finalement il n'y a rien et c'est un projet et on regarde les options

1870

et un des critères c'est de passer le tracé - que ce soit un pipeline, que ce soit une ligne hydroélectrique, que ce soit un chemin de fer, l'endroit où advenant qu'il y ait un déversement, le risque humain serait limité.

1875

Et on a une occasion ici à Mégantic d'évaluer les conséquences du déversement et l'exposition humaine qui d'après moi n'a jamais été faite. Il me semble qu'au lieu de faire un modèle d'exposition, il y a eu à Mégantic des cas et du suivi d'exposition.

1880

J'ai un document ici où j'ai fait la recension de la plupart des études déposées soit pour le ministère de l'Environnement, soit pour les consultants engagés soit parallèlement, soit les consultants engagés par le Gouvernement du Québec pour faire les suivis des travaux de décontamination.

1885

Dans le document que je vais déposer en arrière, il y a des informations essentielles qui devraient être déposées à cette commission pour comprendre le risque inhérent d'avoir une voie ferrée dans une zone urbaine. Et ce n'est pas un calcul de risque, c'est des données qui démontrent l'exposition des concentrations de particules dans l'air, HAP, VOC, les concentrations qui ont été mesurées par les gens en Santé et Sécurité au travail, qu'ils soient directement du gouvernement ou des gens de Santé et Sécurité au travail pour les intervenants sur le terrain.

1890

Ces données n'ont jamais été rendues publiques et devraient l'être; devraient l'être pour qu'on puisse comprendre qu'est-ce que ça veut dire d'avoir un chemin de fer dans une pente. On a regardé la configuration, la géométrie du rail, qu'est-ce que ça veut dire le statu quo et qu'est-ce qui pourrait arriver.

1895

Mais on a des vraies données, des vraies mesures, des vraies concentrations, des vraies expositions. Et je pense que ça devait être rendu public et ça permettrait à l'État, au ministère de la Santé, aux intervenants, de prendre une décision éclairée concernant le choix du tracé le plus sécuritaire au niveau de la santé humaine et de la santé publique.

1900

Alors je vais déposer.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais qui a produit ces données de contamination et d'exposition?

1905

**M. DANIEL GREEN :**

Alors donc lors du suivi, le gouvernement avait obligé les consultants engagés par MMA donc la firme Golder, la firme, ont fait des mesures de suivi d'exposition des travailleurs.

1910

Donc, ils avaient des doses mètres, des doseurs de VOC qui permettaient par exemple d'émettre des avis sanitaires aux premiers répondants: portez votre masque ou la rotation quinze (15) minutes lors des travaux sur le terrain.

1915

**LE PRÉSIDENT :**

Puis vous vous les avez obtenues de?

**M. DANIEL GREEN :**

1920

Bien je ne les ai pas obtenues. Justement je les demande ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

1925

Mais je ne comprends pas. Qu'est-ce que vous vouliez déposer?

**M. DANIEL GREEN :**

1930

O.K. Alors donc un exemple concret, une firme Golder qui a été engagée je pense par MMA lors des premières semaines de l'accident vu que beaucoup d'entrepreneurs travaillaient pour la décontamination, Golder avait fait une série de mesures au niveau d'exposition, des mesures de VOC au site des travaux. C'est référencé dans les documents.

Alors ce que j'ai fait c'est que j'ai regardé toute la documentation publique et quand il y avait

1935

une référence par rapport à un niveau de contamination, à une mesure, j'ai même des rapports de laboratoire où j'ai simplement que l'échantillon a été envoyé au laboratoire, je n'ai pas les résultats.

1940

**LE PRÉSIDENT :**

J'ai compris.

**M. DANIEL GREEN :**

1945

Alors donc, je pense qu'il serait important pour votre commission d'avoir accès à ces données, comme ça vous pourriez dire lors de l'accident du mois de juillet 2013, il y a eu telle concentration de mesurée, telle personne exposée, tel cas de malaise, d'exposition, telle concentration réelle et mesurée.

1950

Alors vu qu'on a entendu de la part de Mégantic, il n'y a vraiment actuellement pas de capacité de réponse à cause de la proximité des gens et de la voie ferrée, ces données-là seraient une preuve malheureusement dans le vécu que la cohabitation entre un transport dangereux, dans un secteur de rail urbain à Mégantic n'est peut-être pas compatible avec la protection de la santé publique. C'est tout.

1955

Mais au lieu de faire une étude de risque, de probabilité, vous allez avoir des vraies données où des êtres humains ont été véritablement exposés.

1960

Si on obtient les documents alors il y a aussi, il ne faut pas oublier qu'il y a aussi beaucoup de documents déposés au Tribunal administratif du Québec, le TAQ, parce que le ministère de l'Environnement a émis une ordonnance au CP, à MMA, donc beaucoup de documents ont été déposés. Il faudrait peut-être récupérer dans ces documents-là, le BAPE pourrait trouver des sources d'information objectives et réelles des conséquences du déversement.

1965

Et ça pourrait vous aider, vous éclairer dans votre évaluation de qu'est-ce qui pourrait arriver une deuxième fois et si dans votre évaluation le risque est trop grand, du passage du train au centre-ville de Mégantic, bien il y a d'autres options sur la table.

1970 Mais au moins vous pourriez documenter pourquoi l'option urbaine Mégantic est inacceptable au niveau de la protection de la santé publique.

Alors je vais déposer ça en arrière.

1975 **LE PRÉSIDENT :**

Vous déposez puis on examinera.

**M. DANIEL GREEN :**

1980

O.K. Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1985 Mais d'un autre côté, Dre Samson j'admets que la connaissance de l'exposition des travailleurs ou de la population en générale.

**M. DANIEL GREEN :**

1990

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1995 Est une information qui peut être intéressante mais finalement, vous, vous avez été confrontée avec des personnes exposées qui ont développé, qui ont eu des effets, je ne parle pas, une substance chimique en effet là mais qui ont eu des effets psychologiques, qui ont eu des effets traumatiques. Donc vous avez récolté les conséquences de cette exposition-là à une catastrophe, non pas à un produit?

2000 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Dans nos enquêtes évidemment ceux qui auraient eu des craintes pour leur santé qui se

2005

seraient sentis une santé qui était moins bonne à cause de l'incident, de la tragédie, ça devrait avoir sorti dans nos enquêtes. C'est des enquêtes, c'est des échantillons représentatifs, ce n'est pas un, - voyons c'est quoi le mot que je cherche, - un recensement, ce n'est pas un recensement, ce n'est pas tout le monde qui est exploré à ce niveau-là, c'est un échantillonnage.

2010

Mais bon, les gens qui auraient senti leur vie atteinte de par la contamination chimique, ça serait ressorti dans les données mais on n'aurait pas pu discriminer la composante chimique de la composante psychologique. Alors l'étude n'était pas faite pour avoir – il n'y a pas eu de question pour essayer de discriminer ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2015

Mais on ne pourrait pas le faire plus aujourd'hui même en connaissant...

**DRE ISABELLE SAMSON :**

2020

Non. Mais pour moi, bien d'un point de vue santé publique, ça n'a pas une très grande utilité parce que, un, il y a eu des évacuations, moi, j'étais là là pendant la tragédie. On a eu des évacuations, des quartiers où il y avait des grosses mesures. Le TAGA mesurait la qualité de l'air donc il y a eu des évacuations. On s'est assuré de ne pas faire réintégrer les gens avant.

2025

Après ça, il y avait tout un système de monitoring si jamais les gens, avec les services incendie de la Ville, si jamais les gens réintégraient leur domicile puis il y avait quoi que ce soit, il y avait des visites puis il y avait un protocole pour la santé des travailleurs aussi qui avait été mis en place avec des protections respiratoires, et cetera.

2030

On a eu connaissance d'à peu près comme une demi-heure, une heure où il y avait peut-être des possibilités que le site soit contrôlé où est-ce qu'il y a eu des travailleurs qui allaient peut-être un peu trop s'exposer au benzène qui était la substance plus critique. Mais c'est des cancérigènes à long terme puis les expositions sont vraiment pas de nature très inquiétante.

2035

Puis on avait aussi de la surveillance avec les hôpitaux avec les médecins si jamais il y avait le moindre quelqu'un qui était – puis je veux dire toutes ces choses ont été mises en place dans les moments clés lors de la décontamination et tout ça. Puis il n'y a rien de significatif qui a émergé.

2040 Fait qu'on était beaucoup plus dans vouloir savoir ce que les gens percevaient de la qualité  
environnementale de leur milieu parce que ça a des liens à la santé que dans une approche  
toxicologique qui serait probablement aller chercher des choses qui auraient peu de, enfin, des  
études toxicologiques pourraient répondre à ça mais les seuils d'exposition n'étaient pas au rendez-  
vous.

2045 Mais on en revient à prévenir une catastrophe dans le futur. C'est vraiment ça le nerf de la  
guerre.

**M. DANIEL GREEN :**

2050 Je pense que Docteur Samson l'a dit, il y a eu des mesures qui ont été faites. Ça serait  
intéressant d'avoir ces mesures-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2055 Non, non, j'ai très bien compris. Vous allez déposer le document.

**M. DANIEL GREEN :**

Oui.

2060 **LE PRÉSIDENT :**

Et puis la commission va les examiner. Je voulais juste avoir un feedback rapide.

**M. DANIEL GREEN :**

2065 Oui. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2070 Merci à vous. Monsieur Raymond Lafontaine.

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

Bonjour.

2075

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bonsoir, Monsieur Lafontaine.

2080

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

Vous m'entendez bien?

**LE PRÉSIDENT :**

2085

Très bien.

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

2090

O.K. Je suis celui qui a perdu beaucoup. J'ai perdu mon garçon, mes brus, une partie de mes employés. Je suis celui qui est arrivé après l'explosion, qu'il y avait juste un truck de pompier, puis un char de la Sûreté du Québec.

2095

J'ai vu brûler les gens. J'ai commandé mes hommes à la demande de la Ville pour bloquer les man-holes, pour ne pas que ça coule dans le lac. Le lac brûlait. La Rivière Chaudière brûlait.

Je savais que mon garçon était là, ce soir là on fêtait ma fille.

2100

Moi, je suis entrepreneur, je marche avec au-dessus de cent (100) employés. J'ai huit compagnies. J'ai bâti cette ville. Ça fait cinquante (50) ans cette année qu'on travaille ici.

Je ne souhaite à personne de vivre ça ce qui a occasionné la journée que j'ai enterré mon bébé. J'ai vécu une séparation.



2105

Aujourd'hui, on parle aussi tout ce que vous avez vu à la télévision, des machineries, des employés, c'est nous autres qui avons déterré nos enfants. Ces mes machineries qui ont relevé les trains. C'est mes machineries qui ont creusé la ville. C'est AECOM qui était en charge de ça vu qu'on voyait ce qui se passait, on m'a interdit pendant trois ans de rentrer dans cette ville, aller voir mes hommes puis runner mes machines.

2110

Aujourd'hui, on creuse en face de l'Hôtel de Ville, on est après dépolluer. On a au-dessus de trente (30) vans de dépollution de sorties puis on dit que la Ville est décontaminée.

2115

À chaque bâtiment que je bâtis, on dépollue vers vingt-cinq (25) pieds de profond.

C'est vrai que la Ville, on l'a remplie en sable. On a déconseillé de ne pas mettre du sable, de mettre de la glaise parce qu'on sait que le sable c'est filtrant. On vient de faire une cuvette puis on l'a rempli d'eau. On va être pris avec ça le reste de nos jours.

2120

Mais on a des ingénieurs qui viennent de l'extérieur et puis qui décident, il faut vivre avec ce qu'ils décident.

2125

Aujourd'hui, mon problème est encore pire que ça. En parlant de psychologue, je suis allé en voir deux. Puis ils m'ont dit de retourner à l'ouvrage. Parce que quand tu as huit compagnies, tu n'as pas le droit d'être malade. T'es plus en fonction d'avoir tes compagnies fait que tu plies et puis tu fonces puis j'ai foncé. Puis j'ai foncé. Puis je fonce encore aujourd'hui.

