

Séance de l'après-midi du 30 mai 2017

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

ÉTAIT PRÉSENT : **M. JOSEPH ZAYED, Président**
 M. JEAN-FRANÇOIS BERGERON
 MME KARINE JEAN

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 30 mai 2017 à 13 h 30
Centre sportif de Mégantic
5400 rue Papineau
Lac-Mégantic

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 30 MAI 2017

MOT DU PRÉSIDENT 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. BÉLAND AUDET 25

M. JULES FLUET 47

M. PAUL DOSTIE 57

MME ALINE GILBERT 67

M. ROBERT BELLEFLEUR 75

MME GINETTE ISABEL 89

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 MAI À 19 h

**SÉANCE DU 30 MAI 2017
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, mesdames et messieurs, bonjour. Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième séance de la Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. Bienvenu également aux personnes qui suivent nos travaux par Internet au moyen de la Web diffusion vidéo en direct.

10

Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si l'initiateur du projet ou encore des personnes-ressources ont déposé des documents depuis la séance d'hier. Tout d'abord Madame Arguin.

15

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Merci, Monsieur le Président. Oui, nous avons déposé en fait la présentation Power Point corrigée. Et puis corrige-moi, Jean, mais deux acétates?

20

M. JEAN HARDY :

Une acétate.

25

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Une acétate sur le nombre de résidences avec la distance de la voie ferrée.

LE PRÉSIDENT :

30

Très bien. Et nous reviendrons tout à l'heure sur la partie questions.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Madame Rail du Ministère de l'Environnement, vous aviez un document à déposer?

40

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

45

En fait, c'est plutôt le site Internet qui permet d'accéder à l'ensemble des documents qui donnent les résumés des informations sur les travaux de décontamination. On n'a pas déposé encore, on va commencer avec les analyses du BAPE à vérifier quels documents, parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de documents sur ce site-là, quels documents qui sont les plus pertinents, et par la suite on va les déposer.

50

LE PRÉSIDENT :

55

D'accord, merci. Et nous avons avec nous, cet après-midi et ce soir, Monsieur Laporte du BST, le Bureau de la sécurité des transports. Monsieur Laporte, tout d'abord bienvenu. Dans votre lettre-réponse, vous aviez indiqué que vous aviez l'intention de déposer trois documents : le rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, qui a d'ailleurs été demandé hier; l'évaluation des réponses aux cinq recommandations du BST découlant de l'enquête sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic; et la liste des surveillances du BST avec feuillet d'informations sur les enjeux.

60

M. JEAN LAPORTE :

Nous avons déposé également un sommaire exécutif du rapport d'enquête.

65

LE PRÉSIDENT :

Excellent, merci infiniment. Très bien. Alors ça, c'est pour les documents.

70

Je tiens à vous informer que pendant que je ferai la très, très brève élocution, le registre d'inscription en arrière de la salle est ouvert, donc toutes les personnes qui désirent s'inscrire pour venir soit poser une question, soit encore exprimer une opinion ou un commentaire, vous pouvez bien sûr le faire et les gens seront appelés à la table des intervenants ici en avant dans l'ordre de leur inscription.

75

Je tiens à souligner et je l'ai dit hier, je sais que pour quelques-uns qui étaient ici hier soir, ça va être un peu répétitif, mais pour nous c'est quelque chose de crucial. Je tiens à souligner que pour favoriser la participation des citoyens, pour permettre aux personnes, aux groupes intéressés de venir s'exprimer sur le sujet, et pour permettre à la Commission d'avoir le meilleur éclairage quant à vos préférences, vos préoccupations et aux enjeux que vous considérez, la Commission

a décidé d'utiliser plusieurs approches. Vous pouvez utiliser plusieurs de ces moyens qui sont à votre disposition, il y en a quatre.

80

Le premier, bien sûr, vous pouvez vous inscrire ici au registre et venir intervenir devant la Commission. Le deuxième point, qui est quelque chose de tout à fait inédit et spécial aux fins de cette Commission, vous pouvez répondre à un bref questionnaire qui ne prendrait qu'environ cinq minutes à compléter et qui vise à recueillir vos opinions sur les différentes options.

85

Je vous rappelle qu'il y en a cinq : le statu quo; le statu quo amélioré et les options 3, 4 et 5 qui correspondent à des corridors nouveaux, les corridors 1, 2, 3. Et vous pouvez répondre au questionnaire de deux façons : vous pouvez aller sur le site Internet directement ou encore vous pouvez compléter le questionnaire en format papier qui se trouve, à la fois, ici en salle et dans les trois salles de consultation au Lac-Mégantic, à Nantes et à Frontenac. Bien sûr, si vous complétez le format papier, il y a des enveloppes affranchies, vous pouvez donc les insérer dans les enveloppes et les poster ou encore, si vous êtes en salle, vous pouvez les déposer à une des deux personnes à la table d'accueil.

90

95

La troisième approche. Donc, on a dit venir intervenir; deuxième approche, répondre à un questionnaire. La troisième possibilité, vous pouvez remplir aussi un formulaire qui est intitulé « Dépôt de mémoire », qui est disponible en salle également à la table d'accueil ou en ligne sur le site Web. Et vous pouvez enfin, la quatrième approche, rédiger un mémoire et vous pouvez le déposer sur place ou le transmettre par la poste à l'attention de la Coordonnatrice de la Commission, Madame Lynda Carrier.

100

Une chose extrêmement importante, la date limite pour la réception des mémoires et des questionnaires complétés a été fixée pour vendredi le 9 juin, sachant que nous avons à peine deux mois pour déposer notre rapport au Ministre de l'Environnement.

105

Je tiens à vous rappeler les règles de procédures pour cette séance publique. En fait, à chacune de vos interventions, vous devez vous adresser directement au Président de la Commission et s'il s'agit d'une question, je la dirigerai aux personnes concernées. Et il est possible que la même question soit adressée également à une autre personne. Ceux qui étaient ici hier, ont pu voir un peu de quelle façon je fonctionne. S'il s'agit d'une opinion, il est possible que j'échange avec vous quelques minutes afin de mieux la comprendre.

110

Enfin, je vous rappelle, et c'était exemplaire hier, qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

115

120 Donc, avant d'inviter le premier intervenant, nous sommes restés hier sur quelques questions en suspens et une brève présentation qui devrait être faite. Tout d'abord, les questions en suspens au niveau de l'initiateur, donc Madame Arguin. On demandait le nombre de résidences construites depuis 2013, donc depuis la catastrophe, dans un rayon de 500 mètres de la voie ferrée.

125 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui, nous avons la réponse. Depuis la catastrophe du 6 juillet 2013, 62 bâtisses ont été construites, dont 48 se situent à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres ou moins. Ce qui est important de mentionner, c'est que tous les projets domiciliaires, à l'exception d'environ 5% à Lac-Mégantic, en fait entrent à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres. Si on le prend de part et d'autre du centre de la voie ferrée, ça fait un kilomètre et puis avec le lac, et on fait un kilomètre, on est déjà à la limite, quasi-limite du périmètre de la ville. Donc, tous les projets domiciliaires actuels se retrouvent en quasi-totalité à l'intérieur de ce rayon de 500 mètres, ce qui expliquerait en grande partie pourquoi 48 des 62 bâtisses construites sont à l'intérieur de ce périmètre-là.

135 Si jamais on veut, pour les besoins de l'information, j'ai le pourcentage de ces constructions dans chacun des secteurs domiciliaires. Je ne sais pas si c'est nécessaire?

LE PRÉSIDENT :

140 Non, pour nous, ce n'est pas nécessaire. Si par ailleurs, un citoyen le demandait, je vous demanderais de déposer l'information. Il y avait une autre question en suspens. Bien sûr, sur cette information très pertinente, nous reviendrons la discuter un peu plus tard, probablement cet après-midi. Il y avait une question aussi sur le nombre de wagons qui transportaient de l'essence éthanol.

145 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui, sur celle-ci, on a une réponse partielle aujourd'hui, on est en contact avec la compagnie ferroviaire et on s'attend à ce qu'ils nous donnent une réponse beaucoup plus précise. On comprend le délai de 48 heures ici, mais cet après-midi quand même... En fait, il y avait deux portions à cette question qu'on avait mentionnées, le nombre de trains, de convois qui passent par semaine.

155 Selon l'étude 1A qui date de l'année dernière, on avait dit 3 vers l'Est et 3 vers l'Ouest. Et maintenant en moyenne à 5 vers l'Est et 5 vers l'Ouest, donc 10 par semaine. Dont ceux-ci, on

160 sait, et c'est de là la réponse partielle, nous connaissons qu'il y a eu quelques wagons qui transportaient de l'essence éthanol ainsi que de la propaline, mais avant de statuer sur exactement les volumes, on va attendre la réponse précise de Central Maine Québec.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a plus de wagons dans les trains aussi?

165 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

170 En fait, c'est aussi ce qu'on leur a demandé de nous envoyer, c'est quatre questions qu'on attend. C'est de nous confirmer le nombre de wagons par train parce que ce n'est pas parce qu'il y a plus de trains qu'il y a effectivement plus de wagons. Sur ce nombre de wagons, on leur a demandé en moyenne, parce qu'on le connaît par les manifestes, mais en moyenne s'ils peuvent nous donner le pourcentage de ces wagons qui transportent des matières dangereuses.

175 Et puis de ce pourcentage-là, nous préciser si depuis le début de leurs opérations, depuis leur acquisition du chemin de fer, si ce pourcentage de transport de matières dangereuses a effectivement augmenté. Et si les pourcentages mentionnés dans le rapport à l'étude pour ce BAPE-ci sont toujours à jour.

LE PRÉSIDENT :

180 Vous nous aviez indiqué hier que le CMQ maintenant vous informe des quantités, de la nature des produits qui passent...

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

185 Oui.

LE PRÉSIDENT :

190 ... forcément, s'ils vous donnent ces informations-là, vous devez indirectement connaître, déterminer le nombre de trains?

195

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

200

Oui, effectivement, c'est que j'aurais pu demander à.... Effectivement, on est prêt à le faire pour respecter le délai de 48 heures, mais c'est quand même ce qu'on appelle peut-être un travail de moine pour un de mes staffs de le faire pour vraiment ressortir un à un parce que nous, on ne les compile pas. On prend un manifeste et un coup que le train est passé, on le met en archive et puis on attend le prochain manifeste pour le prochain train. Mais effectivement, si on ne réussit pas à avoir d'ici 24 heures une réponse rapide de CMQ, bien on sera prêt à faire le travail.

205

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

210

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Monsieur le Président, sur le sujet, j'ai peut-être une petite correction sur quelque chose que j'ai apporté hier, je pense que c'est important de le mentionner. Quand on parlait que la compagnie CMQ nous fournissait l'information avant, c'est encore vrai. J'ai fait une erreur quand j'ai mentionné que toutes les municipalités du Canada avaient la même information.

215

En fait, les règlements ont effectivement changé, mais les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues, selon la nouvelle réglementation de Transport Canada, de donner pour chaque train. Dans le fond, ils sont tenus de donner un sommaire à la fin de chaque année sur les types de matières dangereuses qu'ils ont transportées, donc contrairement à ce que j'ai dit hier.

220

Donc, Lac-Mégantic demeure encore, dans tout le Canada, la seule municipalité qui reçoit les manifestes, donc les quantités et les noms des types de matières dangereuses reçues et ça, 100% à la volonté de la compagnie ferroviaire car ils n'ont pas l'obligation de le faire.

225

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que le Ministère de la Santé et de la Sécurité publique a déjà fait des interventions pour pouvoir avoir ces informations-là?

230

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

Dans certains cas, mais comme je pense que ça a été mentionné hier, c'est souvent les municipalités qui vont faire ce genre de demandes-là.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais les municipalités sont tenues à la confidentialité...

240 **M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :**

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

245 ... donc ils ne peuvent pas vous les transmettre?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

Tout à fait.

250

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous comme Ministère vous avez adressé, vous avez tenté d'obtenir des informations directement?

255

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

Non.

260 **LE PRÉSIDENT :**

Non?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

265

Non.

LE PRÉSIDENT :

270 Pourquoi?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

275

Parce que ce n'était pas dans notre mandat. Comme je disais tantôt, au niveau de la sécurité civile, ça relève des municipalités. Donc, si jamais ils avaient besoin de cette information-là, les municipalités, via leur Service Incendie, peuvent faire ce genre de demande-là. Ce n'est pas quelque chose que nous on fait d'emblée.

280

LE PRÉSIDENT :

Et donc, s'il y a un problème, une catastrophe, un déversement majeur, la municipalité doit vous contacter pour vous informer de la nature du produit, du volume qui a été déversé?

285

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

Exact, oui.

290

LE PRÉSIDENT :

O.K., très bien, on reviendra également là-dessus. Docteure Samson, hier, vous aviez proposé gentiment de faire une très courte présentation sur les études de suivis, je ne sais pas s'il y a un titre exact. Est-ce que vous êtes prête?

295

DRE ISABELLE SAMSON :

Oui, oui.

300

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est relié?

DRE ISABELLE SAMSON :

305

Oui.

LE PRÉSIDENT :

310

Oui, O.K.

DRE ISABELLE SAMSON :

315 Je ne sais pas c'est quoi le « très court ». Avec votre permission, j'en profiterais quand même moi aussi pour faire une petite correction sur quelque chose que j'ai dit hier, si ça vous convient.

LE PRÉSIDENT :

320 Bien, faites-le immédiatement.

DRE ISABELLE SAMSON :

325 Oui, O.K. Vous m'aviez demandé hier, si je me souviens bien, si dans nos travaux nous avons collecté des informations concernant la position des gens sur l'emplacement de la voie ferrée, une question de cet ordre-là, et j'avais dit non en pensant à nos enquêtes.

330 Par contre, j'ai oublié de faire référence à l'étude de l'Institut national de santé publique, les documents sont sur le site du BAPE, on vous les a déposés, qui est une étude qualitative, qui a eu beaucoup d'entrevues et puis qui a ressorti des opinions locales sur la voie ferrée. Le sujet de la voie ferrée a émergé évidemment dans l'étude que ces anthropologues ont fait pour l'Institut national de santé publique.

335 Et puis il y a trois courants, qui ne sont pas nécessairement en opposition, mais c'est d'abord qu'il faut enlever cette voie ferrée qui passe en plein centre-ville. Ça fait que oui, les gens l'ont dit.

340 D'autres ont dit que c'était difficilement envisageable, si c'était vraiment une volonté, ça aurait déjà été fait. Finalement, il y a un autre courant qui dit que voie de contournement ou pas, il faut une augmentation des mesures de prévention.

345 Ça fait que ça, c'est des propos, je les résume en trois thèmes, mais des propos qui ont été recueillis dans l'enquête de l'INSPQ sur la voie ferrée, qui émergeaient spontanément. Ça n'a pas été des questions qui étaient... c'est des questions ouvertes, alors voilà. C'est la petite correction que je voulais dire par rapport à hier.

350 Puis pour aujourd'hui, juste pour mettre la table parce que vous allez recevoir des données de santé, je voulais quand même juste... Vous le savez, c'est sûr, Monsieur le Président, mais que notre mission c'est de prévenir puis de guérir. Ça fait que là, nous autres quand on regarde la

santé pour prévenir, on en a fait mention hier, mais on pense vraiment que pour prévenir il faut d'abord protéger la santé avec une bonne gestion du risque. Et la gestion du risque passe par une réduction des conséquences, comme on l'a dit, mais aussi une réduction des probabilités. On y reviendra, si vous le désirez, plus tard.

355

Puis pour guérir, il y a deux niveaux. Il y a le niveau de la collectivité puis il y a des...

LE PRÉSIDENT :

360

Excusez-moi, est-ce que vous avancez vos planches?

DRE ISABELLE SAMSON :

Non, j'y arrive là. Oui, je vais les avancer.

365

LE PRÉSIDENT :

O.K. Non, c'est parce que j'ai vu que vous... O.K., vous avez un aide-mémoire à droite et la présentation?

370

DRE ISABELLE SAMSON :

Oui, oui, c'est ça.

375

LE PRÉSIDENT :

C'est bon.

DRE ISABELLE SAMSON :

380

Puis pour le guérir, et bien il y a deux niveaux. Il y a des individus qui ont besoin de services souvent et puis il y a la collectivité. Puis guérir post stratégie passe par les deux voies, donc il faut qu'il y ait des interventions faites au niveau des individus qui ont des besoins puis au niveau de la collectivité, ça il faut que ça passe par des projets rassembleurs et positifs, comme j'ai dit hier.

385

Donc, il faut garder ces ingrédients-là en tête quand on va vous donner des données qui sont prises, c'est des données qui sont collectées au niveau des individus mais qui sont analysées ensuite pour dégager les grands constats.

390

Ça se pourrait aussi que certaines données diffèrent un peu des publications qui sont aussi sur le site du BAPE parce qu'ici on n'a pas eu le temps dans les nouvelles analyses... Là, je fais un petit jargon surtout pour vous, pour les analystes, mais on n'a pas eu le temps de pondérer nos données en fonction de l'âge et du sexe de la population de Lac-Mégantic.

395

Alors, dans notre échantillon, il y a pas mal plus de femmes que d'hommes, donc il y a une surreprésentation des femmes. Puis dans notre échantillon aussi, les jeunes adultes sont sous-représentés. Donc, les 40 ans et plus sont plus présents dans notre échantillon que les 18-40 ans. Encore là, c'est juste les adultes qu'on a sondés.

400

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'est pas par choix?