2130

Moi, je suis un développeur de développements domiciliaires, excusez-moi là. Oubliez ça là, ça monte tout seul. Puis on va mourir avec. Ce n'est pas plus que ça.

2135

Là, on veut passer la voie de détour dans mon développement, dans mes terrains à Laval Nord, juste en arrière de la maison de mes enfants. C'est simple, on va avoir de la facilité. On a engagé une firme, elle fait une ligne droite, on exproprie puis on passe. On ne se badre pas avec les gens ici. On est runné par les gens de l'extérieur. On n'a pas de tête à Mégantic. On n'est pas capable de se runner, on n'est pas capable de décider rien. C'est les gens de l'extérieur qui viennent décider pour nous autres.

2140           Aujourd'hui, je suis content qu'il y ait une commission. Ça c'est la plus belle faveur – j'ai demandé à Gaétan, mon bébé qu'on ait ça aujourd'hui. Parce que quand on a travaillé pour la reconstruction de la ville, on a parlé, on a tous parlé dans le vide. On parle toujours dans le vide. On joue une pièce de théâtre. On fait à semblant tous, c'est de même que ça marche aujourd'hui.

2145           Puis on fait à notre tête. Puis la plupart des gens qui runnent, au bout d'un an, le chapeau ne leur font plus. C'est de même que ça marche.

2150           Ça fait que moi aujourd'hui, je veux que la voie de détournement ne passe pas dans mes développements, je veux qu'elle reste à la même place parce que les gens qui ont décidé de vivre au côté de la track, ils ont décidé de vivre là. Vous, vous achetez chez nous, vous n'avez pas décidé d'avoir un train. Vous passez droit en arrière de la maison de mes enfants à peu près à cinq cents (500) pieds en arrière de la maison de mes enfants.

2155           En plein milieu d'un développement qui est en droit de se développer. À Lac-Mégantic, la plupart des développements, c'est moi qui les a faits, je suis propriétaire, des investissements à Répît. Le train longe mes développements tout le long. Puis les gens ont décidé de vivre du long de ça.

2160           Aujourd'hui, on pellette le problème ailleurs. C'est facile au Québec, si ça fait pas à une place, on pellette à l'autre. Je pense que ce n'est pas la solution au problème. Moi, je pense qu'il faut penser pour cinquante (50) ans, cent (100) ans plus tard. On ne sera pas là, nos enfants vont être là.

2165           On le sait que, avant de bâtir une voie ferroviaire, il faut penser aux vents. Les vents dominants sont de l'ouest. Donc, il faut tasser la voie vers le nord le plus possible pour que s'il y a quelque chose de renversement, que les gens ne meurent pas, les gens vivent.

2170           Deuxièmement, il faut éloigner une voie de contournement, c'est fait pour contourner, ce n'est pas pour passer dans la ville, c'est pour contourner une ville. Pourquoi qu'on ne la passe pas du côté nord?

Je vais vous montrer le plan tout à l'heure parce que ça serait si facile, ça ne coûterait pas plus cher, le pont serait trois fois moins haut, puis on emprunterait l'ancienne voie du Québec

2175 Central qui a déjà un bout de voie qui a été fait jusqu'au 11<sup>e</sup> Rang. C'est Québec Central la voie était déjà préparée, on a seulement qu'à enlever les rails nous autres mêmes dessus.

2180 Moi, je pense que si on est capable de bâtir quelque chose de bon. On est là pour ça. Aujourd'hui on parle, demain on ne pourra plus parler. Je profite de l'occasion pour dire exactement ce que je pense. Puis je pense qu'avec vous autres, je pense qu'on va bâtir une voie puis elle va être pour longtemps.

2185 Puis tous les gens vont être contents parce qu'il faut penser que mes développements en haut de la ville, j'ai une terre, j'ai quatre-vingts (80) personnes qui sont bâties là qui sont choquées bien noir.

2190 Je suis un développeur, je fais des développements domiciliaires en plus d'être les routes, puis tout ce que vous voulez. J'ai cent quarante (140) employés. Puis ces gens-là, il faut leur répondre. Vous vous avez acheté chez nous, vous allez dire pourquoi le train passe chez nous, défends-toi pour nous autres. Tu nous as promis qu'il n'y aurait rien. Aujourd'hui on va avoir un train.

2195 Fait que j'ai dessiné sur le plan. C'est vrai que ça ne fait peut-être pas votre affaire ni l'affaire à tout le monde. Mais c'est une idée. C'est de passer à l'extérieur du côté nord de la voie de détour au bout des lignes de l'eau. On va concéder nos terrains. On serait prêt à les donner pour ne pas qu'il passe pour couper mes terres en deux, couper mes développements en deux, puis passer en arrière des maisons de mes enfants.

C'est ce que je veux demander aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

2200 Si j'ai bien compris vous allez déposer un document.

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

2205 J'ai le document ici, bien un document, j'ai pris le plan.

**LE PRÉSIDENT :**

2210 Oui.

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

2215 J'ai dessiné exactement où que ça serait préférable.

**LE PRÉSIDENT :**

OK.

2220 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

Ça serait logique.

**LE PRÉSIDENT :**

2225 Mais ça serait vraiment bien si - c'est sûr que tout ce que vous avez dit est enregistré et on va avoir les transcriptions, mais ça serait bien si vous pouviez accompagner ce plan que vous proposez avec une feuille avec quelques éléments clés que la commission devrait retenir.

2230 **M. RAYMOND LAFONTAINE :**

2235 Je vais faire monter un plan. S'il passait où vous voulez, on ne règle pas le problème. On est là pour régler un problème. On ne le règle pas du tout. Où que vous voulez le passer, on passe du long du gaz propane, où les réserves de gaz propane, les gros gros où qu'ils prennent le gaz propane pour livrer à tout le monde. On passe du long, on ne change rien.

On laisse la desserte ferroviaire là-bas. Ça va arriver la même chose, ça fait deux fois qu'il y a un déraillement, il va y en avoir un troisième. Pourquoi qu'on laisse ça sur le chemin de Nantes, parce que la Ville voulait ne plus avoir ça en ville. La journée que le maire de la Ville de Mégantic que je ne

2240 vous nommerai pas, a décidé ce soir-là de ne plus avoir de desserte ferroviaire, il venait de décider de la mort de ma famille puis de la mort de ces gens-là, c'est ce soir-là que ça c'est décidé.

Nous autres on veut bâtir une track. On dit on va régler le problème, on ne le règle pas. Il ne faut pas que ça parte là, c'est en pente. Un jour ou l'autre, ça va repartir pour mille et une raisons.

2245 Il faut penser en faisant une voie de détour, faire une desserte ferroviaire où que le train ne se sauvera pas, où qu'il n'y aura pas personne de mort. Si jamais le feu pogne, il ne faut pas là on fait une desserte ferroviaire en pleine ville; on ne fait pas une voie de contournement, on met un tape sur une plaie. On ne guérit pas la plaie. Faisons donc une voie de contour à l'extérieur de la ville. Elle ne coûtera pas plus cher, faire une place pour mettre les wagons. Une chose que des générations futures pourront dire, ce soir-là ils ont parlé comme il faut puis ils ont décidé quelque chose de correcte.

Merci beaucoup.

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Je profite de votre intervention pour poser une question à Madame Arguin. Dans l'étude de préféabilité, vous faites référence à un rapport du BAPE qui date de 91 dans lequel rapport, il était recommandé de ne pas construire de résidences à l'intérieur d'une distance de cinq cents (500) mètres d'une voie ferrée. Ça c'est en 91.

2265 Or, dans la présentation de monsieur Hardy, grosso modo, quatre-vingt-deux pour cent (82%) des résidences à Lac-Mégantic sont à l'intérieur de cette distance. Je serais curieux de savoir combien de résidences ont été construites depuis 91, de 91 à 2006.

2270 Ou encore, de façon plus correcte je dirais, est-ce que ces dernières années, vous avez changé le règlement de zonage indépendamment de l'accident, est-ce que vous avez changé le règlement de zonage pour interdire la construction résidentielle domiciliaire à l'intérieur d'une distance X de la voie ferrée?

2275 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Deux questions, j'en comprends, Monsieur le Président. La première évidemment, je n'ai pas la réponse sur le nombre de résidences construites, je pourrai essayer de le trouver évidemment.

2280 Important quand même de mentionner que ce rapport du BAPE de 1991 par contre, nous n'étions pas au courant de ce rapport-là avant de débiter l'étude de faisabilité, premier point.

2285 Deuxième point, est-ce que le zonage a changé depuis la tragédie, non. Encore là, depuis les premiers jours, depuis la tragédie pour la Ville de Lac-Mégantic il n'y aura plus de voie de contournement au centre-ville.

**LE PRÉSIDENT :**

2290 Je n'ai pas compris la fin.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Il n'y aura plus de voie ferrée au centre-ville à la tête de la Ville de Lac-Mégantic.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai compris de voie de contournement.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2300 Oui, en fait, c'est ce que j'ai dit, désolée. Erreur.

**LE PRÉSIDENT :**

2305 D'accord. Merci Monsieur.

**M. RAYMOND LAFONTAINE :**

2310

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2315

Monsieur Jean-Guy Cloutier.

**M. JEAN-GUY CLOUTIER :**

2320

Monsieur le Président. Je vous lirai intégralement le mémoire que je vais déposer à la commission pour la Ville de Lac-Mégantic tout à l'heure. J'ai le mémoire ici donc j'en profite si vous êtes d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

2325

Bien sûr.

**M. JEAN-GUY CLOUTIER :**

2330

O.K. La Ville de Lac-Mégantic croit fermement que la seule solution qui permettrait le rétablissement de la communauté, le soutiendrait, la relance économique de la Ville est la construction le plus rapidement d'une voie de contournement ferroviaire.

2335

Cette voie ferrée qui contournerait le centre-ville est essentielle et nécessaire pour permettre aux citoyens d'espérer un centre-ville animé, vivant et dynamique.

Dans la nuit du 6 juillet 2013, un train composé de soixante-douze (72) wagons citernes est parti à la dérive et a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic à 1 h 15 le 6 juillet 2013.

2340

Environ six millions (6 000 000) de litres de pétrole brut ont été déversés dans l'environnement.

À ce jour, la tragédie aura causé le plus important déversement de pétrole sur la terre ferme en Amérique.

2345

À la suite de la conflagration et aux explosions, quarante-sept (47) personnes sont décédées. Ces personnes ont laissé plus de trente (30) enfants orphelins sans compter toutes les familles affectées par un deuil ou plusieurs deuils.

2350

Environ deux mille (2 000) personnes ont été évacuées en raison des fumées et du service d'incendie. Trente-neuf (39) bâtiments ont été incendiés, trente-sept (37) autres bâtiments ont été démolis en raison de la contamination du sol.

2355

Aujourd'hui, après quatre ans, les citoyens de Lac-Mégantic vivent encore avec les conséquences de ce déraillement.

2360

La tragédie ferroviaire a été d'une violence inouïe causant une destruction sans précédent. C'est la première fois dans l'histoire contemporaine du Québec qu'une municipalité est confrontée à un sinistre ayant pratiquement anéanti le cœur de sa ville.

2365

Aujourd'hui, les Méganticoises et les Méganticois veulent faire de cette tragédie le levier d'une relance unique, forte, durable qui transformera leur ville de toutes les cartes du futur du centre-ville, la Ville de Lac-Mégantic a produit depuis 2013, tout ce qui proposait un plan de voie ferrée n'avait plus sa place au centre-ville.

2370

Nous souhaitons et nous rêvons à un centre-ville qui ne serait plus enclavé par une voie ferrée.

Le statu quo n'est pas une option pour la Ville de Lac-Mégantic, c'est bien de valeur mais ce n'est pas une option que la Ville peut contrôler.

2375

Depuis juillet 2013, la Ville de Lac-Mégantic a demandé aux différents paliers du gouvernement la construction de cette voie de contournement ferroviaire qui permettrait de rejoindre le parc industriel de Lac-Mégantic sans passer par le centre-ville et les nombreux quartiers résidentiels.