405

DRE ISABELLE SAMSON :

Non, ce n'est pas par choix, c'est une enquête, c'est aléatoire, il y a des techniques derrière ça. Puis quand on analyse des enquêtes pour faire des constats, les extrapoler à la population générale de Lac-Mégantic, habituellement on fait des petits ajustements de techniques statistiques pour rééquilibrer l'échantillon par rapport à la distribution des hommes, des femmes et des groupes d'âge dans la population.

410

Alors là, ce que je présente, ce n'est pas tout à fait le cas, mais c'est les mêmes grands constats qui se dégagent. Donc, je pense que pour le but de la Commission, j'espère que ça...

415

LE PRÉSIDENT :

Bien, en fait, si ce sont les mêmes grands constats, la représentativité perd un peu de son importance.

420

DRE ISABELLE SAMSON :

C'est ça, effectivement.

425

LE PRÉSIDENT :

Si ce sont les mêmes constats?

430 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Tout à fait, pour les grands constats. Alors, vite, vite, il y a deux chercheurs principaux, et je me corrige sur une autre erreur que j'ai faite la dernière fois. La professeure Danielle Maltais, j'avais dit qu'elle était sociologue, mais en fait c'est un doctorat en...

435 **LE PRÉSIDENT :**

En travail social.

440 **DRE ISABELLE SAMSON :**

En travail social, O.K., c'est bon, ça fait qu'elle est collaborateur...

445 **LE PRÉSIDENT :**

On a fait nos lectures depuis hier, nous aussi.

DRE ISABELLE SAMSON :

450 C'est ça. Là, il faut que je gère deux ordinateurs en même temps, mais c'est ça, un doctorat en sciences humaines appliquées, c'est ça. Ça, c'est les collaborateurs, dont moi-même, dans l'analyse des données de la direction de Santé publique.

455 Un petit, petit rappel, la première enquête était partout en Estrie, au-dessus de 8 000 personnes, c'est une enquête de Santé publique. La deuxième enquête, un an plus tard, n'a regardé que le Granit, un échantillon qui regardait 800 personnes du Granit, c'était le focus. Mais pour comparer, on est allé chercher 800 personnes en Estrie, donc une moins grande ampleur en Estrie. Troisième enquête, un focus sur le Granit, la moitié de gens de Lac-Mégantic et la moitié des gens d'ailleurs au Granit. Alors, vous allez voir cela.

460 Maintenant la troisième enquête, je l'ai mentionné hier, mais comme ce n'est pas des données de Santé publique, on n'a pas pu dans la dernière semaine faire nos analyses sur ces données-là, donc on retourne en 2015.

465 On a fait mention aussi d'une cohorte entre l'étude de 2015 et 2016. En 2015, il y avait un formulaire de consentement et puis on a réussi à avoir une cohorte de 168 participants qui ont accepté d'être suivis dans l'année suivante, ça fait que je vais y faire référence à cette cohorte-là.

470 Les grands constats, ici, je présente les données principalement avec un angle Lac-Mégantic versus ailleurs au Granit. Nos bulletins, c'est surtout le portrait général de la MRC. Parce qu'il y a un enjeu géographique ici présent, on a vraiment séparé les deux, puis je vais revenir dans quelques minutes ajouter la voie de la proximité à la voie ferrée, la variable de la proximité à la voie ferrée.

475 Alors ici, « Manifestation modérée à sévère de stress post-traumatique », ça, c'est un questionnaire de 15 questions, c'est important de dire que ce n'est pas un diagnostic clinique, ça recueille des manifestations dans deux sphères qui principalement est de l'évitement, des comportements d'évitement entre autres ou des pensées intrusives, que ça va regarder.

480 Donc, 15 questions, c'est un questionnaire validé et puis ça n'explore pas la sphère qu'on appelle de « hyper activation du système nerveux » qui est une sphère qui est importante dans le diagnostic du trouble de stress post-traumatique. Donc, il faut vraiment quand même faire une différence, ce n'est pas 66% des gens qui ont un diagnostic de stress post-traumatique clinique, mais ils ont des manifestations, O.K. Alors ça, c'est un petit aparté que je trouvais important à faire.

485 Alors, on voit en 2015 et 2016, qu'il y a une diminution des manifestations de stress post-traumatique. Et on va voir tantôt que oui, il y a une association avec la distance entre le domicile et la voie ferrée aussi. On voit que les gens de Lac-Mégantic ont un plus gros fardeau de manifestations que les gens d'ailleurs au Granit. Ça fait que voilà.

490 Je change mes deux ordinateurs. Alors ici, prochaine dimension qu'on a jugé pertinente pour aujourd'hui, c'est la détresse psychologique. Je n'en ai pas fait mention tantôt, les manifestations de stress post-traumatique, c'était dans la semaine avant l'échantillonnage, la semaine avant le questionnaire.

495 Ici, on regarde une fenêtre d'un mois avant le questionnaire, c'est six questions sur lesquelles on se base pour sortir la statistique du type « À quelle fréquence vous êtes-vous senti nerveux? Toujours, généralement, parfois, rarement ou jamais? ». Alors, des explorations de nerveux, agité, désespéré, si déprimé que je ne pouvais rien faire. Alors, ça donne un peu de perspective sur qu'est-ce qu'on veut dire par la détresse psychologique.

500 Et puis, on voit ici que ça se stabilise dans le temps à Mégantic comme ailleurs au Granit. La différence entre les deux est quand même moins prononcée que l'acétate précédente. Et il y a aussi une association qu'on va voir bientôt avec la distance du domicile de la personne et son état de détresse psychologique.

505

LE PRÉSIDENT :

510 Excusez-moi. Comment vous expliquer la différence entre 2014 et 2015 pour Lac-Mégantic? Comment ça se fait après l'accident?

DRE ISABELLE SAMSON :

515 Oui, il y a quelques facteurs explicatifs, j'y ai fait allusion hier, mais il y a eu quand même plusieurs stressseurs qui ont suivi. Entre autres, entre les deux, il y a le recours collectif, je crois. Puis je pense que...

LE PRÉSIDENT :

520 Qui aurait augmenté l'intensité du stress?

DRE ISABELLE SAMSON :

525 Oui. Je pense que c'est assez bien documenté que tout ce qui est recours juridique et tout ça, c'est comme si les gens doivent revivre la catastrophe. Il y a eu un « peak » aussi dans les demandes de soutien, de services psychosociaux individualisés.

LE PRÉSIDENT :

530 Mais est-ce que ça vous a surpris qu'en 2014, finalement il n'y a, à toute fin pratique, pas de différence entre la détresse psychologique à Lac-Mégantic par rapport à ailleurs au Granit? Est-ce que ça vous a surpris?

DRE ISABELLE SAMSON :

535 Bien là, je vais rester... Bien, on sait très bien, on l'a aussi entendu hier soir, que la tragédie a eu des impacts sur des familles qui ont perdu leur emploi, qui ne vivent pas nécessairement à Lac-Mégantic. Elle a eu des impacts sur des gens qui ont perdu leurs enfants ou leurs parents qui
540 n'habitent pas nécessairement à Lac-Mégantic. Le Musi-Café desservait quand même socialement plus que Lac-Mégantic. Ça fait que non, ça ne nous a pas particulièrement surpris que ça ne soit pas tout imbriqué dans Lac-Mégantic et non dans les villes voisines.

545

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

550

DRE ISABELLE SAMSON :

Alors, « Sentiment d'insécurité dans le quartier » qui est l'autre variable qu'on a extraite pour vous. Alors, juste pour donner une question de perspective, en Estrie le sentiment d'insécurité est à 2.6%. Alors, la question c'est de façon générale « À quel point vous vous sentez en sécurité dans votre quartier? ». Alors ici, ça regroupe les gens qui se sentent peu en sécurité ou pas du tout en sécurité. Alors, la référence estrienne, 2.6%, les 8 000 + personnes confondues en 2014.

555

560

Alors ici, quand on regarde Lac-Mégantic versus ailleurs au Granit, on voit une différence quand même importante. Ailleurs au Granit, ça s'apparente à l'Estrie. À Lac-Mégantic, bien c'est... C'est quand même des petits nombres, il faut remarquer que la majorité des personnes se disent en sécurité dans leur quartier. Mais pour coter l'insécurité, c'est quand même un phénomène très rare en Estrie de coter « insécure dans son quartier » et ici, bien c'est deux à trois fois moins rare qu'ailleurs... six fois moins rare qu'en Estrie.

565

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que le sentiment d'insécurité ne peut pas être considéré comme un facteur de détresse psychologique?

570

DRE ISABELLE SAMSON :

Non, mais...

575

LE PRÉSIDENT :

Non, pas du tout?

580

DRE ISABELLE SAMSON :

Là, on n'a pas fait tous les croisements, mais c'est sûr que les gens qui se sentent très en sécurité, il y a plus de chance qu'il y ait d'autres manifestations de type psychologique. Là, je n'ai pas vérifié ça, mais c'est fort à parier que c'est effectivement le cas.

585

LE PRÉSIDENT :

C'est juste que l'écart est quand même important entre cette planche et la planche précédente.

590

DRE ISABELLE SAMSON :

Oui, mais on voit quand même que la détresse psychologique c'est beaucoup plus que l'insécurité, ça c'est clair.

595

LE PRÉSIDENT :

Non, ça je comprends, je comprends.

600

DRE ISABELLE SAMSON :

Il y a le deuil là-dedans, puis il y a toutes sortes d'autres variables. Mais c'est très probable que ces gens-là se retrouvent dans les gens qui ont certaines manifestations soit de stress post-traumatique ou soit de détresse, effectivement.

605

LE PRÉSIDENT :

O.K.

610

DRE ISABELLE SAMSON :

Et c'est une variable qu'on va regarder aussi en lien avec la voie ferrée. Évidemment, je ne surprendrai pas personne de vous dire que c'est une des plus fortement corrélée avec la distance et la voie ferrée.

615

Faible résilience. C'est important avec ce que j'ai mentionné tantôt qui est « Pour guérir, qu'est-ce que ça prend? ». Bien, la résilience est très, très importante et on voit qu'avec le temps, la faible résilience qui est quelque chose qui nous empêche de guérir et de faire face aux défis, est en constante croissance. Ça, c'est une donnée qui nous inquiète beaucoup et ça, c'est à Lac-Mégantic et aussi ailleurs au Granit. Et on voit même que l'augmentation ailleurs au Granit, elle est significative avec le temps.

620

625 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez interprété cette planche? Est-ce que vous avez une explication? Est-ce que l'usure peut être un élément?

630 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Bien, absolument. Là, on est dans les hypothèses, les interprétations...

635 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

DRE ISABELLE SAMSON :

640 ... ça n'a pas été validé, mais assurément il y a un cumul d'événements stressants et
traumatisants. Puis je ne peux pas passer sous silence que même cette semaine, pour certaines
personnes, c'est un stress, ce qui pourrait expliquer une participation, enfin que moi je crois plus
faible qu'attendue, mais c'est sûr qu'il y a des gens qui n'ont pas la force d'être ici aujourd'hui en
partie à cause de ça. Puis ça, je tenais à le mentionner même si ce n'est pas nos données qui le
645 disent.

Après ça, la fameuse question « Le lien avec la voie ferrée ». Bien, vous verrez que la
résilience n'est pas là dans cette diapo parce que la faible résilience n'a pas été montrée en lien
avec la distance qui sépare... Là, je vais le clarifier puis après je vais le dire plus vite. Mais quand
650 je parle de la distance de la voie ferrée, on a reçu des données pour tous les gens qui vivent à
l'intérieur de 350 mètres de la voie ferrée. Ça fait que les répondants de notre questionnaire, qui
vivent à l'intérieur de 350 mètres de la voie ferrée, quand je vais dire « en lien avec la distance de
la voie ferrée », c'est de ces gens-là que je parle versus les répondants qui vivaient 300 mètres et
plus.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Qui a choisi le 300 mètres?

660 **DRE ISABELLE SAMSON :**

Moi.

LE PRÉSIDENT :

665

O.K.

DRE ISABELLE SAMSON :

670

Bien moi, j'ai discuté aussi avec Docteur Généreux qui a beaucoup travaillé là-dessus la semaine dernière. Le 500 mètres...

LE PRÉSIDENT :

675

Le 300 mètres.

DRE ISABELLE SAMSON :

680

Oui, on n'a pas regardé 500 mètres. Pour nous, ce n'était pas tellement discriminatoire. Madame Arguin l'a dit, quasiment tout le monde vit dans le périmètre de 500 mètres, ça fait qu'il fallait se laisser des gens qui ne vivaient pas dans le périmètre de 500 mètres. Docteur Généreux a quand même exploré très rapidement le nombre de gens à 100 mètres puis 200 mètres. Mais pour avoir une puissance statistique, le 300 mètres, il y avait deux raisons. Le 300 mètres nous permettait d'avoir de l'information qui était statistiquement plus percutante, bien pas percutante, pas du tout, mais plus la puissance, le phénomène puissance.

685

LE PRÉSIDENT :

690

La puissance, c'est ce qui compte, on l'avait dit.

DRE ISABELLE SAMSON :

695

La puissance, c'est ce que je dis effectivement. Puis en même temps, il y avait une certaine logique. Souvent quand on lit des documents par rapport à la voie ferrée, souvent on parle de l'immédiat pour les nuisances, il y a le 30 mètres. Il y en a qui parle de 100 mètres, 150 mètres mais ça va jusqu'au 300 mètres. Ça fait que nous, on a pris 300 mètres, on le revoit quand même souvent dans les documents sur la gestion des risques ferroviaires et dans les documents sur les nuisances.

700

LE PRÉSIDENT :

705 Vous permettez juste une seconde.

DRE ISABELLE SAMSON :

710 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Madame Arguin, quelle est l'emprise de la voie ferrée?

715 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

720 En fait, je me ferai corriger par les experts, mais l'emprise actuelle, on ne parle pas de l'emprise de sécurité, mais l'emprise qui appartient à la compagnie ferroviaire, c'est 30 mètres de part et d'autre du centre, donc plus ou moins 100 pieds de chaque côté.

LE PRÉSIDENT :

725 O.K. Il y a des éléments où j'ai un peu de difficulté à comprendre, je m'excuse de vous interrompre. Mais comment alors expliquer que dans la planche que vous nous avez présentée hier, si l'emprise est de 30 mètres de chaque côté, comment se fait-il qu'il y a des résidences à l'intérieur de 30 mètres?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

730 C'était 15 mètres de chaque bord?

M. JEAN HARDY :

735 Oui, oui.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

740 Ah, excusez, je me fais corriger. C'est 30 mètres total, 15 mètres de chaque côté.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est 15 mètres / 15 mètres.

745

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Oui.

750

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y a aucune résidence à l'intérieur de l'emprise?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

755

À l'intérieur de l'emprise.

LE PRÉSIDENT :

760

O.K.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

C'est beaucoup plus logique, merci; je me serais moi-même posé la question.

765

LE PRÉSIDENT :

Alors, Docteur Samson.

770

DRE ISABELLE SAMSON :

C'est bon. Alors ici, on regarde les données pour tout le Granit, donc les 800 personnes en 2015; on n'a pas pu regarder 2016 comme je vous l'ai dit tantôt parce que c'est vraiment des nouvelles données. Alors, c'est tout le Granit, mais il demeure que oui, on a regardé, nous, la partie Lac-Mégantic versus ailleurs au Granit, mais pour les fins de la présentation on n'a pas fait de diapo à ce niveau-là.

775

Alors ici, on voit les principales différences. Donc, il y a quatre variables qui sont en lien avec la proximité de la voie ferrée, le 300 mètres dont je parle.

780

Alors ici, « L'intensité de l'exposition ». Ça, c'est dans nos écrits, mais l'intensité de l'exposition, on l'a reconstruite cette variable-là avec le temps pour essayer d'aller refléter l'intensité de l'exposition en lien avec les pertes humaines, matérielles et les dérangements initiaux très liés à la tragédie proprement dite.

785

Alors, c'est très lié à la proximité du train, alors 42.5% des gens qui habitent à moins de 300 mètres ont été fortement exposés à la tragédie versus 13.3% où ce n'était pas le cas. Alors, c'est ça, 13.3% des gens qui habitent à plus de 300 mètres qui ont été exposés fortement à la tragédie.

790

Pour ce qui est de la contribution de Lac-Mégantic, ça applique la statistique, c'est vraiment à Lac-Mégantic que ça se passe pour cette variable-là. Quand on regarde ailleurs au Granit, là j'ai laissé mes données détaillées là-bas, mais enfin quand on regarde ailleurs au Granit, ça s'estompe l'impact.

795

Pour la prochaine colonne qui est la « Manifestation de stress post-traumatique », toujours à l'automne 2015, c'est aussi lié à la proximité du train dans l'ensemble du Granit. Alors, on a un 37% versus 20%, c'est la colonne bleu pâle, donc une différence statistiquement significative.

800

Mais il faut regarder tout le Granit pour aller chercher la puissance statistique, c'est clair que c'est plus fort à Lac-Mégantic. Lac-Mégantic c'est 44% contre 36%. Mais on n'atteint pas de puissance statistique, mais il y a quand même vraiment une forte tendance, c'est plus fort à Lac-Mégantic. Quand on regarde ailleurs au Granit, c'est 23% contre 15%. Bon, ensemble, comme je vous ai dit, c'est 37% versus 20%, mais c'est vraiment encore là un phénomène surtout Lac-Mégantic.

805

Détresse psychologique, elle est plus élevée chez les gens qui habitent à moins de 300 mètres de la voie ferrée et puis encore une fois, cela est plus vrai à Lac-Mégantic mais pas significatif, probablement pour des raisons de puissance statistique.