Une étude de faisabilité a été entreprise au printemps 2015 pour la réalisation du projet. À ce jour, la deuxième phase de l'étude se poursuit.

2380 La perte d'êtres chers, la perte des repères, le passage du train qui rappelle constamment les dangers du transport et des matières dangereuses font en sorte que la seule solution afin de permettre aux citoyennes et aux citoyens de Lac-Mégantic de dormir sur leurs deux oreilles, c'est ainsi de cesser la crainte du train est la construction d'une voie de contournement ferroviaire.

2385 Il s'avère que le centre-ville de Lac-Mégantic est à ce jour décontaminé et peut maintenant être reconstruit. Malheureusement la présence de la voie ferrée est un obstacle à la relance de la Ville de Lac-Mégantic et de son centre-ville.

2390 Nous avons le souhait de reconstruire en mieux dans la voie ferrée. Depuis bientôt quatre ans, les citoyennes et les citoyens nous ont exprimé leur souhait de voir construire une voie de contournement ferroviaire.

2395 Nous avons porté leur message à différentes tribunes. Aujourd'hui, nous entamons une autre étape. Nous portons cette voie devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et je vous remercie mon cher Monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

2400 Merci à vous. Je pense que vous sortez deux éléments sur lesquels j'aimerais revenir.

2405 Et ce n'est pas la première fois, volontairement, je n'ai pas voulu rentrer directement dans ce sujet-là quand on parle, on soulève la question de la présence des voies ferrées dans les zones urbaines parce que les voies ferrées existent dans pratiquement toutes les zones urbaines donc ça soulève vraiment une problématique de taille qui dépasse largement notre présence ici.

Mais par contre, j'ai remarqué qu'il y avait l'option, le corridor 1, donc l'option que vous avez retenue, l'Option 3 que vous avez retenue qui quand même passe, qui rejoint le tracé, qui fait un tour puis qui rejoint le tracé de la voie actuelle mais qui passe en plein dans une zone résidentielle quand même à l'extrémité, attendez un petit peu, est ou ouest là. Enfin vers Frontenac, d'accord?

2410

Ça part de Nantes, vers Frontenac donc ça rejoint, vous avez la figure en fait, la figure 1-A, figure 3-B pardon, figure 3-B et je me demandais si vous aviez voulu éviter de façon générale les zones résidentielles, pourquoi cette zone résidentielle n'a pas été épargnée parce que vraiment le chemin de fer continuerait à passer en plein à l'intérieur.

2415

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Je vais débiter la réponse par la suite je passerai le micro à AECOM.

2420

Là je ne vois pas la carte exactement, j'imagine vous parlez du secteur sur Pie XI? C'est le secteur où j'imagine dont vous parlez.

**LE PRÉSIDENT :**

2425

Mon collègue va vous apporter la carte comme ça on pourra se comprendre. Parce que c'est un point très important, si vous voulez éviter les zones habitées, pourquoi avoir fait une hypothèse avec laquelle toutes les zones habitées ne seraient pas épargnées.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2430

Ça ne sera pas long, on avait préparé un acétate pour une question du genre donc on va la mettre.

**LE PRÉSIDENT :**

2435

Oui, c'est bon.

**M. JEAN HARDY :**

2440

Si vous me permettez, c'est l'endroit où on voit 161, le tracé en jaune, non?

2445 **LE PRÉSIDENT :**

Non, montez.

2450 **M. JEAN HARDY :**

Montez.

**LE PRÉSIDENT :**

2455 Madame Arguin, j'apprécierais étant donné que moi je n'ai pas votre capacité de projeter les images que vous expliquiez à l'auditoire quelle était mon interrogation pour qu'ils puissent comprendre.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2460

Oui. Sans problème. Je vais me lever en fait pour aller à la carte, ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

2465

Mais il faut parler au micro. Donc, vous pouvez utiliser. Il faut parler vraiment au micro.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2470

Bien donnez-moi le pointeur quelqu'un.

**LE PRÉSIDENT :**

2475

Utilisez une souris. Utilisez la souris.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2480

En fait, en attendant qu'on trouve un pointeur, je peux quand même faire un sommaire de votre question.

2485

En fait, vous parlez d'un – est-ce que vous voyez bien le petit point rouge? Donc, Monsieur le Président me posait une question ici. Donc, en fait la question se porte sur une zone à l'extérieur de la zone de l'étude pour la voie de contournement.

2490

Donc, si j'ai bien compris votre question, Monsieur le Président, c'était puisqu'on a commandé une étude sur une voie de contournement, dont un des critères principaux, c'est le critère principal est le côté humain donc d'éviter le plus possible le passage du train dans les zones urbaines, donc pourquoi dans les trois corridors étudiés nous n'avons pas détourné aussi cette zone urbaine ou ce village où la voie ferrée actuelle passe.

2495

J'ai bien compris votre question?

**LE PRÉSIDENT :**

2500

Exact.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2505

Donc, c'était la question. Bon, je vais tenter une première réponse probablement pas complète et puis je pourrai passer le micro à monsieur Palynchuk par la suite.

2510

D'emblée comme ça, on parlait du début que la zone d'étude partait, je n'irai pas dans les points milliaires Barry parce que je vais peut-être me mélanger mais du carrefour giratoire à l'ouest ici à Nantes jusqu'au raccordement de la desserte ici à Vachon, donc, à l'est de la carte.

Et on voit que ce secteur est à l'extérieur de la zone d'étude pour l'instant.

Un des critères importants était le raccordement à cette desserte ici.

Bon, Barry je ne sais pas si vous avez des choses à rajouter, à éclairer.

2515

**M. JEAN HARDY :**

En fait, dans les trois corridors, l'Option 4, justement arrive beaucoup plus haut en fait ça marche-tu ça. Elle arrive beaucoup plus haut donc si vous parlez de ce secteur, il y a une option qui le contourne.

2520

Toutefois, cette option-là, arrive par le nord et là il y a d'autres agglomérations résidentielles qui sont touchées à ce moment-là. Mais on a effectivement un corridor qui va beaucoup plus loin que ce qu'on appelle la voie d'évitement à Vachon qui est située ici. Et on l'a regardé justement d'aller raccorder mais vraiment, vraiment, je regarde la figure, on est vraiment plus haut, Option 4.

2525

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que pour vous, quelles sont les variables ou les facteurs clés qui bien que vous les ayez évoqués mais que vous avez évoqué tous les facteurs dans votre présentation mais quels sont les facteurs, ce que vous jugez, les facteurs clés qui font en sorte que c'est impossible d'entrevoir le maintien de la voie ferrée actuelle?

2530

Est-ce que vous pouvez m'en nommer les trois les plus importants?

2535

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Mais on a évalué le maintien du statu quo en comparaison avec... Oui c'est ça on a évalué le statu quo puis on l'a comparé avec les trois autres options.

2540

**LE PRÉSIDENT :**

Non, ça j'ai compris.

2545

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2550 Oui. Mais je voulais juste expliquer un peu, t'sais, les critères principaux. Puis je dirais que les critères principaux qui ressortent, sont que dans un accident, qui pourrait se produire de nouveau, un déraillement même sur la meilleure qualité de voie, les conséquences d'un déraillement sur une nouvelle voie seraient beaucoup moins sévères que sur la voie existante, sur le statu quo.

2555 Ça je dirais que ça c'était prédominant.

**LE PRÉSIDENT :**

Pourquoi? Pourquoi les conséquences seraient moins sévères?

2560 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Les conséquences seraient moins sévères à cause que l'accident se produirait dans une zone moins peuplée. Ça fait qu'il y aurait moins de risque de mort, moins de dommages physiques produits par l'accident même.

2565 Ça fait que je dirais que c'est après avoir fait toute la revue des critères d'évaluation des multicritères exprimés en tableaux puis en pointage, je dirais que ça c'est un élément clé.

2570 Je dirais que les autres facteurs, il y a des améliorations dans les opérations ferroviaires sur les nouveaux tracés à cause que la géométrie est en général mieux ou meilleure, pas une meilleure qualité de voie, mais une meilleure vitesse d'exploitation est possible.

2575 Ça fait que je dirais que ça c'est un deuxième point qui est clé qui est important pas aussi important que les conséquences d'un accident.

Troisième point, je dirais que c'est plus du côté financier, je dirais qu'avec la construction d'une nouvelle voie, la vanne actuelle produit par les délais dans le renouvellement de la voie future sont relativement importants, ça fait que ça donne un avantage du côté financier.

2580

Ça fait que les trois éléments clés que je juge en fin de compte sont les questions de réduction de conséquences d'accident. Deuxièmement, une meilleure vitesse d'exploitation et troisièmement, un retard dans le futur pour le renouvellement de la voie.

2585

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le risque de déversement serait amoindri avec une voie de contournement?

2590

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Non, si les conditions des voies, si la condition de la voie actuelle est augmentée au même état...

2595

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi les conditions de la voie actuelle?

2600

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Les conditions de la voie actuelle c'est que la voie actuelle rencontre les normes pour une voie de catégorie 1 dans la ville puis la catégorie 2 à l'extérieur de la ville qui se traduit plus ou moins en vitesse, ça va être catégorie 1 correspond à une vitesse de dix (10) milles à l'heure.

2605

**LE PRÉSIDENT :**

Hum, hum.

2610

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Catégorie 2, correspond à vingt-cinq (25) milles à l'heure. Et catégorie 3, se traduit en vitesse de quarante (40) milles à l'heure.

2615 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y a un élément de vitesse?

2620 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2625 C'est parce que vous avez touché plusieurs variables mais vous venez avec d'autres - des variables un peu complémentaires mais...

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2630 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2635 ... qu'est-ce qui fait que la voie actuelle est inconcevable si on veut réduire les risques? C'est quoi les facteurs qui font que les risques de la voie actuelle sont très élevés?

Je comprends qu'il y ait une question de nuisance, je comprends qu'il y ait une question d'économie des autres options mais ça c'est secondaire. Qu'est-ce qui fait que la voie actuelle vous l'avez écartée assez rapidement dans l'étude de préfaisabilité.

2640

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

2645



**LE PRÉSIDENT :**

2650

Mais vous n'avez pas indiqué les facteurs clés pour lesquels cette option-là est écartée du revers de la main. C'est quoi? C'est quoi les facteurs clés? Qu'est-ce qui fait que, pourquoi que vous êtes certain que si on garde cette voie.

2655

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Hum, hum.

**LE PRÉSIDENT :**

2660

La voie actuelle, le risque va continuer à être très important, pourquoi?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2665

Il faut que je distingue entre la probabilité puis les conséquences. La probabilité présumant que la voie actuelle est bien entretenue est environ égale à la probabilité sur les autres voies.

**LE PRÉSIDENT :**

2670

Donc, la question de la pente, tout ça, n'a pas d'importance?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2675

Il y a une importance, mais ça peut être adressé avec le bon entretien mais le problème est la conséquence.

**LE PRÉSIDENT :**

2680

Vous dites la pente peut être adressée avec un entretien spécifique?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2685 Non. Le risque de déraillement peut être adressé avec un bon niveau d'entretien. Les conséquences d'un déraillement sont beaucoup plus élevées, beaucoup plus sévères dans la ville à cause de la proximité de résidences.

2690 Tandis qu'un déraillement produit sur une autre voie comparable, la probabilité est égale mais les conséquences sont beaucoup plus basses à cause que la voie est beaucoup plus écartée des résidences.

2695 C'est essentiellement, c'est ça la problématique ou la question. C'est qu'il y a une probabilité presque égale si les voies sont de même qualité, de même niveau d'entretien mais les conséquences sont beaucoup plus sévères dans une zone densément peuplée en comparaison avec une zone à l'extérieur d'une zone urbanisée.

**LE PRÉSIDENT :**

2700 Je pense que les conséquences, je les ai très bien comprises. Peut-être, je vous invite, peut-être je vous ai pris au dépourvu aussi, je vous invite, on va revenir sur cette question-là parce qu'elle est trop importante pour la commission.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2705 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2710 Probablement pour les citoyens aussi.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

2715 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi les facteurs clés.