810

Le sentiment d'insécurité dans le quartier est fortement lié à la distance de la voie ferrée, même c'est la colonne en turquoise qui est la plus basse en termes de nombre, c'est vraiment là, ça passe du simple au triple. Alors, ceux qui habitent plus loin de la voie ferrée, plus de 300 mètres, c'est 4.3% de sentiment d'insécurité. On a dit tantôt que la référence estrienne c'était 2.6 et ceux qui habitent à moins de 300 mètres, ça triple, plus que triple.

815

Et quand on regarde Lac-Mégantic, c'est vraiment beaucoup plus fort, alors c'est 17.1% de gens à moins de 300 mètres qui ont un sentiment d'insécurité. Quand on regarde ailleurs au

820 Granit, c'est 8.8%. Quand on les met ensemble, on arrive au 14%. Suis-je claire? Ça vous va jusque là?

825 Et là, où la distance entre le domicile et la voie ferrée ne démontre pas d'association, c'est tous les troubles diagnostiqués : trouble anxieux, trouble de l'humeur, dépression, en particulier la prise de médication. On a essayé de voir autres que les phénomènes rapportés, O.K. Alors, les gens qui disent rapporter un diagnostic de trouble anxieux traité, de trouble de l'humeur traité, suivi avec des psychotropes ou des antidépresseurs, et cetera, pas de proximité avec la voie ferrée. Et comme j'ai dit tantôt, la résilience n'est pas en proximité à la voie ferrée.

830 Alors là, pour ne pas faire trop vite...

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous en avez plusieurs encore?

835

DRE ISABELLE SAMSON :

840 Non, je vais y revenir. Juste au niveau de la cohorte, les 164 personnes, je n'irai pas dans les détails, mais dans les 15 questions, avec les réponses des 15 questions, on peut classifier les gens en sous-catégorie. Et parmi les 164, il y en a plusieurs qui étaient déjà en manifestation sévère de stress post-traumatique. Et il y a des catégories de manifestation modérée, plus faible et pratiquement absente. Et si on regarde la progression de ces personnes-là dans l'année de 2015 à 2016, il y avait 17% des gens qui avaient une manifestation sévère et qui sont restés sévères.

845

Je voudrais peut-être attirer l'attention sur la colonne qui est la diagonale qui monte, il y a des gens qui, en 2015, se disaient plutôt bien, quelques manifestations mais pas trop nombreuses, qui maintenant ont des manifestations sévères. Donc ça, c'est entre 2015 et 2016.

850

Alors là, on est plus récent dans le temps, donc il y a des gens dont la santé psychologique se détériore. Le profil de ces gens-là, chez les sévères qui sont restés sévères, c'est surtout des femmes, bien non, il y a une sur-représentativité des femmes qui habitent à Lac-Mégantic mais qui ont été intensément exposées à la tragédie. Ils voient le centre-ville à tous les jours et ont perçu un besoin d'aide, la plupart disent recevoir de l'aide en moment.

855

Dans ceux qui se détériorent entre 2015 et 2016, c'est un profil complètement différent que je crois pertinent d'amener ici à la Commission, c'est hommes et femmes égal, c'est des gens qui

860 habitent ailleurs qu'à Lac-Mégantic, ils sont ailleurs du Granit. Ils ont été exposés à la tragédie
comme tout le monde, pas plus exposés que les autres, alors il n'y a une surpondération des
gens exposés à la tragédie comme dans le groupe sévère. C'est des gens qui ne voient pas le
centre-ville tous les jours et c'est des gens qui n'ont pas perçu le besoin d'aide, alors ça, il y a
peut-être un lien évidemment. C'est un profil très différent qui est en train de se dessiner ici.

865 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi. Donc, si je comprends bien la détérioration, si jamais on allait vers une voie
ferrée de contournement, les personnes qui souffrent d'une détérioration ne vont pas
nécessairement s'améliorer?

870

DRE ISABELLE SAMSON :

On a les mêmes conclusions.

875 **LE PRÉSIDENT :**

On a les mêmes conclusions.

DRE ISABELLE SAMSON :

880

J'arrive à mes conclusions. Là, je vais peut-être revenir à cette conclusion-ci. On a fait des
modèles où on a essayé de contrôler pour des facteurs de confusion, là je dis ça vite, vite, mais
c'est très difficile de dissocier le fait de vivre près de la voie ferrée avec le fait d'avoir été exposé à
la tragédie. Les gens de Lac-Mégantic, qui vivent à la voie ferrée, ont été plus exposés à la
tragédie, ont été plus exposés à des pertes, voient le centre-ville à tous les jours. Alors, toutes ces
variables-là sont difficilement dissociables quand on fait des analyses statistiques. Et puis à vrai
dire, ça c'est un des premiers constats que je veux dire, il faut garder ça en tête.

885

Là, j'essaie de faire un petit peu plus vite puis dans le fond, je me ralentis. Et ce qu'on doit
retirer par ça, comme conclusion de ça, c'est que la proximité à la voie ferrée est un facteur de
risque mais qui s'explique probablement en partie par la vue du centre-ville et l'exposition
antérieure à la tragédie. On ne peut pas que dire que c'est lié au train, au passage du train
actuellement.

890

Deuxième constat qui, quand on regarde ce groupe-là qui souffre et qui est à proximité de la
voie ferrée puis on essaie de voir si les facteurs de protection classiques aident ces gens-là.

895

Résilience, sentiment de cohérence, soutien social; non, ça ne fait pas disparaître l'association entre la proximité de la voie ferrée et le fardeau de souffrance psychologique.

900

Donc, un des constats qu'on doit émettre c'est que c'est raisonnable de croire que des actions complémentaires, parce qu'on continue de travailler sur la résilience, soutien social et la cohérence, mais il y a quand même raison de croire pour une catégorie de ces gens-là ici mis en évidence, qu'une intervention sur le plan environnemental pourrait être bénéfique.

905

Donc, premier constat. Par rapport aux cohortes, le constat à mettre de l'avant c'est que chez le groupe de sévères qui demeurent sévères, c'est fortement lié à la proximité de la voie ferrée et donc ce que je viens d'expliquer, s'appliquerait aussi probablement pour ces gens-là. Mais comme vous avez dit, Monsieur le Président, pour les nouveaux, les gens qui sont en processus de détérioration, on peut présumer que l'enjeu de l'emplacement de la voie ferrée aura peu d'impact sur leur santé.

910

On peut même se demander si leur fatigue, la perte de résilience et tout ça n'est pas dû à un effritement du tissu social et qui pourrait possiblement même se détériorer dans les circonstances des polarisations que ça peut créer, la voie ferrée. C'est une préoccupation qu'on a en tout cas. Les données disent les faits mais nous, c'est nos interprétations.

915

Je crois que c'est tout en gros. J'avais une autre petite diapo ici. On ne peut effacer la tragédie initiale, mais on peut agir sur le sentiment d'insécurité et sur la vue du centre-ville dévasté aussi, qui est quand même porteuse de souffrance, avec une voie de contournement.

920

On ne peut pas régler tous les problèmes parce qu'ils sont aussi liés à l'exposition à la tragédie et à d'autres stresseurs qui en ont suivi, mais on peut alléger les souffrances en retirant le stresseur environnemental. Et puis une partie de la population s'est détériorée, là je me suis trompée, c'est entre 2015 et en 2016, et la manifestation de leur stress n'est pas en lien avec la proximité de la voie ferrée. Ça fait le tour pour moi.

925

LE PRÉSIDENT :

Merci, Docteure Samson. Comme vous allez déposer une copie de votre présentation, auriez-vous l'amabilité juste de corriger les dates?

930

DRE ISABELLE SAMSON :

Oui, c'est corrigé ici, mais je vous envoie ça après la séance.

935

LE PRÉSIDENT :

Quand vous aurez un moment.

940

DRE ISABELLE SAMSON :

Absolument.

945

LE PRÉSIDENT :

Et bien merci, Docteure Samson. Sans plus tarder j'appelle le premier participant, Monsieur Daniel Dallaire. Monsieur Daniel Dallaire est ici? Non, O.K.

950

Alors, Monsieur Béland Audet.

M. BÉLAND AUDET :

955

Bonjour, Monsieur le Président. Merci de nous donner l'occasion de pouvoir se faire entendre. Je viens ici à titre personnel puis je viens ici aussi à titre de Béland Audet, au nom de Logi-Bel, la compagnie que je représente qui fait du transbordement ferroviaire dans le parc industriel depuis 2005. Je suis aussi président de la SDEG qui est la Société de développement économique du Granit qui est une branche de la MRC, qui fait le développement économique. Je suis aussi président de l'Institut en culture sécurité qu'on est à former depuis la tragédie de 2013. C'est un institut qui va travailler et dont les deux créneaux principaux pour l'instant, c'est la sécurité ferroviaire et aussi la formation des premiers répondants suite à une tragédie ferroviaire comme on a vécue ici à Lac-Mégantic.

960

965

Je touche le monde du chemin de fer depuis plus de 25 ans. J'ai 12 ans dans mon entreprise et je travaillais chez Tafisa, j'étais directeur logistique, donc j'étais en charge du trafic ferroviaire pendant 10 ans.

970

J'ai participé, tout de suite après la tragédie, à différentes rencontres avec le Ministère de l'Économie et différents ministères au niveau des gouvernements provincial et fédéral. Dans un premier temps, pour repartir le train parce qu'on ne voulait pas vivre une crise en plus économique. Comme mon entreprise dessert une dizaine d'entreprises en région au niveau ferroviaire, et Tafisa qui expédie à peu près 60 wagons par semaine, vous imaginez le volume qu'on avait à Lac-Mégantic à déplacer. Donc, j'ai eu à travailler avec le Ministère de l'Économie, la

975 Ville de Lac-Mégantic et différents ministères, comme je vous disais, à voir à redémarrer le train le plus rapidement possible. Ça, ça a été fait dans une période de six mois.

980 Et aussi, j'ai eu une demande du Ministère de l'Économie encore, par le ministre Zakaïb à l'époque, de regarder des tracés pour faire des voies de contournement. On a déposé en août 2013, tout de suite un mois après la tragédie, on a déposé deux tracés pour faire des voies de contournement au ministre Zakaïb à l'époque avec des évaluations de coût à ce moment-là. Donc, j'ai travaillé effectivement...

LE PRÉSIDENT :

985 Qu'est-ce qui est advenu de ces tracés?

M. BÉLAND AUDET :

990 Après les changements de gouvernement, je vais vous avouer que je travaillais en étroite collaboration, à partir de la tragédie et aller jusqu'en janvier parce que le trafic a redémarré en janvier et puis il y a eu changement de gouvernement par la suite, puis j'ai eu une communication du Ministère des Transports à l'époque qui m'ont dit « C'est rendu aux bureaux des ministres et on n'a plus de communication avec toi à ce moment-là ». Et puis après ça, il y a eu le changement de gouvernement. Ça fait que tout était rendu sur les bureaux des ministres à
995 l'époque puis on n'a pas réentendu parler de ces tracés-là qu'on avait déposés...

LE PRÉSIDENT :

1000 Madame Arguin, est-ce que vous êtes au courant qu'il y avait eu des tracés? Oui.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1005 Nous étions au courant qu'il y avait eu des tracés et même conclusion que Monsieur Audet dit, ces tracés-là, on ne les a pas revus.

LE PRÉSIDENT :

1010 Vous ne les avez pas retenus pour des raisons stratégiques, pour des raisons d'évaluation, pour des raisons politiques?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1015

Là, je ne pourrais pas vous dire, je ne travaillais pas à la Ville à ce moment-là. Par contre, je ne suis pas certaine, ce serait peut-être Monsieur Audet qui pourrait répondre plus particulièrement à la question, pourquoi ces... Je n'étais pas sous l'impression que ces tracés n'avaient pas été retenus, j'ai l'impression que ces tracés devaient suivre leur cours pour l'analyse ailleurs qu'à la Ville de Lac-Mégantic. Monsieur Audet est probablement en meilleure position de répondre que moi puisque je n'étais pas là en personne à ce moment-là.

1020

LE PRÉSIDENT :

1025

Madame Rail, est-ce que vous êtes au courant?

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Non, je ne suis pas au courant de d'autres tracés.

1030

M. BÉLAND AUDET :

On avait travaillé à l'époque pour refaire une boucle en ville pour redémarrer le train, on a dû faire des transbordements à l'extérieur parce qu'on n'a pas pu faire tous les tracés qu'on avait regardés pour faire une boucle, ici en ville, pour détourner les trains, soit vers l'Est, vers les États-Unis, ça ne fonctionnait pas.

1035

On a travaillé avec la firme Canarail et MTQ à l'époque pour faire ces tracés-là, mais ça n'a pas fonctionné. Mais les tracés de voie de contournement, eux ont été déposés à la Ministre Zakaïb à l'époque. Mais je peux donner...

1040

LE PRÉSIDENT :

Mais on fait référence aux deux tracés?

1045

M. BÉLAND AUDET :

Oui, exactement. Mais je ne peux pas vous dire ce qu'il en est devenu de ces tracés-là, c'est resté probablement lettre à la poste au niveau du MTQ, mais je n'ai pas été capable d'avoir d'autres informations du MTQ. Cette étude présentement, à ma connaissance, une des lacunes que je vois qu'il y a eue dans ces études de tracés-là, c'est que...

1050

LE PRÉSIDENT :

1055 Vous parlez de quels tracés?

M. BÉLAND AUDET :

1060 Dans les cinq tracés qui ont été...

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1065 **M. BÉLAND AUDET :**

1070 ... les options qu'on regarde présentement. Une lacune, je pense qu'on a eue là-dedans, on n'a eu aucune participation, à ma connaissance, des utilisateurs locaux, donc Tafisa, Logi-Bel, on n'a pas été impliqué dans les tracés de ça. Donc, on ne nous a pas demandé nos volumes, qu'est-ce qu'on prévoit dans l'avenir, nos développements d'affaires et tout ça. Il n'y a eu aucune communication qui s'est faite avec la firme AECOM au niveau de l'étude de ces tracés-là.

LE PRÉSIDENT :

1075 Bon, je peux vous arrêter?

M. BÉLAND AUDET :

1080 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ça va vous permettre de reprendre votre souffle, quoique vous n'avez pas l'air essoufflé.

1085 Madame Arguin, hier, on a abordé très brièvement la consultation que vous avez entreprise auprès de la population de Lac-Mégantic et l'information d'ailleurs avait suscité la désapprobation d'un des citoyens. Je voulais savoir et vous avez touché à cet élément-là à la suite d'une question que je vous avais posée, pour savoir « Est-ce que vous avez commencé à établir des contacts avec des personnes, des résidents qui peuvent être touchés à cause de la proximité éventuelle de la voie ferrée de contournement? » et vous m'aviez dit « Bien, c'est un petit peu trop tôt, on veut

1090

voir avant si ce sur quoi on travaille, serait acceptable ». Quand est-ce que pour vous, ce serait quoi le signe à partir duquel vous allez devoir procéder à des consultations?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1095

Je vais essayer, je n'ai pas pris de notes quand vous posiez vos questions, je pense qu'il y avait deux ou trois sous-questions. La première, quand on parle de l'information publique de l'année dernière qui a suscité une désapprobation hier soir, je rappelle que c'était sur les grands corridors et non sur les tracés précis. Donc, c'est sur les grands corridors que les gens pouvaient statuer, donner leur opinion, poser des questions; ce qu'ils ont fait. Et voilà, sur les grands corridors et non sur les tracés précis.

1100

Deuxième chose, quand Monsieur Hardy a mentionné de ne pas... Il y a quand même eu certains contacts, si des personnes nous appelaient, je n'aime pas utiliser le mot « détresse », mais il y a des gens qui nous ont contactés et qui voyaient leur résidence dans le corridor suite à ça. Monsieur Hardy a quand même eu certaines discussions avec certaines personnes pour, bien juste pour ne pas leur raccrocher au nez, comme on peut dire, parce qu'on voyait que ça les inquiétait beaucoup.

1105

En termes de consultation officielle, c'est au moins ce qu'on voulait pour ne pas susciter de panique parce qu'il y a beaucoup de grands projets d'infrastructure majeurs au Québec qui n'ont jamais vus le jour et que finalement peut-être qu'il y a des gens qui ont stressé pour rien.

1110

On attendait assurément la fin de l'étude 1B, donc l'étude d'impact sur l'environnement et l'avant-projet préliminaire qui est due à la fin juin. Cette étude-là, ce que ça vient donner, c'est que ça vient vraiment donner beaucoup de précisions sur le corridor privilégié 1, donc l'option 3. À ce moment-là, on se dit « Tant qu'on n'a pas ce détail-là... ». Si on prend par exemple, Monsieur Dallaire, hier, qui dit « Bien moi, je suis là, je suis dans le corridor » et bien on parle d'un corridor d'un kilomètre.

1115

Donc, une fois qu'on a la phase 1B détaillée, on est capable vraiment de dire si oui, vous êtes dans l'emprise ferroviaire du nouveau tracé ou pas. Donc, on vient éliminer beaucoup de personnes qui étaient peut-être stressées à voir le long corridor.

1120

Et ensuite, un deuxième facteur pour nous, je pense qui est très important, bien c'est la décision gouvernementale du go, no go aussi à savoir si effectivement... C'est vraiment le déclencheur principal à savoir lorsqu'il y aura les négociations ou les rencontres officielles, on parlait, par exemple hier, d'une possibilité de relocalisation, bien ça notre intention du moins, à moins qu'on se fasse recommander par les experts de la Santé publique par exemple et l'équipe

1125

1130

de rétablissement qu'il faudrait débiter plus tôt, le déclencheur serait vraiment la décision gouvernementale d'un go.