2720

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Hum, hum.

2725

**LE PRÉSIDENT :**

Mais on va revenir à une autre séance peut-être demain comme ça vous pourriez vous faire une idée plus musclée.

2730

Madame Arguin.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui, effectivement, Monsieur le Président, on pourra revenir mais évidemment, c'est Monsieur l'ingénieur professionnel très compétent qui parle. J'aimerais peut-être rajouter une façon peut-être de vulgariser un peu la façon dont moi je le comprends. Du moins, de la façon dont l'initiateur a reçu le premier rapport.

2735

Moi, je suis prête à répondre ce soir que les trois critères pour la Ville de Lac-Mégantic, à la réception du rapport, qui faisaient en sorte que le statu quo était inacceptable, étaient les pentes, les courbes, la proximité des résidences et la proximité du lac et de la Rivière Chaudière. Point final.

2740

**LE PRÉSIDENT :**

Mais elle a le mérite d'être très claire. Merci. Merci Monsieur.

2745

**M. JEAN-GUY CLOUTIER :**

Merci beaucoup.

2750

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Isabelle Boulanger.

2755

**MME ISABELLE BOULANGER :**

Bonjour, Monsieur le Président.

2760

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir Madame.

**MME ISABELLE BOULANGER :**

2765

Donc, moi, je voudrais vous présenter le mémoire que j'ai déposé aujourd'hui. Alors, ça va comme suit :

**LE PRÉSIDENT :**

2770

Est-ce que c'est toute l'épaisseur du mémoire?

**MME ISABELLE BOULANGER :**

Non, c'est parce que je vous en avais apporté une copie.

2775

**LE PRÉSIDENT :**

Ça me rassure sinon vous pouvez faire une petite synthèse mais je vous écoute.

2780

**MME ISABELLE BOULANGER :**

Donc, le mémoire est présenté par moi-même Isabelle Boulanger, mon conjoint, René Boutin.

2785           Donc, nous sommes natifs de Lac-Mégantic et résidents de Frontenac depuis près de vingt-deux (22) ans. Nous sommes aussi les parents de Frédéric Boutin, l'une des quarante-sept (47) victimes de la tragédie du 6 juillet 2013.

2790           Nous nous intéressons au projet car advenant le cas où le réaménagement de la voie ferrée devait se faire, en optant pour le tracé numéro 1, donc l'Option 3, notre résidence se trouverait alors à moins de trois cents (300) mètres de la voie ferrée.

Donc, suite aux événements survenus le 6 juillet 2013, sur le territoire de Lac-Mégantic...

2795           **LE PRÉSIDENT :**

Elle se retrouve à quelle distance à l'heure actuelle?

**MME ISABELLE BOULANGER :**

2800           On est quoi cinq kilomètres d'ici.

**LE PRÉSIDENT :**

2805           O.K.

**MME ISABELLE BOULANGER :**

2810           Donc, c'est ça. Donc, suite aux événements survenus le 6 juillet 2013, sur le territoire de Lac-Mégantic, des démarches ont été entreprises pour analyser la faisabilité d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

De cette démarche, cinq options ont été retenues : soit le statu quo, le statu quo amélioré, et les trois différents tracés contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

2815           À notre avis, le réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic n'a pas raison d'être. Peu importe le tracé retenu, il y aura des impacts sociaux et environnementaux

2820 pour toutes les personnes touchées par le réaménagement. Perte de terrain, perte de qualité de vie pour les résidents à proximité du tracé retenu, segment de terres agricoles, perte de valeur pour les terrains et résidences à proximité du nouveau tracé, expropriations, problèmes complexes d'ingénierie, pollution industrielle, sonore et visuelle.

2825 Il faut aussi tenir compte des coûts très élevés de l'ordre de plusieurs millions de dollars allant de cent quinze millions (115 000 000) à deux cent vingt-quatre millions (224 000 000) selon un des trois tracés retenus.

2830 Nous croyons qu'il faudrait plutôt opter pour le statu quo amélioré puisque c'est l'option la plus logique et la moins coûteuse. Voici pourquoi.

Tant et aussi longtemps que la réglementation concernant la circulation des trains sur les voies ferrées et l'entretien de celles-ci ne changera pas, nous ne faisons que déplacer le problème sans le régler.

2835 Même si le projet de voie de contournement ferroviaire se concrétise, si les voies ferrées ne sont pas entretenues de façon rigoureuse à long terme, le vieillissement de la nouvelle voie ferrée se fera sentir et le danger qu'elle représente actuellement au centre-ville de Lac-Mégantic se répercutera sur les nouveaux résidents qui seront alors voisins de la nouvelle voie de contournement ferroviaire.

2840 En imposant des lois et règlements aux compagnies ferroviaires et en s'assurant du respect de ceux-ci par des inspections et contrôles réguliers faits par une firme indépendante et non par des employés de la voie ferrée, le gouvernement pourrait ainsi garder un meilleur contrôle sur la sécurité ferroviaire tout en rassurant aussi la population.

2845 Les contrevenants devront être mis à l'amende de façon sévère afin de les forcer à respecter les mesures de sécurité imposées.

2850 Parmi les règlements, on devrait retrouver aussi entre autres, l'utilisation obligatoire d'un dérailleur quant le train doit être immobilisé pour une longue période ce qui aurait évité le départ du train le 6 juillet si ça avait été fait.

2855 Les locomotives du train ne devraient en aucun cas être laissées en marche et sans surveillance. L'employé qui termine son quart de travail devrait être autorisé à quitter son poste uniquement quand l'employé qui prend la relève est arrivé. Autrement cela devrait être sanctionné.

2860 Il faut avouer qu'il est plutôt illogique que selon le Code de la sécurité routière, un conducteur s'expose à une amende en cas d'infraction s'il laisse sans surveillance son véhicule en marche ou même sans avoir retiré la clé de contact mais pour un train ça ne semble pas être grave.

Faute d'avoir deux employés à bord du train lors des déplacements, il devrait y avoir un mécanisme d'arrêt d'urgence fonctionnel.

2865 En cas de malaise vécu par le conducteur ou de problème avec les locomotives et les wagons, le mécanisme d'urgence forcerait l'arrêt du train évitant ainsi le pire.

2870 Une autre raison qui motive notre choix de vouloir opter pour le statu quo amélioré est que pour l'ensemble des résidents qui vivent actuellement à proximité de la voie ferrée existante, ces gens ont tous fait le choix de demeurer à cet endroit, près de la voie ferrée, en toute connaissance de cause.

Avant le 6 juillet 2013, très peu de gens se préoccupait du fait d'avoir à habiter à côté de la voie ferrée pourtant le train y passait à tous les jours et les gens s'en accommodaient bien.

2875 Il aura fallu qu'une tragédie arrive pour que la population commence à se soucier de la sécurité du réseau ferroviaire. Et pourtant, ce n'est pas la première tragédie ferroviaire à être survenue à Lac-Mégantic.

Il aura fallu qu'il y ait mort d'hommes pour faire réagir les gens.

2880 De plus, malgré la volonté de vouloir déplacer la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, elle devra tout de même se rendre au parc industriel pour pouvoir continuer de desservir les industries qui utilisent ce mode de transport ce qui laisserait une voie d'accès pour le train qui passerait encore très près du centre-ville.

2885

La présence du train à Lac-Mégantic est inévitable.

2890 Pour les résidents de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac qui vivent à proximité du nouveau corridor présentement privilégié donc l'Option 3, aucun n'a fait le choix d'élire domicile près d'une voie ferrée.

2895 Déplacer la voie ferrée sur nos terrains en reviendrait donc à nous imposer cette voie dont nous n'avons jamais voulue et dont il n'a jamais été question d'avoir à proximité de chez nous avant les événements du 6 juillet 2013.

2900 Aussi, selon vous combien de personnes au Québec seront en accord avec le fait d'avoir à payer plus de taxes et d'impôts pour couvrir les frais engagés par le gouvernement afin d'aider une compagnie ferroviaire qui néglige l'entretien de son réseau et pour qui la sécurité ne semble pas être une priorité.

2905 De plus, en autorisant le déplacement de la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, vous créerez ainsi un précédent et ouvrirez ainsi la porte à de nombreuses municipalités à demander d'en faire autant chez eux, c'est un pensez-y bien.

Si vous acceptez de déplacer la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, devrez-vous en faire de même avec toutes les municipalités qui en feront la demande?

2910 Donc à la lumière de tous ces éléments, nous suggérons donc d'opter pour le statu quo amélioré parce que selon nous, la problématique avec l'actuelle voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic est un problème relevant de la sécurité et non de son emplacement.

2915 Tant et aussi longtemps que la sécurité du réseau ferroviaire ne sera pas prise en compte et grandement améliorée, le danger restera le même peu importe l'endroit où le train passera.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Boulanger. J'aurais, en fait, votre mémoire a suscité plusieurs questions que



2920

j'aimerais poser entre autres à Madame Arguin.

J'ai bien compris que vous vous touchez spécifiquement l'Option 3?

2925

**MME ISABELLE BOULANGER :**

Oui. Bien c'est ça, si on prend le corridor.

**LE PRÉSIDENT :**

2930

Non, mais votre résidence c'est par rapport à quelle option?

**MME ISABELLE BOULANGER :**

2935

C'est à l'Option 3. En fait je pense c'est celle qui traverse la 204 qui vient vraiment chercher près de la 161, 204. En fait, je pense que c'est la 3 et la 5.

**LE PRÉSIDENT :**

2940

Peu importe. Je pense que je vais poser la question de façon générale. Est-ce que dans les options 3, 4, 5, vous avez respecté une distance minimale du passage de la voie ferrée par rapport aux résidences les plus proches?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2945

C'était effectivement un des critères principaux, évidemment d'éviter le plus possible et de garder cette zone minimale. Par contre, dans aucun, je pourrai me faire corriger par AECOM, dans aucun des tracés retenus de par la géographie du terrain, la topographie du terrain, il n'y avait aucun, parce que si ça avait été possible de proposer un tracé qui touchait absolument aucune, c'est celui-là qui aurait été choisi.

2950

2955 Mais de par la topographie du terrain, en gardant les contraintes sévères de pentes et de courbes obligatoires, il était impossible que cent pour cent (100%) des résidences soient complètement à l'extérieur d'un rayon plus grand que cinq cents (500) mètres.

2960 On a un acétate peut-être qu'on pourrait présenter pour le nombre de résidences aujourd'hui et selon le corridor à l'intérieur des distances mentionnées.

**M. JEAN HARDY :**

2965 Oui, si vous me permettez Monsieur le Président, ce que vous voyez à l'écran, vous avez le tracé actuel dans la colonne de gauche et vous avez la voie de contournement et c'est effectivement le corridor l'Option 3 corridor 1 qui est montré ici.

2970 Vous avez le recensement des maisons actuellement pour les trois municipalités, Nantes, Ville de Lac-Mégantic, Frontenac.

2975 Donc dans les différents rayons 0, 15, il y en n'a pas actuellement, il y en n'a pas dans la voie de contournement; 15 à 30, il y en a vingt-six (26) au total, il en resterait une qui ferait partie des acquisitions du projet donc en bas de trente (30) mètres, il n'y aurait pas de résidences dans la voie de contournement.

Entre trente (30) et cent (100) mètres, on passerait de trois cent vingt à peu près à quinze (15) bâtiments mais sept résidences, ça inclut des, quand on dit quinze bâtiments, il y a des bâtiments de ferme et autres bâtiments de service là-dedans.

2980 Et de cent (100) à cinq cents (500) mètres, c'est là qui est la plus grosse différence, on passe quinze cents (1 500), seize cents (1 600), deux cent quatre-vingt-six (286).

2985 Mais comme le disait Madame Arguin, il n'y a pas un tracé où on n'aurait pas des résidences dans un rayon disons de trente (30) à cent (100) mètres, je pense à peu près, quel que soit le corridor, on aurait sûrement un décompte de maisons.

Mais pour les trois corridors par contre ça tourne à peu près autour de deux cent quatre-vingt

2990 (280), deux cent soixante-et-quinze (275) dans ces eaux-là, c'est à peu près ça les maisons impactées par la voie de contournement.

**LE PRÉSIDENT :**

2995 Je comprends que ce travail-là est un encore un travail en progression, mais est-ce que vous avez ou vous avez l'intention, vous avez fait ou vous avez l'intention de rencontrer ces résidents pour voir qu'est-ce qui pourrait être fait pour les accommoder?

**M. JEAN HARDY :**

3000 Effectivement, je vous dirais que lorsqu'on avait complété la phase 1-A, il était de notre intention de rencontrer chaque propriétaire à la phase qu'on est en train de faire présentement. Sauf qu'il y a eu une décision prise, il y a peut-être quelques mois sachant qu'il y avait une décision gouvernementale à venir, ne sachant pas s'il y avait effectivement un projet, il y a eu une décision de prise : est-ce qu'on rencontre les citoyens ou on ne les rencontre pas pour ne pas créer d'anxiété  
3005 additionnelle, il a été choisi d'attendre que le gouvernement se prononce sur un projet ou pas.

Et là, à ce moment-là les citoyens c'est sûr que c'était sur la première ligne, ils seraient rencontrés un par un. Mais le débat a eu lieu.

3010 **LE PRÉSIDENT :**

C'est très bien, je comprends très bien. Et ces rencontres éventuelles. Ça un jour peut-être ça va arriver, si le gouvernement va dans un sens autre que le statu quo, ça va arriver. Si ça devait arriver, ces rencontres-là auraient quel but?

3015

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3020 Le but principal de ces rencontres, bien, 1) ça serait d'informer, 2) ça serait de consulter, ça serait encore là ces rencontres-là ne sont pas, ce n'est pas un à un, en voulant dire par exemple, ça ne serait pas une personne de la Ville avec la personne, c'est toute une équipe complète qui viendrait rencontrer ces équipes-là. Encore là, puisqu'il n'y a pas encore de projet, ne sont pas

complètement déterminées mais on parlerait de représentants des deux municipalités par exemple. Puis là, je dis qu'est-ce que l'objectif qu'on aurait.

3025 Il y aurait un représentant de l'initiateur du projet et un représentant de la municipalité dont on parle évidemment la famille et des experts au point de vue qu'on puisse parler par exemple de la santé qui serait là et des experts au point de vue des acquisitions.

3030 Donc, au début on vous parlait, Monsieur Hardy vous parlait dans sa présentation d'introduction du processus d'un modèle d'affaires qui va débiter on l'espère dans les jours qui suivent, qui a pour but principal ce modèle d'affaires de répondre à tout ce genre de questions. Qui va rencontrer? Comment ça va se faire? Quelles sont les questions qui seront posées? Comment on va pouvoir appuyer les gens rencontrés?

3035 Dans le fond là, tout ça pour résumer qu'on comprend très bien que ce sont des êtres humains que nous allons rencontrer et puis.

**LE PRÉSIDENT :**

3040 C'est surtout que Madame fait référence à un concept qui mérite d'être souligné. C'est toute la différence entre le volontaire et l'involontaire.

Elle dit bien les gens qui ont choisi de rester proches de la voie ferrée, c'était volontaire. Comme pour Madame c'était volontaire de résider loin de la voie ferrée.

3045 Et là par les projets, le rôle serait inversé. Elle qui a choisi de vivre loin, elle va se retrouver proche puis les autres qui ont décidé de vivre proche, ils vont se retrouver loin.

3050 Alors est-ce que ce concept de volontaire, involontaire, peut amener un personne comme Madame à dire : écoutez, moi, j'ai choisi de vivre ici, vous voulez faire passer le train, bien j'aimerais être relocalisée. Je vous donne ça à titre d'exemple.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3055 Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous seriez éventuellement ça va être dans des choses qui pourraient être discutées?

3060

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui, il y a toutes sortes de compensations qui seraient entamées, compensations monétaires jusqu'à possibilité de relocalisation, absolument.

3065

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame.

3070

**MME ISABELLE BOULANGER :**

Merci, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

3075

Monsieur Jacques Gagnon.

**M. JACQUES GAGNON :**

3080

Bonjour, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

3085

**M. JACQUES GAGNON :**

O.K. Finalement puisque l'Option de statu quo amélioré est considérée, moi, je pense que...

3090

**LE PRÉSIDENT :**

Bien toutes les options à l'heure actuelle sont considérées.

3095

**M. JACQUES GAGNON :**

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3100

On les évalue.

**M. JACQUES GAGNON :**

3105

O.K. Une chose que je trouve étrange c'est qu'ils viennent de passer un an pour faire une étude d'impact sur l'Option 3 puis la commission traite de toutes les options. C'est-à-dire que ça aurait été peut-être intéressant que la commission arrive dans un mois, mais pas pour la date mais pour les éléments à discuter.

3110

Mais donc, je crois que puisque l'option de statu quo amélioré est considérée bien je me permets de la critiquer parce que je trouve qu'elle n'est pas adéquate.

3115

Je trouve que finalement, on nous dit ça : faites-vous en pas, ça n'arrivera pas. Mais ça parce que juste parce qu'on est obligé d'avoir une option de statu quo pour qu'il y ait un référencement.

C'est comme ça qu'on explique que cette option-là est discutée.

3120

Puis c'est sûr que si on voudrait, la manière que je la critique, c'est que, bien eux autres mêmes disent que les murs ça serait pas bien acceptés par la population, c'est bien entendu.

Puis je crois qu'il y aurait possibilité de faire quand même, mais peut-être j'idéalise, parce qu'il faudrait intervenir au niveau de l'opération ferroviaire.

3125           Ça concorde un peu à ce que Madame disait juste avant moi, c'est-à-dire que là je ne sais pas si ça va être possible, mais c'est ça.

          Bien en tout cas, peut-être je ne serais pas tout à fait prêt à faire mon intervention, je reviendrai plus demain parce que j'ai noté des choses comme ça bien on dirait que ça ne sort pas.

3130

**LE PRÉSIDENT :**

          Mais puisque vous avez fait référence vous et la dame qui vous a précédé à l'Option 2, j'aimerais Madame Arguin si c'était possible de mettre la planche que vous avez utilisée dans votre présentation de l'Option 2 avec en couleur rouge les murs qui seraient là.

3135

          Puis, j'aimerais juste comprendre, en fait, c'est vous qui m'informez du niveau d'acceptabilité ou de non-acceptabilité puis en fonction de ce que vous me présentez, je demande plein d'information.

3140

**M. JACQUES GAGNON :**

          Oui, oui, c'est correct.

3145

**LE PRÉSIDENT :**

          Si, Madame Arguin, si c'était possible d'utiliser la souris plutôt que le pointeur de telle sorte que les personnes qui suivent nos échanges dans le site Web vont être capables de suivre la souris. Est-ce qu'elle est ouverte?

3150

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

          La question était?

3155

**LE PRÉSIDENT :**

3160

Bien c'était, je voulais que vous mettiez cette planche. Puis vous avez lors de la présentation, vous aviez indiqué que la présence des murets ne devrait pas selon vous être aussi efficace que vous l'auriez souhaité puis je n'ai pas très très bien saisi, pourriez-vous revenir là-dessus en nous expliquant un peu plus pourquoi, justement, cette note confirmée par la CMQ là. En pratique, il serait difficile d'augmenter la limite actuelle si en présence des murets.

3165

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Bien je pense que c'est plutôt la nature des murets de protection. C'est qu'ils sont conçus pour effectivement protéger contre un déraillement relativement mineur.

3170

Avec un déraillement de la nature qui s'est produit en juillet 2013 auraient probablement défoncé les murs de protection. Effectivement, c'est presque impossible, très difficile à construire un mur de protection contre les collisions pour tous les événements possibles.

3175

Les règles de conception sont conçues pour protéger contre un déraillement relativement mineur.

**LE PRÉSIDENT :**

3180

Et si vous maintenez la classe 1?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3185

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Avec un muret comme celui-ci, est-ce que ça pourrait être efficace?

3190



**M. BARRY PALYNCHUK :**

3195 Oui, oui. Puis c'est en général.

**LE PRÉSIDENT :**

3200 Même pour le pétrole?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3205 Oui. Oui, Ça pourrait être efficace si, à cause que la conception est faite un peu en fonction de vitesse. Ça fait que si c'est dix (10) milles à l'heure, oui, on pourrait concevoir un mur de protection contre un déraillement se produisant à dix (10) milles à l'heure.

3210 Mais si un événement aurait ce produit de la même façon où que la vitesse aurait augmentée avec la descente des pentes, ça serait impossible de garantir une protection contre un tel déraillement.

**LE PRÉSIDENT :**

3215 Puis la vitesse du train lors du déraillement, c'était combien?

**M. BARRY PALYNCHUK :**

De mémoire 65...

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3220 Cent (100) kilomètres/heure.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3225 Oui.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Soixante-cinq (65) milles à l'heure ou cent (100) kilomètres/heure.

3230

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans ce cas-là, ces murs-là n'auraient été d'aucune efficacité.

3235

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

3240

N'auraient été d'aucune efficacité.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3245

Ah, ils auraient probablement aidé un peu, mais ils n'auraient pas de garantie de protection.

**LE PRÉSIDENT :**

3250

Et dans les autres options, Options 3, 4, 5, est-ce qu'une vitesse de soixante-cinq (65) théorique.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3255

Oui.

3260

**LE PRÉSIDENT :**

Théorique parce que je comprends que vous avez aplani les pentes et tout ça, mais est-ce qu'une vitesse de soixante-cinq (65) milles à l'heure, ou cent (100) kilomètres/heure pourrait amener un déraillement, même en absence de pente aussi abrupte, pas de pente, de courbe aussi abrupte?

3265

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui. Oui. C'est toujours le cas à cause que, une combinaison d'événements peut produire un accident, un déraillement à cause qu'il y a plusieurs facteurs qui rentrent dans – comme l'événement de juillet 2013, il y avait plusieurs facteurs qui sont rentrés en jeu pour produire le déraillement.

3270

**LE PRÉSIDENT :**

Et quel est l'impact de cette classe 1 sur le transport des marchandises?

3275

**M. BARRY PALYNCHUK :**

La classe 1, mais c'est essentiellement ça produit la réduction de vitesse.

3280

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

3285

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Qui augmente la durée de passage du train. Puis une classe 1 permet à un plus bas niveau d'entretien ce qui est quand même jugé acceptable pour la vitesse.

3290

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais ce que je veux comprendre c'est admettons, bon, le tracé 1, c'est classe 1.

3295 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3300

Comparativement à l'Option 3.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3305

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Qui serait, je pense 3.

3310

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

3315

**LE PRÉSIDENT :**

Classe 3, mais qui serait onze (11) kilomètres plus longue.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3320

Non. Non.

**LE PRÉSIDENT :**

3325

Sept kilomètres plus long. Je ne me souviens pas des chiffres.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3330

Oui. Les distances pour l'Option 3, oui, la vitesse pour l'Option 3, excuse-moi, la longueur pour l'Option 3 c'est onze point sept (11.7) kilomètres, tandis que l'existante est onze point un (11.1).

**LE PRÉSIDENT :**

3335

Bien c'est ce que je vous ai dit, onze kilomètres.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3340

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3345

Donc, si on combine vitesse et distance.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui.

3350

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la vitesse actuelle en classe 1 à dix (10) milles à l'heure par rapport à une distance plus longue d'à peu près onze (11) kilomètres mais à une vitesse qui serait quarante (40) milles à l'heure, est-ce que ça s'équivaut? Vous sauvez combien de minutes?

3355

**M. BARRY PALYNCHUK :**

Non. À cause que classe 1, à une voie de catégorie 1 ou de classe 1 serait en principe un peu moins sécuritaire d'une voie de classe 3.

3360

**LE PRÉSIDENT :**

3365 Non, je comprends au niveau de sécurité mais je parle en terme de temps.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3370 Oh, de temps. Oui, oui, la différence de temps aurait plus longue avec la voie en classe 1.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais de combien?