LE PRÉSIDENT :

1135

O.K. Alors, si vous permettez, j'aimerais juste m'assurer d'avoir bien compris l'avancement du dossier. Vous avez réalisé cette étude, pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, qui vous a permis d'examiner cinq options. Pour ne pas perdre de temps, vous avez décidé à partir de votre évaluation de retenir la voie qui vous a semblé, vous comme initiateur ou initiatrice, la plus prometteuse qui est l'option 3. C'est bien jusqu'à maintenant? O.K., et le reste suit son cours.

1140

Donc, lorsque vous avez décidé de retenir l'option 3, vous avez quoi, adressé une demande au Ministère de l'Environnement?

1145

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Je ne suis pas votre question. En fait...

LE PRÉSIDENT :

1150

Pour réaliser l'étude d'impact, vous avez réalisé l'étude d'impact qui n'est pas finie?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1155

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

1160

C'est un document en progression sur l'option 3. Mais pour réaliser une étude d'impact, il faut qu'il y ait des directives ministérielles.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1165

Oui, ces directives sont venues... dans la présentation de Monsieur Hardy, il a fait mention d'un Comité stratégique, d'un Comité décisionnel sur lequel siègent des instances gouvernementales.

1170 Je vais faire préciser, par la suite, par Monsieur Hardy. Donc, effectivement, la même raison
pour laquelle le rapport 1A n'est pas disponible aujourd'hui parce qu'il constitue encore un
document de travail. Une fois le document de la phase 1A terminé, ce document-là a été
1175 présenté en premier lieu à ce Comité stratégique où siègent différents ministères, autant au
provincial qu'au fédéral, avec la municipalité.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1180 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Je passerais peut-être le micro à Monsieur Hardy pour préciser. Mais avant, je voulais
compléter ma première réponse. Au cours de cette année, donc au cours du développement de la
1185 phase 1B, au fur et à mesure qu'on avançait...

LE PRÉSIDENT :

On parle de l'étude d'impact?

1190 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

L'étude d'impact sur l'environnement et l'avant-projet...

LE PRÉSIDENT :

1195 Qui n'existe pas actuellement?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1200 Qui n'existe pas encore, en fait qui...

LE PRÉSIDENT :

1205 Qui est votre document de travail?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1210

Qui est le document de travail. Quand nous avons eu ce qu'on pouvait considérer quand même un niveau de détails suffisant pour pouvoir avoir des discussions, des consultations qui en valaient la peine, on a débuté, il y a probablement déjà six mois, je pourrai donner la date exacte, là, je ne m'en rappelle plus, septembre je pense, des consultations quand même avec les municipalités impactées, donc on leur a déjà présenté les résultats préliminaires de ce document de travail-là.

1215

Donc, on s'est assis avec la MRC, la municipalité de Nantes, la municipalité de Frontenac. On a fait la même chose avec l'UPA, on a fait la même chose avec les Services d'urgence, Monsieur Audet était présent à une de ces rencontres-là aussi.

1220

Donc, sans que ce soit des consultations sur la population au complet, parce que ça c'est dû une fois que le document de travail sera approuvé par les instances gouvernementales et considéré un document officiel, il y a quand même eu des consultations en cours de route sur le tracé un peu plus précisé que le cas Rivard qui date d'un an.

1225

Et on est capable de statuer qu'il y a peut-être des gens ici, je vois des noms sur la liste, qui pourront aussi confirmer que leurs commentaires et opinions ont en fait été pris en compte et certaines modifications ont pu être apportées, certaines variantes, au tracé qui fera part du document final 1B.

1230

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, revenons maintenant au corridor 1, l'option 3. Lorsque vous avez été prête pour travailler, c'était votre choix. Donc, avant de travailler là-dessus, le Ministère de l'Environnement vous a autorisé de le faire, en vous fournissant un certificat, une directive, rien?

1235

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Non, en fait, c'est là que je vais passer la parole à Monsieur Hardy, mais ce n'était pas le Ministère de l'Environnement.

1240

LE PRÉSIDENT :

Je vais attendre Monsieur Hardy puis je vous reviendrai parce qu'il y a quelque chose que je ne saisis pas.

1245

M. BÉLAND AUDET :

1250 O.K.

M. JEAN HARDY :

1255 Dans le fond, parce qu'un des objectifs du projet c'était d'aller relativement rapidement, dès la fin 2015 on préparait un avis de projet. Et en janvier 2016, on avait un avis de projet du Ministère de l'Environnement qui nous donnait les grandes directives pour l'étude d'impact sur l'environnement parce que c'était notre intention de la commencer vers l'été 2016.

LE PRÉSIDENT :

1260 Donc, vous avez un avis de projet du Ministère de l'Environnement?

M. JEAN HARDY :

1265 Absolument, oui.

LE PRÉSIDENT :

1270 D'accord. Donc, Madame Rail, dans l'avis de projet, qu'est-ce que vous demandiez grosso modo à l'initiateur?

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1275 En termes de consultation du public?

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

1280 **MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

1285 Alors, ce qui est demandé dans la directive, c'est de consulter le public le plus tôt possible. Alors, c'est une forte incitation à aller voir les gens et à leur présenter leur projet pour pouvoir faire en sorte de voir quelles objections, quelles préoccupations pourraient être relevées. Et il y a aussi une demande de détailler les impacts sociaux qui pourraient découler du projet.

LE PRÉSIDENT :

1290 Donc, avant que ce dossier-là ne vous soit soumis, il faut que cette démarche-là ait été entreprise?

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1295 En fait, de consulter le public ce n'est pas en soi une obligation, mais c'est une forte incitation. Il faut comprendre que c'est tout à l'avantage du promoteur de bien exécuter cette étape-là parce qu'au cours de la procédure - où est-ce que le projet va passer éventuellement à travers la procédure, il va y avoir une certaine évaluation de l'acceptabilité sociale du projet qui va se faire. Les gens vont avoir accès au dossier au moment de la période d'information et de consultation du public. Dans certains cas, il va y avoir des audiences qui vont avoir lieu, alors le
1300 Ministère va être en mesure d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet. Et si le promoteur a fait un bon travail en amont, son projet va mieux passer socialement. Alors, en général, les promoteurs vont bien travailler cet aspect-là.

LE PRÉSIDENT :

1305 O.K. Maintenant, hier soir, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'écouter cette merveilleuse rencontre sur le site Web qui a été intéressante à plusieurs égards honnêtement, à plusieurs égards. Il y a eu quelques interventions de personnes qui ont témoigné de leur intérêt de
1310 maintenir ou de faire un choix sur l'option 1 et 2, qui est une option de statu quo, statu quo amélioré. Supposons que la Commission, dans son examen, recommandait un ou d'autres scénarios, d'autres options que l'option 3 retenue par l'initiateur et pour laquelle vous avez émis un avis de recevabilité. Non, vous n'avez pas encore émise un avis de recevabilité, vous avez émis une directive.

1315 **MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

 Oui, il faut faire attention avec ça. Le fait d'émettre une directive, ce n'est pas une autorisation en soi comme vous l'avez mentionné tantôt. C'est simplement, on nous dépose un projet qui rencontre des critères d'assujettissement, alors on émet la directive pour guider.

1320 **LE PRÉSIDENT :**

 C'est ça. Donc, si c'était le cas... Monsieur Talbot, hier, a déjà donné une partie de la réponse. Vous, comme Ministère, vous pourriez exiger dans le cadre de l'étude d'impact pour

1325

qu'elle soit complète, l'examen approfondi d'une autre option que celle sur laquelle a travaillé l'initiateur jusqu'à maintenant?

1330

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Absolument. Lorsqu'il y a des préoccupations nouvelles qui sont soulevées, lors de la période d'information du public, par le public ou par la Commission du BAPE lors des audiences publiques, oui, le Ministère va retourner auprès du promoteur pour poser ces nouvelles questions-là avec les nouveaux enjeux qui sont relevés. Et si les questions concernent la variante qui a été sélectionnée, effectivement, on va retourner poser des questions pour avoir des réponses à cet effet.

1335

LE PRÉSIDENT :

1340

En fait, j'ai tenu à poser ces questions-là parce que mes collègues m'ont rapporté certains échos qu'ils avaient eus dans la salle hier à l'effet que « Ah, tout va être canné, c'est l'option 3 qui va aller de l'avant », « On ne sait pas si on est ici pour quelque chose » et je voulais clarifier la chose. Nous avons, comme Commission, beaucoup de latitude, en fait toute la latitude nécessaire pour faire une analyse intelligente et je voulais donc clarifier, surtout pour le public, cet aspect-là. Donc, je vous remercie.

1345

Docteur Samson, vous vouliez prendre la parole?

1350

DRE ISABELLE SAMSON :

Oui, parce que les aspects d'acceptabilité sociale dans la consultation, vous savez que les organismes, les ministères sont consultés quand on va recevoir l'avis d'évaluation d'impact. Et nous, on a produit un document il y a deux ans, la Santé publique on a produit un document il y a un peu plus de deux ans sur la pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé qui pourrait cadrer dans l'évaluation d'impact environnementale qui est prescrite par la loi.

1355

1360

Et pour nous, quand on va analyser l'étude d'impact, on va y aller avec cette information-là dont dispose la Ville et le promoteur pour regarder les aspects des impacts et dans notre document, c'est bien mis en évidence et il est aussi sur le site du BAPE, qu'il faut regarder le statu quo et l'amélioré évidemment. Mais le statu quo, les impacts positifs et négatifs et la voie de contournement, les impacts positifs et négatifs dans le but de prendre une décision éclairée et aussi dans le but, suivant la décision, de mettre en place, travailler avec le Ministère de l'Environnement pour proposer des mesures de mitigation pour amoindrir les effets négatifs.

1365 Donc, c'est un document qui était... Beaucoup des recommandations sont à l'effet d'influencer l'étude d'impact qui est présentement en cours.

LE PRÉSIDENT :

1370 O.K., merci. Alors, Monsieur, ça a été une grande parenthèse.

M. BÉLAND AUDET :

1375 Oui. J'ai un petit point que j'avais oublié aussi au niveau du Ministère de l'Économie. J'ai présidé des rencontres qu'on a eues au niveau des utilisateurs entre Lac-Mégantic et St-Jean et Québec sur la branche qui appartient maintenant au CMQ. On avait des rencontres, on a eu trois ou quatre rencontres pour voir les volumes puis l'impact que ça avait avec la tragédie, l'arrêt du service et la tragédie du Lac-Mégantic : 150 entreprises, 3 000 employés qui étaient touchés par cet arrêt de chemin de fer.

1380 Les autres points que j'ai, le deuxième point, c'est au niveau de la sécurité. Comme vous savez, je suis président de l'Institut en culture sécurité, donc un de mes dada c'est vraiment la sécurité au niveau du chemin de fer, on travaille beaucoup là-dessus.

1385 Si je regarde peu importe les tracés qui sont présentement, avant le 6 juillet, on avait une cour de triage qui était utilisée à Lac-Mégantic en arrière de la gare avec à peu près 5 000 pieds de voie ferrée où on faisait le triage des wagons. C'était fait vraiment dans un espace sécuritaire au plus bas des pentes, donc toute l'opération ferroviaire était vraiment faite de façon sécuritaire.

1390 Avec le volume qu'on avait à Lac-Mégantic, on devait utiliser les voies d'évitement à Nantes et à Vachon, je ne sais pas si vous vous situez au niveau du chemin de fer?

LE PRÉSIDENT :

1395 Oui.

M. BÉLAND AUDET :

1400 Oui. À Nantes et à Vachon pour « l'overflow » qu'on avait de travail au niveau de la compagnie de chemin de fer. Après le 6 juillet, on a perdu cette cour de triage-là, c'est-à-dire la compagnie de chemin de fer ne peut plus faire de triage ici parce qu'il n'y a plus de voie ferrée. La voie ferrée a été décentrée sur la troisième, on devait la ramener. Je me souviens des discussions

1405 avec le MTQ à l'époque quand ils ont rebâti la voie ferrée, ils devaient la ramener avec le temps plus vers le « main line » qu'on avait au début parce que c'était moins dangereux de cette façon-là. Ça fait que de façon sécuritaire, ils devaient la replacer.

1410 Et là, ce qui amène, c'est que là on est obligé de faire toutes les opérations, donc la compagnie CMQ fait toutes ses opérations de triage à Nantes et à Vachon dans les deux points les plus hauts de la ville.

1415 Donc, on peut amener énormément de risques avec la manipulation des wagons et dans aucun des tracés, je ne vois de repositionnement de la cour de triage. Pourtant ça avait été des discussions qui avaient eu lieu tout de suite après la tragédie, qu'on devait replacer cette cour de triage-là à quelque part. Mais dans aucun des tracés que je vois ici aujourd'hui, il n'y a aucune place où il y a une cour de triage, puis pourtant le volume à Lac-Mégantic est quand même assez important. Ça, c'est une lacune au niveau de la sécurité, au niveau des tracés que je vois présentement.

1420 S'il y a un aspect positif que je vois dans ces tracés-là, c'est la réduction de la pente. Je vois qu'au moins on a travaillé sur la réduction de la pente, déjà là c'est un bon aspect.

1425 L'autre aspect négatif que je vois, c'est à la croisée du Rang 10. Si je prends, soit le tracé numéro 3 ou soit le tracé... Dans les autres tracés aussi, on voit...

LE PRÉSIDENT :

Les options, vous voulez dire?

1430 **M. BÉLAND AUDET :**

Les options, oui, dans les options 3, 4 ou 5, on passe du côté, si je peux m'exprimer comme ça, du côté Sud de la voie de contournement. Donc, on passe dans le Rang 10, déjà qui est une intersection qui a été meurtrière, à date il y a eu des accidents mortels à cette place-là.

1435 Là, on vient mettre un passage à niveau dans une pente et en plus dans une intersection qui est considérée comme dangereuse présentement. Ça fait que j'ai un peu de misère à voir si on a pensé au niveau de la sécurité dans cette intersection-là, j'ai des doutes là-dessus. Puis encore là, je ne juge pas personne là-dedans, je fais juste un constat de moi, ce que je vois personnellement.

1440

1445 L'aspect négatif aussi que je vois, c'est dans peu importe les options de tracés qu'on a amenées, c'est qu'on a éliminé à peu près toutes les courbes. Moi, je suis un maniaque de ski alpin, quand je fais du « slalom », normalement je ralentis ma descente. Si je fais une courbe droit, non, pas une courbe droite, mais si je fais un tracé droit automatiquement je vais augmenter ma vitesse.

1450 Là, avec ces tracés-là, on vient de mettre plus droite la voie ferrée, donc on l'amène vers le parc industriel mais beaucoup plus rapidement. Ça fait que s'il y a des wagons qui sont échappés ou un train qui est comme en 2013, qui a parti à la dérive, bien il va arriver beaucoup plus rapidement dans le parc industriel, donc il peut causer des accidents encore plus graves qu'on a eus avec la tragédie de 2013.

1455 Aussi, la première courbe dans le tracé 2 ou 3, dans le tracé 3 ou 4, je ne me souviens pas si le cinquième était comme ça aussi. Mais la première courbe que l'on prend quand tu viens de lâcher Nantes, tu descends, la première courbe qu'on va prendre, c'est la courbe du rond-point et après ça, on pogne la courbe juste dans la cour chez Tafisa, une voie qui est existante présentement. Vous me suivez?

1460

LE PRÉSIDENT :

Je vous suis, j'ai ma propre carte.

1465

M. BÉLAND AUDET :

1470 O.K. La première courbe qu'on prend, c'est dans l'entrée chez Tafisa. Moi, je trouve que ce n'est pas une place très sécuritaire pour faire un tracé comme ça. Première des raisons, c'est toute la matière première de Tafisa qui est entreposée là. Donc du brin de scie, des copeaux, des écorces.

1475 Si jamais un train déraile dans cette courbe-là et tombe dans cette cour-là, j'ai vu des incendies, j'ai travaillé pendant 10 ans chez Tafisa, j'ai une grande inquiétude à voir des trains qui vont dérailler là, mettre le feu à la cour de matière première qui est adjacente à une bouilloire d'huile thermique. De l'huile thermique, j'ai vécu en 98 de l'intérieur, l'explosion qu'il y a eue chez Tafisa, il n'y a pas personne ici dans la salle qui veut voir ça. Surtout avec l'impact d'un train qui rentre dans la cour puis tout le déroulement des scénarios qui peuvent...

1480 Je sais que je suis un peu tragique quand je parle de ça, mais on veut augmenter la sécurité, il faut faire un tracé qui est plus sécuritaire, dans ma tête à moi. Si on dépense de

l'argent pour augmenter la sécurité, je pense que le tracé doit être plus sécuritaire. Ça fait que ça, cet aspect-là d'entrer dans la cour de matière première de Tafisa, ça, c'est une grande inquiétude pour moi.

1485

Si je parle d'un point de vue...

LE PRÉSIDENT :

1490

Est-ce que vous en avez pour longtemps?

M. BÉLAND AUDET :

1495

J'ai à peu près 5 ou 10 minutes encore maximum, 5 minutes.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1500

M. BÉLAND AUDET :

Au niveau économique, comme vous savez, je suis président de la Société de développement économique, je pense qu'on a une opportunité ici à Lac-Mégantic de refaire le tracé d'une voie ferrée.

1505

Avec les tracés que je vois présentement, on a aucune possibilité de desservir d'autres entreprises dans le parc industriel parce que la voie ferrée est comme 3, 4, 5 mètres plus bas que les terrains. Donc, de desservir ces terrains-là, ça devient très coûteux de desservir ça. Puis je ne parle pas pour ma paroisse parce que j'ai un centre de transbordement, ça va amener plus de gens chez nous, je suis content pour ça.

1510

Mais sauf que si je pense au développement économique de la région de Mégantic puis le parc industriel le plus important dans la région est à Lac-Mégantic. Puis d'avoir un parc industriel desservi par le chemin de fer est un atout très, très intéressant si on se compare aux autres parcs industriels au Québec.

1515

Avec ces tracés-là, on n'a pas la possibilité d'amener demain matin une autre entreprise qui veut se construire dans le parc industriel puis d'avoir une desserte à coût raisonnable, on n'est

1520

pas capable de lui donner. Ça fait que je pense qu'on est passé un petit peu à côté de ça, de la track.

LE PRÉSIDENT :

1525

Est-ce que vous avez transmis cette information à Madame Arguin lorsque vous vous êtes rencontrés?

M. BÉLAND AUDET :

1530

Oui, j'ai fait ces commentaires-là quand j'ai eu la chance de me faire inviter à l'aspect sécurité, j'ai émis ces commentaires-là.

LE PRÉSIDENT :

1535

Donc aujourd'hui, Madame Arguin n'apprend rien de nouveau?

M. BÉLAND AUDET :

1540

Non, elle savait déjà ces informations-là. Ça fait que ça, c'est l'aspect économique. Puis si je peux me permettre au niveau des coûts, puis je termine là-dessus, quand je vois des coûts de 115 000 000 \$ pour une voie de contournement ou l'option 1, par exemple, je trouve ça un peu ahurissant. Parce que moi-même j'ai travaillé en 2000 pour la construction de la voie de contournement sur un Comité pour la construction de voie qui dessert Tafisa, ça a deux kilomètres de distance, on a fait ça avec un budget de 3 000 000, ça veut dire 1.5 million du kilomètre.

1545

Logi-Bel, j'ai construit la voie de desserte ferroviaire pour 600 000 \$ pour un demi-kilomètre, ça veut 1.2 million du kilomètre. Le Port de Saguenay qui a été fait en 2013, a construit une voie de contournement de 12 kilomètres pour 36 000 000, environ 2 millions du kilomètre.

1550

Ici, on compare nos coûts au TGV en Europe. Le TGV en Europe, ça coûte 15.9 millions d'euros par kilomètre, donc à peu près 22 millions de dollars canadiens. Puis le TGV, on comprend que c'est une double voie, il est électrifié, il est clôturé. Ça veut dire que notre voie de contournement ici est au même ratio que le TGV en Europe. J'ai un peu de misère avec les coûts.

1555

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ce que j'ai compris hier de Madame Arguin, c'est que dans quelques temps lorsque le dossier sera passablement avancé, ils iraient vers un appel d'offres pour embaucher, j'imagine, un promoteur. Et ça sera au promoteur, j'imagine, de fixer ou d'apprécier les coûts de ce corridor. Pour le moment, ce n'est qu'une appréciation très élémentaire. C'est ce que je comprends.

1565

M. BÉLAND AUDET :

Non, mais je tenais à...

1570

LE PRÉSIDENT :

À le préciser.

1575

M. BÉLAND AUDET :

À donner cette information-là, tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

1580

Merci beaucoup de votre intervention.

M. BÉLAND AUDET :

1585

Les tracés peuvent être déposés si jamais vous êtes intéressé, je peux vous les donner.

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez les déposer, mais bien honnêtement je ne pense pas que la Commission va les regarder, pas à cette étape-ci de son travail.

1590

M. BÉLAND AUDET :

Parfait.

1595

LE PRÉSIDENT :

1600

Merci à vous.

M. BÉLAND AUDET :

1605

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1610

J'appellerai Monsieur Jules...

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1615

Monsieur le Président, j'aurais quelques interventions, si c'est possible, des précisions à apporter. C'est le moment ou pas?

LE PRÉSIDENT :

1620

Oui, vous pouvez, mais je ne voudrais pas que ce soit un débat.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Non, non, ce n'est pas un débat, c'est des précisions.

LE PRÉSIDENT :

1625

O.K.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1630

Pour revenir plutôt sur le point, je passerais la parole à Monsieur Hardy, mais revenir sur le point de Docteur Samson aussi et un point que Monsieur Béland Audet a rapporté par rapport à la consultation, ainsi que Madame Rail.

1635

Je voulais juste préciser, je pense que c'est important pour la Commission de démontrer qu'il y avait quand même des plans d'une consultation plus poussée au point de vue de la santé publique par rapport à l'étape de l'étude d'impact sur l'environnement.

LE PRÉSIDENT :

1640 D'accord.

M. JEAN HARDY :

1645 En fait, à la fin 2016, on avait développé une méthodologie qui s'appelait « Collecte d'informations auprès de la population directement touchée par le projet ». On avait eu des échanges avec Docteur Samson, on s'était entendu sur un plan de travail avec AECOM sauf que ça ne faisait pas partie du mandat initial, donc les autorités n'ont pas donné suite à cette étude de santé qu'on voulait réaliser dans notre étude d'impact. Juste pour vous dire ce qu'on voulait...

1650 **LE PRÉSIDENT :**

Quelles autorités?

M. JEAN HARDY :

1655 Nos bailleurs de fonds.

LE PRÉSIDENT :

1660 Donc, vous n'aviez pas une marge de manœuvre...

M. JEAN HARDY :

1665 Aucune marge de manœuvre, exactement. Donc, ce qu'on voulait faire, entre autres, c'était de recueillir l'information auprès de la population, tous ceux qui vivent et travaillent à proximité de la future voie de contournement dans un rayon de 500 mètres qui risquent d'être négativement affectés par le projet.

1670 En conséquence, c'était de faire une évaluation spécifique sur le groupe de population touchée, donc de faire des entrevues téléphoniques, des rencontres collectives avec les groupes visés. Et à des fins comparatives, on voulait faire des rencontres également, des entrevues avec des gens vivant à 500 mètres et moins de la voie ferrée existante. Donc, c'était ce que Docteur Samson expliquait un petit peu tantôt, une étude d'impact sur la santé, tout était attaché ou à peu près.

1675

Ça, on pourrait vous déposer la méthodologie si jamais vous voulez y donner suite.

LE PRÉSIDENT :

1680

Ah, vous pouvez le faire.

M. JEAN HARDY :

1685

Oui, parfait. Deuxième petit point, si vous me le permettez, sur l'avis de projet.

L'avis de projet qu'on avait déposé au Ministère de l'Environnement, il y avait les trois corridors, options 3, 4 et 5. Donc, à ce moment-là, on présentait les corridors possibles et sauf erreur, statu quo et statu quo amélioré c'est dans l'emprise existante. Donc, il n'y aurait pas d'étude d'impact sur l'environnement à ce moment-là.

1690

LE PRÉSIDENT :

Madame Rail, si jamais on s'enlignait vers un statu quo amélioré, vous n'allez pas requérir une étude d'impact?

1695

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Effectivement, c'est-à-dire qu'à l'intérieur du corridor où la desserte passe déjà, ce projet-là de statu quo ou statu quo amélioré rencontrerait pas les critères pour être assujetti à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement. Il pourrait y avoir d'autres types d'autorisations qui seraient nécessaires, par exemple...

1700

LE PRÉSIDENT :

Comme?

1705

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Bien, s'il y avait un impact dans la rive littorale ou rive inondable de la Rivière Chaudière ou de d'autres cours d'eau, ça pourrait nécessiter par exemple des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. C'est ce qui serait le plus probable.

1710

1715

LE PRÉSIDENT :

Pour le statu quo, je comprends...

1720

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Le statu quo, il n'y a rien, donc.

1725

LE PRÉSIDENT :

Je comprends, O.K. Alors, j'appellerais Monsieur Jules Fluet. Puis peut-être pendant qu'il se présente à la table, Monsieur Audet tout à l'heure a parlé, a fait grand cas de la sécurité que nous avons abordé hier. Peut-être avant de vous poser la question, j'aimerais demander à Monsieur Laporte.

1730

Monsieur Laporte, vous avez dans le cadre des documents que vous avez déposés, vous en avez déposé un sur l'évaluation des réponses aux cinq recommandations du BST découlant de l'enquête. Juste de façon sommaire, pourriez-vous nous donner un aperçu de ces cinq recommandations? Puis je vous reviendrais avec les éléments de sécurité.

1735

M. JEAN LAPORTE :

D'accord. Donc, la première recommandation portait sur le remplacement des wagons de type 111. Jusqu'à maintenant, les progrès accomplis, les wagons de type 111 les plus anciens sont hors service au Canada depuis octobre 2016 pour le transport du pétrole brut. Les wagons de type CPC1232 demeurent en service pour le pétrole brut jusqu'en 2020 et jusqu'en 2025 pour l'éthanol. Il y a une étude de faisabilité qui est en cours, qui devrait être complétée par la fin 2017 sur la possibilité d'accélérer ces échéances pour le remplacement des CPC1232. Et d'ici le remplacement au complet, on parle d'évaluer les risques et de mieux gérer les risques par rapport aux wagons qui doivent être remplacés.

1740

1745

Donc, notre évaluation la plus récente de cette recommandation-là est intention satisfaisante, toutefois le Bureau est préoccupé par les délais qui sont prolongés ou qui sont très longs pour remplacer ces wagons-citernes.

1750

La deuxième recommandation portait sur la planification et l'analyse des itinéraires pour les trains qui transportent des matières dangereuses. Donc, sur cette recommandation, nous avons aussi une évaluation intention satisfaisante. Sur cette recommandation, le règlement sur les trains

1755 et itinéraires clés a été publié par Transport Canada en février 2016, exigeant que les compagnies fassent des évaluations de risques, fassent des inspections plus fréquentes et réduisent la vitesse maximale permise pour les trains clés transportant du pétrole a été réduite à 40 milles/heure.

1760 Ces règlements s'appliquent à tous les trajets sur lesquels circulent plus de 10 000 wagons-citernes par année. Et il y a aussi une surveillance accrue sur les chemins de fer sur courte distance basée sur le risque qui a été adoptée ou mis en place par Transport Canada au cours des deux dernières années.

1765 Nous sommes préoccupés sur cette recommandation que la compagnie MMA ne transportait pas 10 000 wagons-citernes par année, donc le problème n'a pas été adressé complètement. On aimerait voir ce seuil réduit encore.

LE PRÉSIDENT :

1770 À combien?

M. JEAN LAPORTE :

1775 On n'a pas exprimé de chiffres précis, mais ce qu'on a demandé à Transport Canada c'est d'évaluer les risques et en fonction des risques, d'établir un seuil qui est plus raisonnable, plus acceptable.

1780 La troisième recommandation portait sur les plans d'intervention d'urgence que les compagnies ferroviaires devaient mettre en place pour le transport de grandes quantités d'hydrocarbure liquide. Cette recommandation est évaluée entièrement satisfaisante.

1785 Le Ministère des transports a exigé des plans obligatoires de toutes les compagnies qui transportent des grandes quantités d'hydrocarbure. Et en collaboration, il y a eu des groupes de travail entre les chemins de fer, les municipalités, les premiers intervenants pour établir ces plans. Donc, ces plans sont en place pour tous les itinéraires où de grandes quantités sont transportées.

1790 La quatrième recommandation portait sur la mise en place de moyens de défense physique additionnels pour empêcher les trains ou le matériel roulant de partir à la dérive. Cette recommandation-là est évaluée en partie satisfaisante.

Il y a une nouvelle règle 112 qui a été publiée avec des tableaux indiquant le nombre de freins à main minimaux qui doivent être mis en place. Et il y a aussi une exigence de confirmer

1795

avec un deuxième employé qualifié ou compétent que le bon nombre de freins à main a été mis en place.

1800

Il y a également d'autres ajustements qui ont été faits à la réglementation, par contre la raison pour laquelle cette recommandation est évaluée en partie satisfaisante, c'est que le nombre de mouvements incontrôlés des trains au Canada demeure élevé, on n'a pas vu de réduction depuis 2013, 2014. Et il y a toujours une problématique que les systèmes de freins à air sont sujets à des fuites et ne devraient pas être utilisés à titre de dispositif d'appoint pour sécuriser des trains pendant des périodes prolongées, ce qui est toujours permis par la réglementation actuelle.

1805

Et finalement la cinquième recommandation portait sur la vérification des systèmes de gestion de sécurité des compagnies ferroviaires par Transport Canada. Cette recommandation est évaluée à intention satisfaisante. Transport Canada a adopté une approche à trois volets. Les deux premiers volets sont complétés, le troisième volet est en cours de mise en œuvre et on parle de, basé sur des analyses de risques, de modifier le cycle de vérification, que toutes les compagnies ferroviaires soient vérifiées sur une période de trois à cinq ans selon le niveau de risques propres à chaque compagnie.

1810

Et il y a également plusieurs mesures de formation, documentation améliorées pour les inspecteurs de Transport Canada qui ont été mises en place au cours des dernières années.

1815

Donc, sur cette recommandation, on attend de voir les résultats du premier cycle complet de vérification pour voir est-ce que le niveau de surveillance est adéquat et est-ce que le niveau de gestion des risques est adéquat.

1820

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Je reviendrai tout à l'heure à la question. Je voudrais laisser la place tout d'abord à Monsieur Fluet. Allez-y, Monsieur.

1825

M. JULES FLUET :

1830

Bonjour. Moi, je me présente comme un survivant du Musi-Café, j'avais passé la soirée dans cet établissement-là puis je venais tout juste de quitter, puis je venais juste de traverser la voie ferrée quand le train est arrivé, qui a déraillé puis qui a sauté. Ça fait que j'ai tout vu ce qui s'est passé dans une période extrêmement courte, peut-être même pas une minute. Le train m'a passé dans le dos peut-être à cinq ou six pieds. Quand j'ai réalisé qu'il y avait de quoi qui se passait derrière moi, je me suis viré de côté puis je voyais des citernes qui passaient. J'ai jamais vu

passer la locomotive, à tel point que je pensais qu'il n'y en avait pas, je pensais qu'il y avait rien que des citernes.

1835

Je m'étais toujours posé beaucoup de questions par rapport au choc post-traumatique, à quoi ça pouvait correspondre. Je sais c'est quoi aujourd'hui un choc post-traumatique. Parce que je l'ai échappé de peu, j'ai été brûlé dans le dos au travers de mon linge, j'ai été comme irradié. Mon linge n'a pas brûlé mais les fibres synthétiques ont brûlé, puis j'avais le dos comme un gros coup de soleil. Et je me suis aperçu de ça deux semaines plus tard parce que j'étais en état de choc.

1840

Ça fait que, avoir un choc post-traumatique c'est un peu comme un terrain miné, il y a une mine qui est cachée à quelque part, il y a une blessure qui est cachée à quelque part qui peut surgir n'importe quand, qui peut nous péter dans la face n'importe quand.

1845

J'ai vécu ça Delray Beach en Floride en 2014, je revenais de la plage avec des amis, on a arrêté à une voie ferroviaire, les barrières sont baissées, les lumières et tout, puis il n'y avait rien qui se passait, mais un moment donné... Là-bas, les voies ferrées sont droites, il n'y a pas de pente puis ça roule, puis c'est en bon état. Il a passé un train avec des citernes de pétrole à peu près à la même vitesse que celui qui est rentré en ville ici. Bien, c'est là que j'ai vu c'était quoi un choc post-traumatique, j'ai fait pareil comme un hamster qui vire dans son rouleau, si je n'avais pas été attaché dans l'auto, ils m'auraient échappé.

1850

Ça fait que c'est de là que j'ai compris qu'on a quelque chose d'imprégné dans nous autres qui peut nous péter dans la face n'importe quand, on ne sait pas où puis quand, comment.

1855

Ça fait que j'ai réalisé aussi... Moi, c'est la deuxième explosion majeure que je vois à Mégantic. L'explosion de Tafisa dont Béland Audet parlait tantôt, je l'ai vue à peu près, j'étais à proximité du parc industriel, j'étais peut-être à 1 000 pieds de l'explosion. Ça s'est produit en deux grosses explosions, on voyait les morceaux de « shop » qui pétaient partout dans le parc industriel, c'était infernal.

1860

Ça fait que le déraillement de Mégantic c'était une reprise en plus violent, en plus de feu, en plus gros. Ça fait que j'ai réalisé que les gens qui ont vécu une catastrophe comme ça, de par leur situation par rapport à la catastrophe, ne sont pas impactés de la même manière.

1865

Ceux qui ont vécu ça sur place, ceux qui ont vécu ça à 1 000 pieds ou à un kilomètre ou à cinq kilomètres, il y a une grosse différence. Moi, je connaissais toutes les personnes qui sont mortes dans la tragédie, les 47 personnes, plus toutes les autres qui sont parties par après, le

1870

suicide ou de d'autres causes en général. Ça fait un gros trou dans la vie d'une personne, je me sens aujourd'hui comme un chevreuil dans sa montagne qui a été bûchée à blanc, j'ai perdu mes repères. Il y a des jours que ça va bien, il y a des jours que ça va moins bien.

1875

Ça fait qu'une voie de contournement, je juge que c'est nécessaire à la survie, à la reprise et au redémarrage de Lac-Mégantic. Lac-Mégantic ne peut pas passer à côté de ça. C'est nécessaire pour permettre à la population de guérir, de retrouver un sentiment de sécurité.

1880

Moi, quand j'entends du bruit en ville, je regarde. Au printemps, il y avait des machineries qui broyaient des palettes dans la cour des industries manufacturières, je me demandais c'était quoi ce vacarme-là. Bien, j'ai été obligé d'aller voir pour avoir la paix. Ça fait que je suis resté avec une peur intérieure du bruit. Curieusement, je n'ai pas peur du feu, je ne sais pas pourquoi, mais c'est comme ça.