3375 **M. BARRY PALYNCHUK :**

C'est dans ce tableau ici.

**LE PRÉSIDENT :**

3380 O.K.

**M. BARRY PALYNCHUK :**

3385 Effectivement pour l'Option, encore on a ce mélange d'option et corridor. Pour le corridor numéro 1, Option 3, c'était quarante-neuf (49) minutes. Pour le passage de train sur la voie existante et en comparaison de treize (13) minutes sur le corridor numéro 1.

**LE PRÉSIDENT :**

3390 Oui, mais moi ma question, parce que là, il y a beaucoup d'options, alors l'Option 1, au fond c'est le corridor 1, donc c'est l'Option 3. O.K. mais peu importe là, on va finir par être... Je pense que je vais rêver à ça cette nuit, là.

3395

**M. BARRY PALYNCHUK :**

My God!

3400

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je pense que je - enfin je ne dirai plus à mon agente de recherche t'as deux options. O.K. Donc, ma question c'est le corridor 1, donc l'Option 3 qui prend quarante-neuf (49) minutes. Le statu quo lui, prend combien de minutes?

3405

**M. JEAN HARDY :**

Est-ce que vous me permettez de revenir un petit peu juste vous expliquer la ligne temps de parcours. Bon, les trois colonnes de droite, on s'entend là Options 1, 2, 3 là il y a comme un mélange mais c'est corridor 1, 2, et 3.

3410

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

3415

**M. JEAN HARDY :**

Corridor 1 a onze point sept (11.7) kilomètres, treize (13) minutes. Corridor 2 a dix-sept point cinq (17.5) kilomètres, dix-neuf (19) minutes et corridor 3, seize point deux (16.2) kilomètres, dix-huit (18) minutes.

3420

Ce qu'on a mis à gauche, dans la colonne statu quo, étant donné que les options de contournement n'ont pas les mêmes longueurs, on a comparé les mêmes longueurs de statu quo avec la voie de contournement. C'est pour ça que vous avez trois lignes.

3425

Donc, le statu quo, corridor 1, comparé au corridor 1, c'est quarante-neuf (49) minutes du point A au point B. On parle des mêmes points de départ et d'arrivée versus treize (13), quatre-vingt-

3430 deux (82) minutes pour le corridor 2 statu quo versus dix-neuf (19) et cinquante (50) minutes statu quo pour le corridor 3 versus dix-huit (18).

C'est vraiment ça. Il y a une bonne différence.

**LE PRÉSIDENT :**

3435

O.K. Mais d'ailleurs je suis content que vous touchiez ça parce que c'est une de nos questions que la commission avait relevée. On ne comprenait pas très bien. Je pense qu'il est déjà dans l'étude de faisabilité.

3440

Vous avez estimé les coûts associés à ce temps, sur une base annuelle, ça représente combien?

Est-ce que c'est quelque chose de majeur ou c'est quelque chose de mineur?

3445

**M. JEAN HARDY :**

Je pense que l'étude, l'analyse avantages/coûts en a tenu compte sur toute réserve. Il faudrait valider. Oui, parce que le temps de parcours c'est...

3450

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

En fait ça été fait peut-être pas dans un menu détail, mais c'était un des critères qui a fait en sorte que le corridor 1, Option 3, était la seule qui n'était pas dans le négatif. Donc, vous vous rappelez.

3455

**LE PRÉSIDENT :**

Ça oui.

3460

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui, donc ça prenait en compte les coûts associés au temps de parcours diminué.



3465 **LE PRÉSIDENT :**

Mais la contribution relative de cet aspect-là, est-ce que c'est quelque chose de marginale ou c'est quelque chose de tangible?

3470 **M. JEAN HARDY :**

Bien par rapport à ce qu'on avait dans l'étude d'analyse avantages/coûts, exemple le corridor 1 par rapport au statu quo mais dans le fond les trois corridors c'est à peu près la même chose, on parle de, en terme de millions de dollars, c'était comme quatre millions de dollars (4 000 000 \$) par gain économique associé au temps de déplacement.

3475

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Absolument. Parfait merci.

3480

**M. JACQUES GAGNON :**

Bien ça m'a permis de me concentrer un peu. Peut-être je pourrais poursuivre un peu ma critique.

3485

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

3490 **M. JACQUES GAGNON :**

C'est-à-dire que là quand je dis que c'était peu considéré bien je peux référer ici à la page 10 du document qui est l'étude de faisabilité. On dit au point 2.4.3 que l'intensité des nuisances n'est pas documentée. Ils parlent des nuisances comme le bruit, les vibrations et les émissions atmosphériques.

3495

3500 Puis un des motifs principaux pour ériger des murs de béton, c'est surtout aux endroits où est-ce que les trains passent rapidement et que la vibration et les bruits sont intenses. Ça fait qu'ils servent surtout à atténuer ce facteur puis je crois qu'on n'aurait pas besoin de ça au centre-ville étant donné que si on aurait le statu quo amélioré, le train pourrait continuer à passer lentement parce que ça, ça l'amène peut-être la sécurité en quelque part de voir le train passer lentement.

3505 Aussi une chose qui n'a pas été considéré, c'est une option que les municipalités ont. Elles peuvent interdire le sifflement du train puis mettre les protections adéquates aux passages à niveau. Ça bien, c'est un des facteurs qui, en ce qui me concerne, est plus dérangeant c'est le sifflement du train parce que c'est très strident puis même ça réveille beaucoup des gens la nuit. Ce qui ferait que ça n'aurait pas été considéré dans le statu quo amélioré et je crois que ça aurait dû l'être.

3510 Puis aussi c'est ça, on voit qu'il y a beaucoup d'emphase pour la vitesse dans les pages 21, 22 et 23. Il semblerait que l'amélioration de la situation et surtout pour la compagnie ferroviaire, ça serait peut-être heureux de savoir parce que dans l'entente de reprise, le transport ferroviaire, ils ont émis l'affirmation qu'ils seraient prêts à contribuer la compagnie CMQ à la réfection de la voie. Mais on n'a pas entendu parler d'eux autres du tout, peut-être que étant donné, on vient de considérer l'accroissement de la vitesse, ils sont très regagnants.

3515 Ça fait que je viens ici pas pour prendre une option ni pour l'autre c'est pour analyser ça plutôt sans avoir d'opinion.

3520 **LE PRÉSIDENT :**

En passant Madame Arguin, qui serait responsable des frais relatifs au déplacement de la voie ferrée éventuellement?

3525 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3530 Cette réponse fait partie de ce fameux modèle d'affaires comme j'ai dit tantôt, va débiter sous peu, c'est toute une liste de questions sur de qui sera propriétaire? Est-ce le provincial, le Fédéral, la Municipalité, un Regroupement de municipalités, la compagnie ferroviaire, l'entretien, les coûts et tout ça?

**LE PRÉSIDENT :**

3535 D'accord. Madame merci. Écoutez, nous prenons un dernier avant une petite pause de dix minutes je vous invite tout de suite dès maintenant à ne pas oublier de compléter si c'était possible les questionnaires qui sont en arrière, questionnaire pour savoir quelle est selon vous, l'option qui devrait être la plus acceptable.

3540 C'est sûr si vous n'êtes pas prêt à répondre ce soir, c'est bien mais vous pouvez prendre le questionnaire et le retourner avec l'enveloppe affranchie.

Monsieur Daniel Dallaire.

**M. DANIEL DALLAIRE :**

3545 Bonjour, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

3550 Bonsoir.

**M. DANIEL DALLAIRE :**

3555 Je m'appelle Daniel Dallaire puis je suis propriétaire du terrain sur la rue Salaberry où est-ce que le train sur l'Option 3, corridor 1 pourrait peut-être passer, là.

3560 Puis moi, je ne suis pas d'accord à ça parce qu'on l'a sorti le tracé jaune. On l'a tout sorti de la Ville de Lac-Mégantic puis à la toute fin, on le rentre dans la Ville de Lac-Mégantic. On l'a rentré dans la Ville de Lac-Mégantic, dans un secteur résidentiel où est-ce qu'il y a des jeunes familles. Il y a même une résidence pour personnes âgées.

Puis en plus, il y a une maison fin de vie où est-ce que le monde s'en vont là pour relaxer pour mourir en paix. Puis là, ils veulent nous mettre un train.

3565

Fait que je ne trouve pas ça trop trop logique. Je ne sais pas lui qui a dessiné ça s'il avait été voir avant, là, mais en tout cas, ce n'est pas fort.

3570

Puis en plus, moi, c'est une forêt dense. Dans la Ville de Mégantic, si mettons, il y aurait un déversement là, oubliez la Ville de Mégantic. Là, ça va être un immense feu de forêt comme il y a eu l'été passé, la ville elle a toute brûlée là, je ne sais pas si c'est en Ontario, ça, ça va faire la même chose.

3575

Là, on est dans une ville. On veut sortir de la ville. On sort au complet ou on reste dans la ville.

Moi, c'est ça que j'avais à dire.

**LE PRÉSIDENT :**

3580

Et donc, bien poursuivez, vous êtes contre l'option 3...

**M. DANIEL DALLAIRE :**

3585

Contre l'Option 3, corridor 1. Puis je suis propriétaire.

**LE PRÉSIDENT :**

3590

J'ai bien compris, mais est-ce que vous êtes pour une autre option?

**M. DANIEL DALLAIRE :**

3595

Bien moi, je serais pour, tant qu'à investir, ce qui est arrivé c'est qu'il n'y avait personne dans le train. Si on avait eu un vrai stationnement là, peut-être un quatre voies, si on avait construit un quatre voies pour stationner le train sécuritairement, je suis sûr que ça ne coûterait pas aussi cher que ça puis le train il serait sécuritaire puis il n'y aurait pas de danger. Tandis que faire toute une voie, on pourrait faire un vrai stationnement avec trois, quatre entrées où est-ce qu'il pourrait se stationner avec des freins dessus puis il n'y aurait pas de danger.

3600           Moi, je verrais plus ça que tous ces schémas-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, pour vous il n'y a aucune des options qui vous...

3605

**M. DANIEL DALLAIRE :**

Non.

3610

**LE PRÉSIDENT :**

... qui vous est satisfaisante?

**M. DANIEL DALLAIRE :**

3615

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

3620

D'accord. Bien merci. Donc nous prenons une pause d'une dizaine de minutes et nous faisons une deuxième petite ronde.

Vous pouvez aller vous inscrire au registre si vous êtes intéressé.

3625

**PAUSE ET REPRISE**

**LE PRÉSIDENT :**

3630

Alors, il n'y a aucun de vous qui s'est inscrit au registre. Donc, je tiens à vous remercier. Je comprends que vous me laissez la place. C'est très gentil à vous.

Je ne pensais pas que ça allait venir si vite d'habitude le premier soir ce sont les participants

qui prennent le plancher.

3635

Alors je vais aborder une question qui, pour la commission, elle est très importante, qui touche l'approche qu'a utilisée l'initiateur pour comparer les différentes options.

3640

Je vais d'abord interpeler pour qu'il puisse être attentif Monsieur Talbot à la question. C'est que vous avez utilisé comme vous l'avez présenté, une approche multicritère qui s'est faite sur la base de quatre catégories, technique, environnement, aménagement et coûts.

3645

Et dans la catégorie aménagement, vous intégrez le développement territorial et les impacts sur la santé publique. La première question s'adresse à Docteur Samson et la deuxième à Monsieur Talbot.

3650

Docteur Samson, est-ce que pour vous, le fait que nous ayons dans une même catégorie des variables qui ne sont pas nécessairement, du moins en apparence, associées l'une à l'autre, peut faire en sorte des développements territorial et des santé publiques, est-ce que ça pourrait amener à des sous-estimations ou des surestimations des impacts santé ou des impacts territoriaux?

3655

Ou encore une neutralisation des effets sur la santé. Autrement dit, je m'explique, je veux juste être clair, mettons que le développement territorial est très, très favorisé par une option X mais que la santé est très défavorisée, donc le développement territorial favorisé, la santé est défavorisée, finalement on retrouve deux variables dont les résultats vont se neutraliser elles-mêmes et donc l'appréciation de la catégorie aménagement qui regroupe ces deux variables-là va faire en sorte qu'on ne pourrait pas vraiment apprécier à juste titre ni l'un, ni l'autre, aucun de ces éléments constituants.

3660

Puis la même question, je vais vous la référer Monsieur Talbot.

D'abord Docteur Samson?

3665

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3670 J'ai écouté attentivement, je ne crois pas qu'il y a un grand manquement de mettre santé publique et aménagement ensemble. C'est effectivement assez lié.

3675 Bon, il y a les aspects, surtout quand on regarde par en avant. Quand on regarde, t'sais, il faut réduire le risque, c'est la chose la plus importante pour la santé dans le cas présent d'un point de vue de santé, c'est d'essayer de prévenir au gros maximum un autre déraillement et une autre catastrophe.

3680 Mais, même tout déraillement doit être prévenu mais le déraillement va se traduire en catastrophe si le milieu est densément habité autour.

3685 La méthodologie retenue regarde une zone tampon de cinq cents (500) mètres de chaque côté de la voie ferrée. Je ne crois pas que ça va sous-estimer les bénéfices santé, ça pourrait peut-être même les surestimer parce que c'est quand même une grosse marge cinq cents (500) mètres de chaque côté de la voie ferrée. On ne voit pas souvent quand même des marges aussi grandes.

3690 La fameuse étude du BAPE, je l'avais déniché dans un travail préalable, ils parlent de cinq cents (500) mètres mais je pense que les recommandations n'avaient pas été retenues fait que c'est beaucoup cinq cents (500) mètres. Alors s'il y a de quoi, ça va généralement dans le même sens, le bâti puis la santé quand on parle de risques technologiques, ferroviaires, et cetera. Ça va généralement ensemble.

Et dans ce cas-ci, bien le cinq cents (500) mètres surestiment probablement les bénéfices.

3695 Si je peux me permettre, j'aurais un autre message par contre, c'est sûr qu'il y a des retombées aussi sur le plan psychologique et social de réduire le risque, alors des retombées pour les gens du futur de réduire le risque mais aussi des retombées au niveau psychologique et social mais il ne faut pas s'attendre non plus strictement que le changement de la voie ferrée va guérir tout le monde. Il y a une place dans le document qui met, à la page, enfin dans le document des solutions, il y a une page, la page 91 ou 92 qui dit qu'avec la voie de contournement on pourrait  
3700 penser que les consultants psychosociales tomberaient à zéro d'ici 2020 là.

3705

Alors dans le document, je pense que c'est très important de regarder la santé puis le bienfait de la santé de la voie de contournement puis comparé au statu quo mais j'aurais tendance à dire que peut-être une surestimation des bienfaits de la voie de contournement au niveau de la santé.

**LE PRÉSIDENT :**

3710

À cause de la distance?

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3715

À cause d'une part du fait qu'on ait inclus de cinq cents (500) mètres de chaque côté puis d'autre part, c'est comme si beaucoup du fardeau de la maladie ou de la détresse qui est due au déraillement et à tous les autres événements qui en sont suivis qui ont été quand même difficiles pour la santé des gens, le fait que Fatima a été isolé. Les expropriations, la destruction du centre-ville restant. Il y a eu une série de chocs qui a suivi la tragédie. Mais il y a un lot de la détresse qui est dû à ça et puis changer la voie ferrée dans le document, j'ai quand même trouvé un peu qu'on en mettait beaucoup, comme si au niveau de la santé, ça allait tout se régler avec la voie de contournement.

3720

3725

C'est principalement à la page 91-92, je veux quand même mettre une petite mise en garde que ce n'est pas une baguette magique qui va régler tous les maux et de là l'importance d'explorer les aspects positifs et négatifs des options incluant la voie de contournement qui pourrait avoir des aspects négatifs sur la santé pour bien les mitiger.

**LE PRÉSIDENT :**

3730

Monsieur Talbot, je vais vous revenir, ça ne sera pas long. Madame Arguin vous faites référence dans l'étude de préféabilité à... vous avez recensé au Canada neuf accidents ferroviaires majeurs qui ont entraîné des conséquences très importantes, je voulais savoir: est-ce que vous avez examiné parmi les conséquences qui ont entraîné des décès chez les résidents limitrophes, quelle était la distance séparatrice entre la voie ferrée et les résidences?



3735

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Je ne suis pas certaine, je devrai peut-être demander à monsieur Gauthier ou à monsieur Palynchuk mais comme ça, dans ma lecture des rapports à moi, je ne crois pas que spécifiquement cette analyse a été faite.

3740

Mais je suis prête à être corrigée par monsieur Gauthier.

**LE PRÉSIDENT :**

3745

Oui, allez-y, je vous écoute.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

3750

Mais de mémoire, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est à la page 13 si jamais ça vous intéresse. Mais je n'ai pas la réponse à la page 13. Mais vous en parlez à la page 13.

3755

Demain, je pourrai poser la question au Bureau de Sécurité du Transport bien sûr.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

3760

Il y a un tableau effectivement qui fait le décompte des neuf accidents. On n'a pas étudié la question de la distance séparatrice entre la voie ferrée et...

**LE PRÉSIDENT :**

3765

D'accord.

3770 **M. NORMAND GAUTHIER :**

... les accidents, non.

3775 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Mais je vais vous revenir dans quelques instants.

3780 Monsieur Talbot, pour vous est-ce que cette approche, cette méthode qui combine dans un seul volet aménagement, développement territorial et santé, c'est des choses que vous voyez régulièrement dans les études que vous avez eues à examiner?

**M. DENIS TALBOT :**

3785 Oui, puis je rajouterais l'environnement aussi, les composantes de l'environnement en général comme ça été fait d'ailleurs ici. La directive qu'on envoie à ceux qui nous déposent un avis de projet, on propose une analyse multicritère pour le choix des variantes. O.K. Il n'y a pas de modèle précis qu'on impose, ça dépend des projets, ça dépend d'un paquet de choses. Mais on porte un jugement sur l'analyse multicritère qui nous est présentée qui peut être complétée par une analyse avantages/coûts. Il peut y avoir des pondérations de ces critères-là.

3790 Si je prends juste la catégorie environnement, une fois qu'on a fait un cadrage environnemental de l'ensemble d'une zone d'étude, bon, on sait par exemple que s'il n'y a presque pas de milieu humide, on ne donnera pas une importance exagérée à ça, à cette composante-là ou si ils sont peu valorisés ou si ils ne sont pas de qualité, qu'importe.

3795 Fait que j'ai vu dans l'exercice qui a été fait l'analyse multicritère, je pense que c'est quand même assez parlant ce qui ressort de ça. C'est certain qu'il y a des composantes qui peuvent peut-être s'annuler mais si on fait le bilan global puis on vient rajouter par exemple l'aspect santé ou l'aspect psycho-social, là, ça peut faire pencher la balance puis il y a des moyens de l'expliquer.

3800

**LE PRÉSIDENT :**

3805

Docteur Samson.

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3810

Oui, j'étais focussée sur votre question mais juste sur l'appréciation du critère santé dans la prise de décision. C'est sûr que de strictement s'en tenir à des bâtisses, ça pourrait sous-estimer un autre aspect qui est bénéfique pour la santé, si tout le projet, dans post-catastrophe ce qui est vraiment bénéfique au niveau de la santé, c'est des projets mobilisateurs et positifs pour une communauté, pour favoriser pas juste la résilience individuelle mais la résilience communautaire.

3815

Alors un aspect qui n'est pas mesuré, c'est l'aspect, est-ce que c'est positif ou négatif et jusqu'à quel point le projet social, le pouvoir social de faire déplacer la voie ferrée et la construction du centre-ville qui en découlerait par et pour les gens. Si ça, si ce projet de voie de contournement pouvait créer de l'empowerment et augmenter le tissu social, ça c'est une mesure de la santé qui n'est pas prise en compte en ce moment avec le critère qui a été établi, côté social finalement.

3820

**LE PRÉSIDENT :**

Et donc en extension avec ce raisonnement les options 3, 4, 5, le favoriseraient comparativement aux options 1 et 2, c'est ça?

3825

**DRE ISABELLE SAMSON :**

Bien il y a deux côtés à toutes médailles là, comme fait foi le document qu'on a produit.

3830

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, mais je parle par rapport juste à ce que vous venez de dire.

3835

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3840 Mais ça dépend si le projet rallie plus qu'il divise.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

3845

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3850 Mais si le projet rallie beaucoup puis que les gens qui en subissent les préjudices sont adéquatement considérés, ça pourrait être un projet mobilisateur qui est intimement lié à la construction du centre-ville puis à sa réalisation d'un centre-ville à l'image des gens par les gens pour les gens.

3855 Mais c'est sûr que ça pourrait être des éléments qui militent plus en faveur d'une voie de contournement.

Mais c'est un élément qui n'a pas été mesuré.

**LE PRÉSIDENT :**

3860 Oui, je comprends.

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3865 Et qu'il faudrait qu'il soit mesuré selon nous. Mais pour répondre à votre question, est-ce qu'on tient bien compte de la santé avec juste le paramètre bâti, le cinq cents (500) mètres à ses limites puis aussi, ils ne regardent pas le côté social où il y a des éléments positifs et négatifs.

Je ne sais pas si ça répond.

3870

**LE PRÉSIDENT :**

3875 Oui, oui. Mais en fait, ce n'était presque une question un petit peu à saveur philosophique dans le sens que si on met de l'avant comme un facteur très important comme Madame Arguin l'a précisé tout à l'heure, un des facteurs les plus importants, ce sont les résidences limitrophes donc c'est les risques plus élevés.

3880 Si on décide de considérer ça comme un facteur très important, pourquoi aller le diluer un peu dans une composante plus englobante. C'était ça ma question philosophique mais vous avez très bien répondu, Monsieur Talbot aussi, je suis satisfait de la réponse.

3885 Madame Arguin, à la figure 2-C du document DA-3 ça veut dire l'étude de pré faisabilité, vous présentez différents facteurs qui déterminent l'ampleur d'un accident ferroviaire et son impact et on y a touché tout à l'heure et votre réponse, j'avoue que je la retiens très, très, bien, elle a été claire, nette, précise mais dans la figure, on précise que parmi les facteurs qu'il faut prendre en compte, ce sont les nombres de wagons qui ont déraillés, le nombre de wagons qui contenaient des matières dangereuses, et cetera, et cetera. D'accord? Figure 2-C.

3890 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Est-ce que c'est la flèche, la figure en forme de flèche?

**LE PRÉSIDENT :**

3895 À la page 13. Autour de la page 13. Oui, oui, il y a une flèche. Oui, oui. Non, c'est page 15, pardon. C'est à la page 15.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3900 Ah, dans le document synthèse.

3905

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est bien ça.

3910

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Donc, la question était?

**LE PRÉSIDENT :**

3915

La question c'est: considérant la réponse que vous m'aviez émise tout à l'heure, comment se fait-il qu'on ne retrouve pas le nombre de résidences où le risque sur la santé des populations?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3920

Je comprends votre question. Je comprends que vous regardez les colonnes noires là, causes de l'accident, nombre de wagons, nombre de wagons contenant des matières dangereuses. Je vois ma réponse englobée dans la portion droite en haut « impacts sur le milieu humain ». C'est plutôt là-dedans que je vois. Parce que votre question quand j'ai répondu tantôt était plus spécifiquement par rapport à pourquoi on a si rapidement éliminé le statu quo?

3925

**LE PRÉSIDENT :**

Votre réponse était très claire, je ne reviens pas là-dessus là. O.K. je vois la compatibilité de tout ça.

3930

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Parce qu'ici on parle si je regarde bien, on parle plutôt des facteurs qui non qu'ils éliminent le statu quo, mais qui déterminent l'ampleur de l'accident. Donc, évidemment, on mentionne le nombre de résidences, la proximité, et tout ça dans la petite catégorie. Ah, la voilà, en haut à droite.