1885

Ça fait que la tragédie du 6 juillet a gravement atteint la population de Lac-Mégantic, ça a massacré la ville de Mégantic et sa population. Puis le statu quo amélioré, que je trouve d'une stupidité incroyable, ça serait le coup de grâce de Lac-Mégantic. Si on fait ça, ça veut dire « Je vais être aussi bien de bâtir Mégantic ».

1890

Ça fait que si je comprends bien, l'exercice que le gouvernement a à faire aujourd'hui c'est de choisir entre déplacer un nombre réduit de personnes pour faire une voie de contournement, c'est sûr que ça va avoir des impacts sur un groupe de personnes mais ça va permettre à une ville de 6 000 de population de reprendre son cours puis de se développer normalement, puis peut-être de s'améliorer, s'agrandir.

1895

Parce qu'à date, on a des belles démarches de faites pour récupérer Mégantic, mais si cette voie de chemin de fer reste là, c'est peine perdue. Et advenant la construction d'une voie, le statu quo amélioré, moi ça veut dire que « Moi, j'ai pu d'affaire icitte », moi, je fais mes bagages puis je m'en vais, puis je ne serai pas tout seul.

1900

On a vu un peu comme comparatif quand la route de contournement a été faite à partir du rond point de Nantes aller sur le chemin de Frontenac, il y a eu beaucoup d'opposition par rapport à cette route-là.

1905

Il y a eu des personnes qui ont dû être déplacées, des maisons qui ont été déplacées, qui ont été démolies mais finalement, cette route-là a permis de libérer le centre-ville de tout le camionnage qui passait là. Puis avec l'usine de Tafisa ici, croyez-moi que des vanes de chips puis de pallots de mélamine, on en voit passer plusieurs dans une journée.

1910

Ça fait que la présente situation est un petit peu compliquée à accepter pour tous ceux qui vont être fortement dérangés mais qui vont être, je suppose, bien dédommagés pour ça. Et après coup, j'estime qu'on va sentir une grande libération à Mégantic puis on va pouvoir reprendre le cours des événements normal.

1915

J'ai aimé la question que vous avez posée au monsieur de la Sécurité civile, voir s'il y avait un plan d'intervention en cas d'un autre déraillement. Je présume que ça doit être assez compliqué de faire un plan d'intervention pour imaginer toutes ces choses-là parce qu'il disait que suite à l'explosion, que ce qui avait pété à Mégantic ça équivalait à un treizième de l'explosion de Hiroshima. Comment qu'on peut prévoir un plan d'intervention pour une attaque nucléaire?

1920

LE PRÉSIDENT :

1925

Je suis content que vous introduisiez sur ce point-là parce que c'est un élément qu'on a touché hier, les éléments de sécurité, ça reste pour moi un gros point d'interrogation. Et j'aimerais que nous revenions un peu là-dessus pour essayer de comprendre, peut-être que vous aussi vous allez... En tout cas, moi, je ne comprends pas encore. Peut-être que grâce à vous, je comprendrai un peu plus.

1930

Actuellement, Madame Arguin, il y a un embargo volontaire du CMQ, c'est-à-dire c'est le propriétaire qui a décidé sur une base volontaire de ne pas transporter du pétrole sur le chemin de fer. Si demain matin, CMQ décidait de recommencer, est-ce quelqu'un peut l'en interdire?

1935

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Non.

LE PRÉSIDENT :

1940

Non. Alors, si d'un autre côté... Hier, vous m'indiquiez que depuis quatre ans il n'y a aucun plan de mesures d'urgence qui a été travaillé depuis... peut-être que vous allez corriger, tant mieux si c'est le cas, parce que j'avoue que je suis surpris. Et que le Ministère de la Sécurité publique nous a indiqué que finalement les travaux avancent mais pas suffisamment vite selon l'appréciation de votre collègue qui était ici hier, mais vous pouvez me corriger, c'est ma compréhension.

1945

Et donc, si on ne peut pas compter sur le Ministère de la Sécurité publique comme locomotive, ce n'est pas un jeu de mots, mais c'est-à-dire comme celui qui mène le dossier, et que

1950 la municipalité est un peu au point neutre ne sachant pas trop quoi faire, qui va faire quelque chose un jour? Allez-y, Madame Arguin.

1955 Et donc ma question. Si demain matin, comme Monsieur vient de l'évoquer, la CMQ qui est dans son droit, recommence à transporter du pétrole, je ne le souhaite pas bien sûr, mais qu'il y ait un accident même mineur, l'accident mineur pourrait, je ne suis pas psychologue, mais un accident mineur après un accident majeur peut-être que c'est plus qu'une simple addition, peut-être que c'est une supra addition. Autrement dit, que les faits ça ne va pas être 10 + 1, donne 11, ça va être 10 + 1, donne 105.

1960 Pour sécuriser la population, j'imagine qu'on se base sur un plan de mesures d'urgence. Allez-y, Madame Arguin.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1965 Oui, merci, Monsieur le Président et merci beaucoup, Monsieur Fluet.

1970 En fait, Monsieur Fluet apporte un très bon point et c'est un peu ce que j'ai tenté de dire hier et que je me suis assurément, après me réécouter, mal exprimée. Quand je disais que parfois il n'y a pas grand-chose à faire, c'est selon une ampleur d'un déraillement ou d'un accident comme on a eu en 2013. Pour avoir parlé à tous les pompiers, ceux de Lac-Mégantic et d'autres qui sont venus intervenir, ils se sont sentis pendant plusieurs heures très incompetents, je peux dire, parce que l'ampleur c'était tellement chaud qu'ils ne pouvaient pas entrer dans le feu, ils ne pouvaient pas rien faire pour le feu, pour l'intervention.

1975 En parallèle, effectivement, il y a quand même plusieurs autres choses qui se font. Donc, par exemple, le périmètre de sécurité, les évacuations et tout ça. Ça, ça fait quand même partie du plan d'intervention d'urgence.

1980 Donc, pour rassurer les méganticois, pour vous rassurer vous, Monsieur le Président, il y a effectivement depuis quatre ans des choses qui ont été faites à la Ville de Lac-Mégantic et j'extrapolerais même en cours à la MRC pour améliorer la situation parce qu'on ne veut pas revivre personne ce qu'on a vécu en 2013.

1985 Ce n'est pas encore, comme notre collègue du MSP l'a mentionné hier, encore je dirais, pour mon niveau de satisfaction personnelle à moi, à Marie-Claude Arguin, encore satisfaisant, parce qu'il y a encore du travail à faire entre les paliers fédéraux et provinciaux. Je pense que c'est de ça que Monsieur Boivin parlait hier. Par contre, au niveau de la Municipalité, on avance, on travaille

1990

quand même avec le MSP, le Conseil régional, du mieux qu'on peut, on a une très bonne relation avec eux.

1995

Donc, notre plan d'intervention d'urgence qui existait avant la tragédie et qui consistait à un énorme cartable de feuilles remplies avec toutes sortes de contacts, qui a été complètement inutile lors de la tragédie, vous comprendrez que vous n'avez pas accès à votre bureau et vous n'avez certainement pas le temps d'aller chercher ce fameux cartable pour savoir qui vous appelez dans quel ordre.

2000

Donc, quelque chose qui me tient beaucoup à cœur et qu'on a commencé à travailler là-dessus ces dernières années, dans les moments où on peut parce qu'on est quand même aussi très occupés, c'est de remettre à jour ces données-là du plan d'intervention d'urgence. Et ça, ça se fait de conseil avec le régional du MSP.

2005

Donc, on est en contact régulier, en fait à chaque semaine, avec le MSP provincial encore et on est de façon très régulière en contact avec le MSP régional pour s'assurer que du moins, au niveau des personnes à contacter dans l'ordre des choses pour la mise sur pied d'une cellule de crise en cas malheureux d'un autre accident, on sait qui appeler et on sait qui fait quoi dans quel ordre.

2010

Ce que Monsieur Boivin mentionnait hier comme étant, je l'ai interprété comme étant une béquille pour eux, ce qu'il trouve désolant c'est qu'ils ne font pas actuellement partie de la liste des premières personnes à contacter en cas de déraillement par les compagnies ferroviaires.

2015

Donc, ce que nous on a fait depuis comme leçon apprise, c'est qu'effectivement dans notre plan d'intervention d'urgence à nous, à la Municipalité, on peut vous rassurer que les gens du MSP régionaux et maintenant provinciaux sont contactés par nous-mêmes, donc par quelqu'un comme la direction générale. Mais d'autant plus, ça se fait très rapidement automatiquement, nous nous sommes assurés que notre centrale d'appels 9-1-1, CAUCA, a maintenant dans les premières personnes à contacter nos intervenants du MSP.

2020

Donc, même s'ils ne sont pas contactés par la compagnie ferroviaire, ils le sont assurément au même titre que les premiers répondants sont contactés par la centrale d'appel 9-1-1, à notre demande. Et on sait qu'ils le font.

2025

LE PRÉSIDENT :

2030 Est-ce que vous avez déjà développé, écrit de nouveaux documents par rapport aux mesures d'urgence?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2035 Ce qui est en train de se faire, c'est la révision. Comme je vous dis, on part d'un gros cartable à quelque chose... Là où on veut en venir, on veut en venir à quelque chose de très succinct. Et là, où on est rendu, ce qu'il nous manque c'est vraiment des pratiques, des mises en scène, des scénarios. Ça, comme je vous dis, c'est ma façon de faire à moi, avec notre équipe à l'interne, où on veut en arriver.

2040
2045 Donc, tout le monde sait, on est au courant, c'est l'OMSC, l'Organisation municipale de la sécurité civile, qui le dirige, qui est sur ce Comité-là, c'est quoi le rôle de tous et chacun. S'il y a un déraillement, s'il y a quelque chose, que ce soit des inondations ou un déraillement ferroviaire, où sera situé le centre d'hébergement, qui s'en charge, et cetera. Tout ça, ça a été, pas un grand changement parce que ça existait, mais ça a été remis à jour avec le nouveau personnel.

2050 Pour moi, il y a deux choses, je pense, qu'il me manque encore et puis ça, on travaille là-dessus, c'est vraiment au niveau... c'est peut-être un défaut professionnel de mon ancienne vie, mais que ça devienne une deuxième nature où on a besoin de pratiquer, on a besoin de faire des petites mises en scène surprises.

LE PRÉSIDENT :

2055 Bien, c'est ça que j'allais vous poser. Est-ce que vous avez planifié de faire des simulations?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2060 C'est planifié, mais on n'est pas encore rendu là pour l'instant malheureusement. Je sais que ça paraît inacceptable mais par faute de temps, je me dis il faut prendre le temps de les faire comme il faut pour s'assurer que ça soit bien compris par tout le monde.

2065 Ce qu'on est en train de faire aussi, puis ça a été une leçon directement apprise de la tragédie, c'est on voit quand c'est un accident de cette ampleur-là, ce n'est pas juste la ville touchée, vraiment ça devient régional. On a eu les municipalités de tout le Granit qui sont venus nous donner un coup de main et on s'est vite rendu compte que malgré les bonnes intentions, puis

merci encore pour tous ceux qui ont participé, on n'avait pas tous les mêmes standards ou les mêmes façons de faire.

2070 Donc, on est en train de développer... Là, je vois que la préfet de la MRC n'est plus avec nous, mais on est en train de développer, de travailler sur donner un mandat à une firme qui va venir apporter une certaine standardisation au niveau des plans d'intervention d'urgence de toutes les municipalités de la MRC du Granit pour qu'on puisse faire par la suite faire ces mises en scène et ces pratiques-là, parfois chacun de notre côté à l'interne, mais au moins une fois par année collectivement.

LE PRÉSIDENT :

2080 J'imagine la limite, les simulations doivent prendre en compte la nature de la substance parce qu'un acide sulfurique ne va pas se comporter comme un pesticide, comme un...

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2085 Oui. Mais ça, je vous dirais que c'est probablement...

LE PRÉSIDENT :

Vous allez aller par les pires scénarios?

2090 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

2095 Oui, c'est toujours. Puis ça, c'est quand même probablement la portion du plan d'intervention d'urgence qui, malgré tout, a le moins changé. Je m'explique. Avant la tragédie, nos Services sécurité incendie sont quand même formés au côté opérationnel en termes de réaction aux accidents qui relèvent de matières dangereuses.

2100 Donc, ce qui s'est beaucoup amélioré depuis et c'est vraiment une, basé sur un, l'expérience qu'on a vécue, mais surtout sur le fait qu'on a l'information de la compagnie ferroviaire, si je peux essayer de le vulgariser.

Avant la tragédie, les premiers intervenants qui seraient arrivés, et bien comme c'est arrivé en 2013, il y avait quand même un certain moment qui peut paraître beaucoup trop long, où on devine un peu « Mais qu'est-ce qui brûle? Est-ce que c'est du pétrole? Est-ce que c'est du propane? » Alors maintenant, l'information que nous sommes privilégiés d'avoir vient maintenant

2105

couper tout ce temps de réaction où on peut tout de suite savoir en regardant le manifeste, s'il y a deux ou trois matières dangereuses transportées. La procédure qu'on a établie à l'interne, on va tout de suite à celle qui pourrait avoir une conséquence la plus grave, celle qui a des rayons d'évacuation...

2110

LE PRÉSIDENT :

Les plus grands.

2115

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Les plus longs, les plus grands. Et on procède immédiatement, on débute toujours par l'évacuation et on procède immédiatement à l'évacuation du plus grand rayon associé à la matière dangereuse connue la plus grave.

2120

Par la suite, on peut immédiatement, ce que ça fait, c'est que ça nous permet tout de suite d'embarquer dans la deuxième étape qui est l'analyse de l'environnement et l'analyse de l'intervention.

2125

Donc, sachant maintenant ce qui brûle, sachant maintenant qu'est-ce qui est en train de se passer, quels produits a-t-on besoin. Est-ce qu'on peut mettre de l'eau là-dessus? Est-ce qu'il faut mettre de la mousse? Dans quelle quantité, et cetera? Donc, on peut maintenant rapidement embarquer avec ça.

2130

Mais ça, ces connaissances-là, nos Services sécurité incendie les avaient déjà. Maintenant, ce que ça permet de faire, c'est qu'ils peuvent commencer à débiter à faire leur travail beaucoup plus rapidement.

2135

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame. Merci, Monsieur.

M. JULES FLUET :

2140

Je n'ai pas fini.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'avez pas fini, allez-y, je vais vous laisser le temps de finir. Je pensais que vous aviez terminé, pardon.

2150 **M. JULES FLUET :**

2155 Moi, j'ai participé à tous les..., moi, j'ai choisi de m'impliquer, de faire face à la situation, j'ai choisi d'en parler. Entre autres, quand il y a eu le Centre de crise à l'église, je côtoyais les journalistes, les gens de partout qui venaient à l'information, ils venaient essayer de comprendre le désastre qui se passait ici. Aussi quand il y a eu des groupes d'accompagnement en psychosocial, tout ça, j'ai embarqué dans tout ce que j'ai trouvé. La Cueillette des mots, l'étude que Docteur Généreux et ...

2160 **LE PRÉSIDENT :**

Samson?

M. JULES FLUET :

2165 ... et Maltais ont faite. Ça m'amène à comprendre la question que Madame posait « Pourquoi qu'il y avait une disparité entre les hommes et les femmes dans les consultations? » Je ne sais pas trop là, dans les statistiques.

2170 Moi, sur le terrain, les personnes avec qui j'ai vécu ça, des couples, les femmes sont allées assez rapidement consulter parce que les femmes sont plus habituées à consulter pour toutes sortes de raisons. Ça commence par l'esthétique bien souvent et ça passe par la santé.

2175 Les hommes qui sont allés consulter, ont trouvé la barre haute parce qu'ils n'étaient pas habitués de consulter puis quand ils ont réalisé dans quoi qu'il fallait qu'ils s'embarquent pour faire une thérapie, la peur les a pris, ils ont viré de bord. Puis il y en a plusieurs, c'est le statu quo, ils ne touchent pas à ça, ils n'ouvrent pas la marmite, ils ont peur. Ça, c'est pour répondre à votre question.

2180 Le premier déraillement qu'on a vécu à Mégantic, c'était deux trains qui s'étaient frappés face à face vis-à-vis de la gare à quelque part, il y avait eu quelques morts. Là, on vient de vivre le deuxième, il y en a eu une cinquantaine sur le coup puis plusieurs après. Puis on a été chanceux, c'est un avertissement. Parce que si le train qui a déraillé là avait sorti vis-à-vis du secteur Baie-

2185

des-Sables où il y a un camping qui avait peut-être 1 500 personnes, c'était une zone qui était fortement occupée, les résidences aussi, on aurait peut-être 2 000 morts sur les bras aujourd'hui puis on aurait un lac avec peut-être 50 pieds de pétrole dans le fond.

Ça fait que c'est un facteur à considérer. On a été chanceux malgré notre « bad luck ».

2190

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Maintenant, Monsieur Paul Dostie.

2195

M. PAUL DOSTIE :

Oui, bonjour, Paul Dostie.

2200

LE PRÉSIDENT :

Oui, enchanté, Monsieur.

2205

M. PAUL DOSTIE :

Citoyen autochtone de racine jusqu'à la Canopée même s'il n'en reste pas beaucoup.

2210

LE PRÉSIDENT :

Je vous comprends tellement.

2215

M. PAUL DOSTIE :

J'aimerais vous remettre deux photos pour que vous les ayez sur votre bureau pour que vous puissiez bien me suivre. La première représentante un convoi ferroviaire parce qu'on dit toujours que les convois traversent la ville. C'est faux, ils ne font pas que traverser la ville, ils l'emprisonnent, ils l'encerclent et tantôt, je vais vous expliquer davantage.

2220

Et la deuxième photo c'est une photo de l'ancien centre-ville qui vous montre une partie de ce qu'on a perdu et la qualité de ce qu'on a perdu, juste une partie parce qu'on a perdu beaucoup plus que ça. Et c'est ce qu'on veut reconstruire et avec les explications, vous allez comprendre. Vous me permettez?

LE PRÉSIDENT :

2225 Oui, bien sûr. Mais ça aurait été souhaitable que ça puisse être projeté pour que tout le monde suive au même titre que la Commission, mais dans les circonstances on va les prendre. Parce que là, nous, on va vous suivre mais malheureusement les autres, les internautes, ne pourront pas les suivre.

2230 **M. PAUL DOSTIE :**

Je ne sais pas, est-ce que je peux, non?

LE PRÉSIDENT :

2235 Non, elles ne pourront pas être projetées malheureusement.

M. PAUL DOSTIE :

2240 D'abord, avant de commencer, j'aurais besoin de faire une mise en situation pour expliquer des choses qu'hier ne semblaient pas claires. D'abord, il faut que vous sachiez, je vais tout lire le texte parce que j'en ai quatre pages et je ne veux pas étirer trop longtemps, mais vous pouvez m'arrêter n'importe quand.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

À quel caractère, le normal?

M. PAUL DOSTIE :

2250 Normal. D'abord, il faut que vous sachiez que le feu, après éteint, on s'empressait de remettre sur les rails le train maudit au nom de l'urgence économique. Et depuis le déraillement, on n'entend parler que d'argent. Les citoyens ont alors compris qu'ils passeraient après les emplois comme si le camionnage ne pouvait pas suppléer pour un certain temps. Ça prenait le train, ça pressait.

2255 Plusieurs sont rentrés à ce moment-là dans leurs terres, un peu comme un chat qui va se cacher sous le lit pour lécher ses plaies. Déçus, d'une certaine manière trompés, ils se terrent en silence et vous ne les verrez pas ici, vous ne les entendrez pas ces gens-là. Il n'y a pas juste ceux
2260 chez qui ça augmente la détresse de venir ici, il y a ceux qui ont perdu la foi.

2265 Hier, les opposants à la voie de contournement, ceux qui proposaient par exemple le statu quo amélioré, et bien ces gens-là semblent oublier la souffrance des victimes. Ils semblent aussi oublier que ce train-là a été remis sur sa voie en urgence pour protéger aussi leurs emplois parce que les gens autour travaillent. Et là, je me demande, est-ce qu'on peut avoir le beurre et l'argent du beurre? Est-ce que derrière le « Je », il peut y avoir un « Nous »? Parce que nous avons à reconstruire pas seulement une ville mais tout un milieu.

2270 Autre raison pour laquelle certains manquent à l'appel aujourd'hui. Les citoyens de Lac-Mégantic n'ont jamais fait partie de la solution. Ça, c'est important de le comprendre. On les a tenus à l'écart, de bonne foi peut-être, convaincus que le jeu des relations et des contacts ferait le travail. On connaît les numéros, on sait à quelle porte aller frapper et laissez-nous faire. Peut-être que c'était pour nous protéger, pour ne pas ajouter à notre détresse, sauf qu'en choisissant la joute politique, on a privé la population d'un projet collectif qui aurait grandement contribué à son rétablissement.

2280 Il y a là sans doute des promesses électorales dont on voudra se servir pour faire quelques élections. Même la Commission ici aujourd'hui, pourrait être perçue comme une tentative de noyer le poisson. Ça fait quatre ans qu'on attend, quatre ans. Donner aux politiciens fédéraux peut être le moyen de se laver les mains parce qu'ils sont habitués, et les provinciaux aussi, parce qu'ils sont habitués de jouer avec des chiffres. Les uns valant les autres, vous voyez ça se vaut pour quoi, donc pourquoi changer le monde?

2285 Ce que je veux que vous compreniez, c'est que nous sommes fatigués. Ça, c'est important. Ça, c'est le bémol. Je veux faire un survol des options.

En ce qui concerne le statu quo, c'est une pure aberration.

2290 **LE PRÉSIDENT :**

Vous, qu'est-ce qui vous fatigue le plus?

M. PAUL DOSTIE :

2295 C'est le train, je l'entends tous les jours, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

C'est bien.

2300

M. PAUL DOSTIE :

2305

O.K. Le statu quo c'est une aberration. Puis quand on nous l'a présenté, on nous disait « Ah, c'est un point de référence ». Et aujourd'hui, ce que j'entends « C'est un choix ». Peu importe qu'il serve de point de référence, c'est ça qu'il faut comprendre, ça fait mal de l'entendre cette option-là. On ne comprend pas, nous autres, pourquoi ce train-là est encore au centre-ville. Moi, je suis convaincu que si on était une tribu Mohawk, la voie serait déjà construite parce qu'on négocierait même masqué s'il le faut.

2310

En attendant, ce train-là à chaque jour qui passe, il nous fait le plus triomphant doigt d'honneur, je vous ai pris 47 vies, maintenant je vais prendre votre temps. Il y a six passages à niveau et il nous passe au nez en hurlant. C'est fatigant.

2315

Le statu quo amélioré. Il faut avoir du front pour appeler ça « amélioré » ou au moins se prendre pour Donald Trump pour penser que c'est une solution. De l'aberration, on passe à l'absurde absurdité du Père d'Ubu dans Alfred Jarry. On ne peut pas être plus absurde que ça, ça ne se peut pas. On voudrait nous clouer comme des corneilles sur le mur de la grange, c'est ça qu'on ferait, on mettrait cet endroit-là. C'est d'un tel cynisme que moi, aujourd'hui, je comprends pourquoi on perd la foi puis pourquoi on reste chez soi au lieu de venir se présenter devant la Commission.

2320

2325

S'en remettre aux seules mesures de sécurité. Parce qu'on en parle beaucoup de sécurité, ce serait comme demander à un enfant qui a été défiguré par un pitbull « Bien, va donc promener le chien. Fais-toi en pas, on lui a mis une muselière ». On ne veut plus le voir. Un chien qui mord un petit, on l'euthanasie. Et ici, nous autres, le train qui nous passe dessus, on le sanctifie au nom de la sainte piastre.

2330

L'option des corridors, le corridor 3 me plaît mais n'importe lequel corridor qui sort le train de la ville me satisferait, n'importe lequel. Pourvu que ça se fasse, bien sûr, dans le respect des gens. Tout simplement, il faut les consulter, il faut les voir, il faut les écouter mais il faut aussi penser au bien commun.

2335

LE PRÉSIDENT :

Absolument, Monsieur.

2340 **M. PAUL DOSTIE :**

D'abord la catastrophe du 6 juillet, 47 victimes, des orphelins, des centaines d'endeuillés, deux suicides, une population traumatisée, le départ de certains pour un ailleurs plus rassurant. J'en connais cinq dans mon entourage qui ont quitté Lac-Mégantic pour ça, puis il y en a d'autres.

2345

Ici, les trains, Monsieur, ne sifflent plus, je vous l'ai dit tantôt, ils hurlent. Ma belle-mère, 85 ans, avait un logement devant l'accumulation des wagons-citernes, elle est sortie de là en catastrophe. Quand elle a appelé vers 1h30 du matin, on a couru aller à son secours. Tout le monde était dans la rue en jaquette, pas de lunettes, pas de dents, on ne reconnaissait pas la ville.

2350

Et si vous me dites que ça, ça n'a pas traumatisé, il y a des gens qui gardent le silence, qui ne le diront pas, il y a l'orgueil. Mais ça a traumatisé. Et ma belle-mère, c'était comme si rien ne s'était passé, elle encaissait le coup, il a fallu attendre un an pour la voir dépérir, avoir des idées suicidaires, 86 ans. C'est des gens qui en ont vu d'autres passer avant, c'est des gens solides, ça a marqué.

2355

Deuxième raison pour laquelle il faut une voie de contournement. La deuxième rentrerait au Canada, c'est ici, après les Rocheuses. La ville est coincée dans sa cuve, on l'a dit. Souvenez-vous de la vitesse à laquelle le train est rentré en ville.

2360

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, je vais vous arrêter deux secondes pour demander un éclaircissement par rapport à ça.

2365

M. PAUL DOSTIE :

Oui.

2370

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Laporte, on a répertorié neuf accidents au Canada récemment, qu'on qualifie de très grande envergure, je pourrais vous donner le détail précis, juste un instant. « De 95 à 2015, 9 accidents considérés comme des catastrophes qui ont marqué les collectivités par l'ampleur des impacts ». Je voulais savoir dans ces neuf accidents, à votre connaissance, est-ce que ces accidents ont eu lieu proche de milieux habités? Si vous voulez prendre le temps de regarder vos notes.

2375

M. JEAN LAPORTE :

2380

Il faudrait que je vois la liste des 9 événements pour revoir ça avec mon collègue.

LE PRÉSIDENT :

2385

D'accord. Alors, pendant la pause, si nous en prenons une parce que le temps passe, on vous montrera la page où c'est indiqué. Ça serait intéressant de savoir qu'est-ce qu'il y a de particulier. Puis effectivement, plusieurs sont venus nous dire à la Commission que la pente c'est certainement une pente très, très abrupte. Une, sinon parmi les deux pentes les plus abruptes au Canada. Est-ce que c'est bel et bien le cas, une?

2390

M. PAUL DOSTIE :

14,2.

2395

LE PRÉSIDENT :

Non, mais je demande au BST.

M. PAUL DOSTIE :

2400

Excusez.

M. JEAN LAPORTE :

2405

Je vais demander à mon collègue, Monsieur Perkins, de répondre.

LE PRÉSIDENT :

2410

D'accord.

M. IAN PERKINS :

2415

Quand on parle de déclivité, on parle vraiment de longueur et également de déclivités, là. T'sais quand on parle de...

LE PRÉSIDENT :

2420 La combinaison des deux, vous voulez dire?

M. IAN PERKINS :

2425 C'est ça. Si on veut faire, comparer, on va dire le Port de Montréal, les voies du Canadien Pacific descendent là, il y a une pente de 1.56%. Ça fait que c'est quand même pas unique, mais elle n'a pas cinq kilomètres de long. Ça fait que ces deux choses de vraiment différent. T'sais, comme comparaison...

LE PRÉSIDENT :

2430 Dans ce cas particulier...

M. IAN PERKINS :

2435 La comparaison, c'est vraiment, elle est unique, oui, mais les risques présentés par ça, il y a des risques semblables ailleurs aussi. On ne peut pas...

LE PRÉSIDENT :

2440 Donc, vous dites... parce que hier on ciblait certains facteurs qui faisaient que cette voie ferrée présente des caractéristiques assez uniques, on faisait référence à la pente, on faisait référence à la longueur et on faisait notamment référence à la proximité des résidences de chaque côté et à la courbe. Je ne sais pas pourquoi, c'est un terme tellement facile mais depuis hier, je cherche le mot « et à la courbe ». Si on considère ces facteurs-là par rapport à ce que vous venez
2445 de dire, est-ce que ces facteurs-là feraient en sorte que vous maintiendriez le fait qu'on peut retrouver des cas comme ça ailleurs au Canada?

M. IAN PERKINS :

2450 La condition est unique, elle présente des risques particuliers. Puis il va y avoir d'autres pentes également qu'il va y avoir d'autres facteurs qui vont faire en sorte que ce n'est pas pareil comme Lac-Mégantic, mais il y a des risques également associés. Mais là, pour aller associer une qui est plus dangereuse que l'autre, là je ne suis pas en mesure de vous constater ça ici.

2455

LE PRÉSIDENT :

2460 Donc, pour vous résumer, vous dites, considérant ces caractéristiques, c'est une voie ferrée parmi les plus à risque au Canada. Non, même pas? Vous n'avez même pas...

M. IAN PERKINS :

2465 Je suis très confortable avec ça.

LE PRÉSIDENT :

 Ah, vous êtes confortable avec ça.

2470 **M. IAN PERKINS :**

 Mais dire qu'elle est la deuxième après Les Rocheuses, là on est en train de qualifier quelque chose que je ne peux pas vous affirmer.

2475 **LE PRÉSIDENT :**

2480 Non, je comprends. Non, ce n'est pas moi qui le dis, moi, je ne connais rien en voie ferrée, mais j'ai lu à quelque part que c'est la première ou la deuxième la plus à risque. Ils évoquaient une série de critères, c'est pour ça, c'est vous l'expert. Donc, vous me dites, c'est une voie ferrée à risque à cause d'une combinaison de facteurs, que je ne vous nommerai pas, vous venez de le dire. C'est bien ça?

M. IAN PERKINS :

2485 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

2490 Merci, Monsieur. Allez-y.

M. PAUL DOSTIE :

 De toute façon, au pied de la pente, la gravité est évidente.

2495

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, il n'y a rien de mieux que d'avoir un expert pour nous dire l'heure juste.

2500

M. PAUL DOSTIE :

Oui.

2505

LE PRÉSIDENT :

Comme ça, la Commission n'a pas à se prétendre comme experte et elle va s'appuyer sur les avis experts.

2510

M. PAUL DOSTIE :

Comme j'habite pas très loin de la voie ferrée et dans la pente justement, toutes les nuits j'entends les freins des wagons crisser et je peux vous dire qu'ils ne sont pas les seuls à le faire. Faire et contrefaire, puis j'imagine les flammèches parce que j'ai vu ça à l'occasion, combien de fois elles ont allumé des feux de broussaille. Et ce n'est pas rassurant, ça, de savoir que juste au-dessus vous avez des citernes chargées de gaz, chargées de pétrole, chargées d'acide sulfurique.

2515

Parce qu'un train ça ne porte pas sur grand-chose. Un rail, la tête du rail a 70 millimètres puis là, il faut ajouter le champignon. Bon, ce n'est pas beaucoup. Et si vous vous promenez ici, juste en suivant la voie ferrée, vous allez vous rendre compte que le fond ce n'est pas fait pour les convois d'aujourd'hui parce qu'il n'y a à peu près aucun clou qui est appuyé sur le pied de la rail.

2520

Parce que quand les citernes passent, le rail s'enfoncé, se soulève et soulève le clou. Et le clou est à un ou deux pouces au-dessus du rail comme ça, à peu près tout le long. Ça tient comment? Et ça va lâcher comment? Parce que c'est ça, ce sont des vieilles infrastructures qu'il faut refaire et tant qu'à les refaire, on va dehors, on sort de la ville. On va en passer un bout. La maison en tremble même.

2525

Troisième raison. On a un centre-ville qui a été complètement détruit. Après la nuit d'horreur, la perte de notre patrimoine et tous nos repères, sans oublier les expropriations déchirantes, on a tout vécu ça, il est plus facile de compter ce que ça coûte que de tenter de mesurer la détresse humaine. Et ça, on l'oublie, bien sûr, parce qu'elle est souvent invisible à l'œil. Quand un chien, on l'a dit tantôt, mord, on s'en débarrasse. Il faudrait le faire ici.

2530

2535 Le centre-ville, là c'est la photo que vous avez.

LE PRÉSIDENT :

2540 Monsieur Dostie, j'imagine que ce mémoire vous allez nous le déposer?

M. PAUL DOSTIE :

Oui, oui.

2545 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Peut-être nous allons... Nous lisons tous les mémoires.

M. PAUL DOSTIE :

2550 O.K.

LE PRÉSIDENT :

2555 Alors, ce que je vous suggère de faire, je ne veux pas vous couper la parole, pas du tout, mais d'y aller peut-être aux éléments les plus forts, ce sur quoi vous voulez attirer notre attention. Mais soyez assuré que tout mémoire, tout commentaire d'ailleurs, même au questionnaire, si vous mettez des commentaires, tout va être lu par la Commission.

2560 **M. PAUL DOSTIE :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

2565 C'est juste pour que nous puissions avancer avec les autres, mais allez-y.

M. PAUL DOSTIE :

2570 Oui. Bon, je vais essayer. On est à reconstruire, vous avez la photo, vous voyez l'ancien centre-ville. Et vous avez la photo à côté où on voit le train qui l'encercle et la seule porte de sortie qu'ont les gens, parce que les convois d'aujourd'hui font un kilomètre, la seule porte de sortie c'est

2575 le lac. Et vous savez comme moi qu'au 6 juillet dernier, il y a deux maisons qui ont brûlé par le lac parce que le pétrole était sur le lac. La cabane à bateaux a brûlé, la remise et après ça, les maisons ont brûlé. On est coincé comme des rats là-dessus.

2580 Et dans l'ancien centre-ville, il y avait des commerces. Et là, assez étrange, dans le nouveau centre-ville qu'on est en train de construire, il y aura peu de commerces et ce sera surtout des gens parce que les commerces sont rendus en périphérie. Le centre-ville est éclaté. Et ce qu'on a besoin, c'est d'un cœur.

2585 Et là, avec le train entre les deux où les commerces et le quartier à peu près urbain, si vous voulez, sont dos à dos. Comment voulez-vous créer un cœur? Comment voulez-vous retrouver une animation sociale si tout ça c'est éclaté? Il faut que le train sorte pour qu'on remplisse ce trou-là, pour qu'on se réapproprie, pour que Fatima fasse partie, pour qu'on puisse tous accepter ça, et reprendre une vie normale. Ce n'est pas trop demander, la paix. Rien que ça, la paix. C'est ça qu'on vous demande. Merci.

2590 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. Maintenant, Madame Aline Gilbert.

2595 **MME ALINE GILBERT :**

Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2600 Madame.