3935

3940 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3945 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Mais les facteurs principaux qui vont déterminer l'ampleur d'un accident, c'est les principaux qu'on voit comme le nombre de wagons, le type de matières dangereuses transportées, et cetera, et cetera.

3950 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Docteur Samson, à l'heure actuelle, il y a une étude encore de suivi auprès d'une cohorte de la population du Lac-Mégantic?

3955 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Il y a eu trois vagues de questionnaires 2014, 2015, 2016. Il y a un élément de cohorte effectivement qui, entre deux vagues de données, d'un groupe de gens qui ont consenti à être suivis.

3960

On a des données toutes fraîches sur lesquelles on a travaillé jusqu'en fin de semaine pour essayer d'extraire d'une part le côté cohorte puis l'autre part, le côté proximité à la voie ferrée.

3965 J'ai une présentation que je n'ai pas tellement préparée mais j'en ai une qui est prête fait que, oui, on va avoir de l'information là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

3970 Voulez-vous la faire demain après-midi?

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3975

Je pourrais la faire demain, tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

3980

O.K.

**DRE ISABELLE SAMSON :**

3985

On regarde avec ces trois études-là, il y a un petit groupe où on a deux données dans le temps. Alors, on peut voir des trajectoires de gens, encore là c'est un échantillon, mais l'échantillon dans l'échantillon, les gens qui se sont améliorés dans leur santé psychologique. Au niveau surtout des manifestations de stress post-traumatique qu'on a fait cette analyse. Alors il y a un élément trajectoire. Puis, je pense le nombre est de cent vingt-six (126).

3990

Puis aussi, on a regardé dans l'échantillon de huit cents (800) personnes qui nous appartient le dernier qui nous appartient c'est 2015; 2016, on n'est pas propriétaire des données fait qu'on ne pouvait pas faire des analyses.

3995

Mais dans l'échantillon de 2015, on a regardé voir les facteurs psychologiques puis le lien avec la distance de la voie ferrée, puis essayer de contrôler aussi pour l'exposition à la tragédie pour voir qu'est-ce qui pourrait expliquer quoi à la souffrance méganticoise qu'on a documenté il y a déjà deux ans.

4000

Alors je pourrais, si c'est un souhait de la commission, je pourrais présenter ça demain.

**LE PRÉSIDENT :**

4005

D'accord. Peut-être mais vous n'êtes pas obligée de répondre. Je vais quand même vous poser la question.



4010 Il y a un monsieur tout à l'heure qui s'est présenté en avant, j'ai oublié votre nom, je pense que c'est Blanchet, Lafontaine, Monsieur Lafontaine qui s'est présenté et qui a perdu plusieurs personnes de sa famille lors de la catastrophe et qui est venu puis qu'il a dit : « Mais pour moi, il faudrait éviter d'aller vers des corridors 1, 2, 3 » et autrement dit c'est l'Option un peu statu quo, si je vous ai bien compris.

4015 Est-ce que dans les suivis que vous avez faits, est-ce qu'il y a cet aspect du maintien de la voie ferrée à sa place actuelle crée une espèce de choc ou soulève chez les personnes que vous suivez ou que vous interviewez des réactions fortes. C'est quoi en fait? Parce que j'ai rien vu vraiment par rapport à ça dans les trois rapports que j'ai lus.

4020 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Parce que c'est des sondages populationnels. Alors, on ne rentre pas dans la sphère clinique des individus.

4025 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais en même temps vous pouvez vous sur le terrain peut-être avoir ce genre de feedback, non?

4030 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Bien, il y a du cas par cas pour à peu près tous les scénarios.

4035 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

4040

**DRE ISABELLE SAMSON :**

4045 Je ne suis pas sur le terrain dans la relation clinique individuelle fait que je ne voudrais pas m'aventurer là. Mais, chose certaine, c'est sûr qu'il y a du cas par cas pour tout le monde. Puis tout le monde est à un niveau différent de guérison.

4050 Par rapport à l'étude ou à la série d'études qu'on a, annuelles à date, la relation strictement parlant avec la voie ferrée n'a pas été explorée. Alors c'est pour ça que le but de nos analyses de ces derniers jours, c'est d'essayer d'extrapoler une relation avec la distance du domicile de la personne qui a répondu au sondage et la voie ferrée.

4055 Mais il n'y a aucune question qui portait spécifiquement sur la voie ferrée. Alors on n'a pas de réponse à cet effet.

**LE PRÉSIDENT :**

4060 O.K. Puis je vais terminer la soirée avec vous Madame Arguin. Vous avez comme ville, j'imagine vous avez été proactive et vous avez, avant même la tenue de l'audience, décidé de travailler déjà sur une des options, l'option qui vous apparaissait sans doute la plus portante.

4065 Est-ce que vous avez déjà procédé à une consultation auprès de la population pour savoir si elle était réceptive, si elle était ouverte, qu'elles étaient ses appréhensions ou vous avez décidé d'y aller comme ça sachant qu'une commission d'enquête allait venir puis établir le portrait après coup?

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

4070 En fait, il y a pratiquement, jour pour jour, un an il y a eu une séance d'information publique ici même l'année dernière sur les résultats de ce qu'on vous a présenté aujourd'hui. Donc, à la fin du rapport d'étude 1-A où effectivement les cinq options ont été présentées.

Ça s'est terminé avec le dernier acétate que vous avez eu aujourd'hui dans les présentations de monsieur Hardy ou après la présentation du statu quo, le statu quo amélioré et les trois corridors effectivement basés sur les résultats de l'analyse multicritère où on terminait l'étude 1-A en faisant

4075

une recommandation d'aller étudier plus en détail donc de faire l'étude d'impact sur l'environnement, sur le corridor numéro 1, donc l'Option 3 ici aujourd'hui.

4080

Ça a duré pendant deux jours. Il y a eu de multiples présentations. Il y avait des cartes disponibles. Des gens comme monsieur Gauthier, Barry Palynchuk et tous les autres intervenants de la firme AECOM qui ont participé et Stantec qui ont participé à l'étude se sont rendus disponibles pendant deux jours pour répondre aux questions de tous les citoyens qui sont venus.

4085

Donc, ils pouvaient poser des questions ou donner leurs commentaires à la fois sur les cinq options incluant le corridor numéro 1 sachant après avoir écouté la présentation que c'était ce corridor qui était privilégié pour la suite des études donc de cette proactivité dont vous avez parlé.

4090

Les gens ont aussi la chance de remplir des formulaires sondages pour donner leur opinion. Donc encore là, oui, une consultation, aller chercher des opinions des gens mais pour ceux qui se sont présentés ici là, ce n'est pas un recensement comme Docteur Samson le mentionnait un peu plus tôt.

4095

Le nombre de personnes, on s'en rappelle-tu par cœur le nombre de personnes qui se sont présentées? Environ cent cinquante (150) personnes qui ont participé au sondage.

**LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce qu'ils avaient des appréhensions par rapport à ce que vous leur proposiez?

4100

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

4105

Les appréhensions qu'on a entendues, c'était parce qu'on se rappelle ce qu'on présente c'est un corridor d'un kilomètre de large quand même. Donc, les appréhensions qu'on a eues ont été effectivement des commentaires du : bien là moi ma maison, elle se trouve dans le corridor d'un kilomètre, qu'est-ce qui va se passer? Est-ce qu'on va m'exproprier? Est-ce qu'on va me compenser? Et cetera?

4110 C'est le genre d'appréhension, je dirais, qu'on pouvait s'attendre et puis bien, il y a eu deux résultats à ça.

Et ces commentaires-là ont été pris en compte et plusieurs de ces commentaires, je comprends qu'on ne les présente pas aujourd'hui parce que c'est encore un document de travail.  
4115 Mais les commentaires qui ont été recueillis lors de cette séance d'information et par la suite, ont été pris en compte dans le développement de la phase 1-B donc dans l'étude d'impact sur l'environnement et sur l'avant-projet préliminaire.

Donc, effectivement les améliorations ou des variantes au corridor 1, parce qu'on savait  
4120 quand on s'est quitté à la fin de mai 2016 que le corridor d'un kilomètre viendrait au fil de l'année du douze (12) mois qui suivaient, venir se détailler dans un tracé beaucoup plus précis et ces commentaires ont été pris en compte.

**LE PRÉSIDENT :**

4125 Et je comprends aussi que dans les différentes réponses que vous nous avez fournies que nous avons tous une obligation d'avoir une responsabilité sociale et donc, dans ce sens-là, essayer de choisir l'option qui nous apparaît la plus portante et incluant un volet économique que vous avez mis en évidence d'ailleurs dans la présentation.

4130 Mais pour la Ville, ce volet économique au fond il intéresse surtout et avant tout, éventuellement le propriétaire que si, il a à fournir de l'argent, les gouvernements s'ils ont à financer le chemin de fer, mais où est l'intérêt de la Ville, pourquoi la Ville a décidé à cette étape-ci d'en faire une variable importante à considérer dans le choix de l'option à retenir?

4135 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Je veux juste préciser votre question pour être sûre que je la comprends bien, Vous parlez  
4140 du volet économique du budget estimé associé à un corridor et non au développement économique.

**LE PRÉSIDENT :**

4145

Non, non, pas au développement économique quand même.

**MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

4150

Bien en fait, je vous dirais c'est un peu un, c'est peut-être pas le bon terme, mais ce que moi je considérais un peu ce qui fait partie d'une analyse de risque où pour la Ville de Lac-Mégantic, pour la santé psychologique de sa population et pour le développement économique de sa communauté, voire même de sa région, une voie de contournement est tellement essentielle pour ces deux points principaux et on sait très bien que la Ville de Lac-Mégantic ne pourra jamais se payer elle-même une voie de contournement.

4155

Donc dans les critères importants à mentionner, c'était se donner quand même les chances que nos bailleurs de fonds principaux aient un peu, veulent dire « oui » à cette voie de contournement.

4160

Donc, on savait que si on arrivait avec une option à cinq cent millions (500 000 000) il y aurait peut-être moins de chance qu'on la voit un jour cette voie de contournement.

4165

Donc, c'est clair que ce n'était pas et c'était loin d'être le critère essentiel le coût d'un tracé, mais il fallait quand même qu'il soit pris en compte pour qu'en bout de ligne, ce soit un projet qui soit quand même réaliste aux yeux de nos bailleurs de fonds.

**LE PRÉSIDENT :**

4170

O.K. C'est bon. Venez au micro, dites votre nom puis allez-y. On va terminer avec vous.

**M. EMERY BÉLANGER :**

4175

Pour la deuxième fois ce soir, Émery Bélanger. Je vais vous poser une question puis répondre avec votre question.

4180 J'ai participé l'année passée aux cent cinquante (150) personnes puis je peux vous dire qu'on n'y croyait pas. Politiquement quand on parlait à nos hommes politiques, c'était une farce un peu la voie de contournement, t'sais, on en parlait mais il n'y avait rien de sérieux. Depuis six mois à peu près qu'on, là, on voit qu'il y a plus de sérieux, puis on voit que ça avance.

4185 Puis ce qui me fâche là-dedans, dans le plus c'est qu'on a jamais eu de résultat, ça tout le temps été caché, c'était confidentiel puis quand ils avaient pensé de consulter le monde, je trouve ça aberrant. C'est complètement faux.

4190 J'ai été à une séance de conseil à Frontenac il y a deux mois, puis le maire avait eu une réunion la veille avec la Ville puis il ne pouvait même pas parler des tracés en cours d'être décidé. Puis là on vient de nous dire qu'il y a eu des consultations, puis que ça été pensé. C'est complètement faux.

**LE PRÉSIDENT :**

4195 Merci. Alors sur ce, merci de votre participation d'aujourd'hui. Je vous souhaite une bonne nuit. Demain nous serons au poste à 13 h 30. Merci.

**SÉANCE AJOURNÉE AU 30 MAI 2015 À 13 H 30.**

4200 \_\_\_\_\_

4205

4210

4215

4220

4225

Je soussignée, CINDY LAVERTU, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténotypie, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

4230

*Cindy Lavertu*

CINDY LAVERTU, s.o.

Membre du tableau des sténographes officiels

4235