MME ALINE GILBERT :

2605 Moi, je demeure à deux kilomètres de Lac-Mégantic dans la courbe près du Gaz Propane Latulippe et deux postes à gaz. Le soir de la tragédie, une femme m'a appelée et m'a dit « Sortez, les trains vont prendre en feu ». Car il avait perdu sept wagons en arrière de ma maison. Là, il y en a plusieurs qui ne savent pas ça parce que ça n'a pas été dévoilé à la télévision.

2610 En arrière de chez nous, j'ai été réveillé mon garçon et on voyait la lueur au-dessus de la ville de Lac-Mégantic. Mon gars est parti tout de suite car il croyait que son ami était en danger. C'est là que j'ai vu les wagons en arrière de ma maison, mais les wagons n'ont pas pris en feu.

2615 Moi, j'ai parti avec mon petit chien et j'ai monté plus haut. C'était que j'ai vu quelqu'un ont monté les wagons et personne n'a eu connaissance de ça. Ils les ont montés à Nantes, je suis restée à Nantes toute la journée car j'avais peur de retourner chez moi.

2620 Le lendemain, j'ai été voir les rails et je ne croyais pas ce que je voyais. Les rails ont un pouce et demi de haut et là ils étaient rendus à un quart de pouce. Là, ça a duré... bien, ils sont venus les faire dans le mois de mars. Moi, j'ai appelé les députés, la Ville, le gouvernement et personne n'ont fait rien. Moi, la peur grossissait assez que j'ai tombé malade. J'ai été obligée de me faire suivre par deux fois; un groupe de 15 personnes et après les Fêtes, toute seule. Je ne pouvais plus endurer ça parce que je savais que le train passait. On arrachait les clous avec nos mains là. Je ne dormais plus et j'étais stressée au bout.

2625 Quand le premier train a passé, je ne me suis même pas rendue compte et j'étais rendue avec mon petit chien à l'auto, que je n'ai même pas eu connaissance. Mais il y avait seulement deux engins et il était passé quand j'ai arrivé à l'auto.

2630 Trois inspecteurs sont venus voir ça, ils m'ont dit « Madame, vous êtes très en danger ». Et d'autres personnes de la coalition ont vu ça aussi.

2635 Quand j'ai acheté ma maison en 1962, le chemin de fer était très beau parce que je voyais du monde à tous les jours réparer le chemin de fer et c'était du bois qu'il y avait sur les trains, pas de ces wagons de pétrole.

Au mois de mars, ils sont venus remplacer les rails brisés, mais ça n'a pas aidé beaucoup, je n'avais plus peur et a recommencé à dormir et avoir moins mal à l'estomac après qu'ils ont eu réparé les rails de mon côté.

2640 Voilà, trois semaines, il a monté un gros train, ça forçait beaucoup car ça « shakait » dans ma maison. Moi, je reste à peu près à 300 pieds de la maison.

LE PRÉSIDENT :

2645 Excusez-moi, je n'ai pas compris. Vous restez à 300 pieds de?

MME ALINE GILBERT :

2650 Du rail, à peu près, oui.

LE PRÉSIDENT :

O.K., parce que vous avez dit « de la maison ».

2655

MME ALINE GILBERT :

Bon, j'avais trois rangées de bois de sept cordes chacune, elles ont toutes versé. Là, ils diront que ce n'est pas vrai que c'est si pesant que ça. Je comprends Madame Boulanger, d'hier, qui ne veut pas avoir ce pétrole près d'elle et de sa maison. Donc, j'espère que ça va vous aider à ne pas mettre la voie de contournement près des résidences avec ce fameux pétrole. Puis c'est tout, je vous remercie.

2660

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous. Je voulais savoir comment vous vous sentez aujourd'hui.

2665

MME ALINE GILBERT :

Je suis un peu moins stressée, mais je le suis encore. Tant que la voie de contournement ne sera pas faite, je vais... Depuis ce temps-là, j'ai toujours mes clés dans mes poches, prête à partir si je vois que le train fonctionnerait pas bien. Ça fait que je vois que j'ai encore beaucoup de stress, mais moins pire depuis qu'ils ont fait le rail de mon côté.

2670

LE PRÉSIDENT :

Puis une voie de contournement, pour vous, ça représenterait la délivrance?

2675

MME ALINE GILBERT :

Oui, beaucoup. Beaucoup parce que...

2680

LE PRÉSIDENT :

Il y avait une phrase dans le rapport, je pense, c'est un rapport de l'INSPQ. Juste si vous me donnez un instant, c'est difficile à suivre dans mes papiers. Ah oui, voilà, ce n'est pas de l'INSPQ, c'est de l'Agence de santé. Oh, Madame Samson a quitté. Bon, je pense que je vais attendre son retour parce que... Bon, mais peu importe, on va faire ça. Et dans son rapport, c'est indiqué que « La voie de contournement est le symbole – je cite là – le symbole de réparation pour tout le mal

2685

2690 subi et ainsi contribuerait au rétablissement de la population du Lac-Mégantic et de la région du
Granit ». Donc ça, c'est une phrase de l'Agence. Ah, Docteur Samson et de retour. En fait, j'ai
cité votre rapport, Docteur Samson.

2695 Je voulais savoir, est-ce que pour vous également ça deviendrait un symbole?

MME ALINE GILBERT :

S'il partirait de là, ce chemin de fer-là, ça serait une délivrance.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

MME ALINE GILBERT :

2705 Parce que tant qu'il va être là, on va toujours être stressé, ça c'est certain. Parce qu'on sait
qu'est-ce qui est arrivé en ville puis ça a venu près d'arriver chez nous puisque le chemin de fer a
baissé à un quart de pouce, il faut que ça aille forcé beaucoup. Ça m'étonne que ça n'a pas versé
chez nous avant. Bien, ils ont perdu sept trains, il faut qu'il y ait quelque chose qui se soit passé.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

2715 Monsieur Laporte, je profite pour vous poser la question. Je prends souvent le train
Québec/Montréal, donc les constatations et les observations qui nous ont été évoquées cet après-
midi, je les vois moi-même quand je prends le train. Il y a des tronçons où il y a deux chemins de
fer, un vers Montréal et l'autre vers Québec, puis effectivement des fois on voit des clous qui
sortent complètement du chemin de fer. Les surveillances statutaires qui doivent être faites,
j'imagine doivent remédier à ce genre de situation?

2720 **M. JEAN LAPORTE :**

2725 Il y a un certain niveau de tolérance qui est permis par la réglementation, je ne connais pas
les détails exacts, et puis il y a cinq différentes classes de voie ferrée. Et puis selon chaque niveau
de classe, les normes des seuils d'entretien sont ajustées en fonction du risque. Et la vitesse
également est réduite en fonction du risque, selon la classe de voie. Peut-être que Monsieur
Perkins....

2730 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, juste pour ma curiosité, parce qu'on parlait de trois classes jusqu'à hier. Classe 4 va à quelle vitesse?

2735 **M. JEAN LAPORTE :**

Monsieur Perkins?

2740 **M. IAN PERKINS :**

Donc, classe 4, les trains de marchandises sont permis jusqu'à 60 milles à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

2745 Et classe 5?

M. IAN PERKINS :

Classe 5, c'est 80 milles à l'heure.

2750 **LE PRÉSIDENT :**

80 milles à l'heure. Et classe 5, c'est pour les humains?

2755 **M. IAN PERKINS :**

Non, non. Ça, c'est toujours trains de marchandises.

LE PRÉSIDENT :

2760 Ah, toujours trains de marchandises. Et les trains mettons pour les humains, juste pour voir la différence.

M. IAN PERKINS :

2765 95, donc la voie rentre...

LE PRÉSIDENT :

2770

95, on parle de milles à l'heure?

M. IAN PERKINS :

2775

Oui, milles à l'heure, toujours.

LE PRÉSIDENT :

2780

D'accord.

M. IAN PERKINS :

2785

Juste parce que c'est fermé. Ça ne veut pas dire que le chemin de fer roule à cette vitesse-là.

LE PRÉSIDENT :

2790

Non, non, je comprends.

M. IAN PERKINS :

C'est le seuil de géométrie qui permet ça. Mais juste pour revenir pour parler...

LE PRÉSIDENT :

2795

O.K. Et donc, pour les trains qui transportent des matières dangereuses qui actuellement, selon ma compréhension, seraient sauf pour quelques tronçons, seraient de classe 3. Mais ceux qui rentrent en ville seraient de classe 1, dont 10 milles à l'heure, est-ce que l'entretien de ces voies ferrées doit être fait à quelle fréquence par rapport justement aux fameux clous?

2800

M. IAN PERKINS :

Donc, juste pour parler des traverses puis les clous, c'est sûr que l'entretien des traverses ça marche avec la classe de voie.

2805

LE PRÉSIDENT :

2810 Avec?

M. IAN PERKINS :

2815 L'entretien des traverses de bois puis également les crampons...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2820 **M. IAN PERKINS :**

... ça va avec la classe de voie. Donc, quand on prend une voie de classe 1, la norme, bien le minimum d'après les standards de Transport Canada, c'est que ça prend cinq traverses sur 39 pieds qui sont en bon état.

2825 **LE PRÉSIDENT :**

Mais comment on définit « bon état »?

2830 **M. IAN PERKINS :**

2835 Il est écrit qu'il n'est pas coupé, cassé, fracturé, qu'il n'est pas pourri. En principe, il est en mesure de tenir le crampon, qu'il y a une résistance structurelle. Donc, quand on regarde une photo d'une voie puis il y a une traverse avec le crampon qu'on est capable d'enlever avec notre main, bien si les deux traverses de chaque côté sont quand même en bon état, ce n'est pas traité comme un défaut.

LE PRÉSIDENT :

2840 O.K. Mais normalement, il y a des inspections statutaires sur une base régulière?

2845

M. IAN PERKINS :

2850 Les inspections, ça va être basé sur le tonnage puis la classe de voie. Si on va chercher quelque chose comme entre Montréal et Québec, on parle d'une inspection de deux fois par semaine.

LE PRÉSIDENT :

2855 O.K., d'accord.

M. IAN PERKINS :

2860 Puis par-dessus, il y a des inspections également de géométrie puis des inspections au niveau ultrason pour le rail tel quel. Ça fait que quand on parle des inspections visuelles, bien ça se fait deux fois par semaine.

LE PRÉSIDENT :

2865 Et c'est la compagnie propriétaire qui a la responsabilité de procéder aux corrections?

M. IAN PERKINS :

2870 Les réparations?

LE PRÉSIDENT :

Les réparations.

2875 **M. IAN PERKINS :**

Ils peuvent les sous-traiter, ils peuvent les faire. Ça, ça va dépendre du chemin de fer.

LE PRÉSIDENT :

2880 Est-ce qu'ils doivent vous en faire part?

2885

M. IAN PERKINS :

Non.

2890

LE PRÉSIDENT :

Quand ils font un suivi, est-ce qu'ils font un rapport de suivi à une instance quelconque?

2895

M. IAN PERKINS :

L'inspection, il y a un rapport qui est fait, puis tous les défauts sont enregistrés. S'il y a des défauts, des mesures correctives nécessaires, dans ce temps-là c'est fait à l'interne, leur registre à eux. Ça, c'est rapporté à Transport Canada, ce n'est pas le BST.

2900

LE PRÉSIDENT :

Non, non, je comprends. Mais c'est rapporté à Transport Canada?

2905

M. IAN PERKINS :

Il faudrait demander à Transport Canada exactement about...

LE PRÉSIDENT :

2910

... d'accord, merci Monsieur. Merci, Madame.

MME ALINE GILBERT :

Merci.

2915

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, Monsieur Robert Bellefleur.

2920

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Oui, Robert Bellefleur, porte-parole de la Coalition des citoyens. Étant donné qu'on parlait justement de l'état des voies ferrées, j'ai cru bon de vous laisser une photo. C'est la voie ferrée

2925 devant chez moi à 1 000 pieds de la maison dans la portion de la courbe la plus aigüe, la plus prononcée, derrière la Polyvalente de Lac-Mégantic. C'est la photo très récente que j'ai prise.

LE PRÉSIDENT :

2930 Donc, je vais la conserver pendant votre présentation et ensuite, je vais vous la redonner. Et vous la remettrez, si vous n'avez pas d'objection, à la Coordinatrice en arrière avec vos coordonnées pour qu'on puisse y référer éventuellement sur le site Web du BAPE.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

2935 Parfait, O.K. Je voulais un petit peu apporter un éclairage à la présentation de Docteur Samson. Une hypothèse en lien qu'il y avait un paradoxe qu'on a exprimé tout à l'heure à l'effet qu'en 2014, le taux de détresse psychologique, le sentiment d'insécurité était plus bas qu'en 2015, je pense. C'est ça?

2940

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça.

2945 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Il y a eu comme un...C'est que vous l'avez soulevé lors de la présentation. Comment ça qu'en 2014 la détresse psychologique et le sentiment d'insécurité...

2950 **LE PRÉSIDENT :**

... a augmenté avec les années.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

2955

... a augmenté après par rapport à...

LE PRÉSIDENT :

2960

... en 2015 par rapport à 2014.

2965 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2970 Allez-y.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Ce n'est pas 2015. C'était 2014, je pense, hein?

2975 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, on commençait en 2014 et ensuite 2015 et 2016.

2980 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

C'est ça, O.K.

LE PRÉSIDENT :

2985 L'augmentation a eu lieu... À moins que Docteur Samson me corrige.

DRE ISABELLE SAMSON :

2990 Oui, c'est l'insécurité dans le quartier qui a augmenté effectivement entre... La détresse psychologique, il y a eu une petite augmentation. Bien, il y a eu une augmentation qui s'est restabilisée. Mais le sentiment d'insécurité, il y a effectivement un « peak » en 2015. Dans les deux cas, c'est...

2995 **LE PRÉSIDENT :**

Un sentiment d'insécurité.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3000 C'est ça.

DRE ISABELLE SAMSON :

3005 Détresse psychologique et sentiment d'insécurité, il y a un petit « peak » en 2015.

LE PRÉSIDENT :

3010 C'est ça.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3015 O.K. C'est qu'il y a une variable importante qui n'a pas été, je pense, analysée à ce niveau-là. C'est que la reprise du transport des matières premières, CMQ a obtenu l'autorisation de transporter des matières dangereuses à partir de décembre 2014.

LE PRÉSIDENT :

3020 Hum, hum.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3025 Donc, le transport des matières dangereuses a recommencé en janvier 2015 et ça peut correspondre au stress ressenti et augmenté de la population.

LE PRÉSIDENT :

3030 Le train a repris, Madame Arguin, combien de temps après la catastrophe?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3035 Je ne peux pas vous dire exactement. Encore là, je n'y ai été pas, mais...

LE PRÉSIDENT :

3040 Environ, je ne veux pas une date.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3040 Ça a repris immédiatement à l'automne.

LE PRÉSIDENT :

À l'automne?

3045

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Je ne sais pas s'il y a quelqu'un ici qui le saurait. On s'entend novembre/décembre 2013.

3050

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est un ordre de grandeur que je voulais savoir. Et dès que le train a repris ses fonctions, est-ce que la population... Est-ce que le train transportait, dès le début de son fonctionnement, des matières dangereuses?

3055

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Non.

3060

LE PRÉSIDENT :

Non, combien?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3065

C'est comme Monsieur Bellefleur a dit, c'est revenu à la fin de l'année 2014, début 2015 où la compagnie ferroviaire a eu l'autorité de recommencer à transporter des matières dangereuses.

LE PRÉSIDENT :

3070

O.K.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3075

C'est qu'à cette période-là, c'était le syndic, la MMA, de 2013 à la fin 2014, qui gérait le transport ferroviaire suite à l'achat par la CMQ qui ont apporté quelques réparations à la voie, ils ont par la suite obtenu l'autorisation de Transport Canada. Il semblait qu'ils satisfaisaient aux normes de transport de matières dangereuses. Donc, c'est là que le stress de la population a repris de plus

3080

bel. À mon niveau, en tout cas c'est ce que je pense comme hypothèse. Je pense que c'est analysable.

3085

Il y a aussi le fait, tout à l'heure on parlait, vous disiez « Si jamais le transport du pétrole reprend, ça va avoir un impact sur la population ».

LE PRÉSIDENT :

3090

Excusez-moi, je n'ai jamais dit ça.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

O.K., non, vous avez posé une question à cet effet-là.

3095

LE PRÉSIDENT :

Impossible que j'aie dit ça.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3100

O.K., je me rectifie. Vous avez posé la question « Est-ce que ça pourrait avoir une incidence sur le stress? »

LE PRÉSIDENT :

3105

Oui.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3110

O.K. Moi, je tenais sciemment à rappeler à la Commission que ce qui se passe actuellement est 10 fois plus dangereux que le pétrole.

LE PRÉSIDENT :

3115

C'est-à-dire? Soyez plus explicite.

3120 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Il passe en moyenne dans les convois, c'est 8 à 10 citernes de gaz propane, pratiquement 60 tonnes du citerne. Il passe souvent 6 à 8 acide sulfurique, 4-5 chlorate de sodium et puis de temps à autre 2 citernes de gazoline avec éthanol. Écoutez, c'est plus dangereux qu'un train de pétrole qui a explosé ici. Imaginez-vous le nuage toxique que ça pourrait créer? Et imaginez-vous si le vent se mettait de la partie? Lac-Mégantic serait balayée, Frontenac aussi, Marsboro, plusieurs localités à des milles à la ronde. Donc, la frayeur qu'on ressent, elle n'est pas fictive, elle est réelle. Ça fait que je tenais à le souligner.

3130 **LE PRÉSIDENT :**

Je profite de ça pour demander à Monsieur Laporte. Monsieur Laporte, qu'est-ce qui, selon vos études au BST, serait plus sécuritaire? Le transport des matières dangereuses, je sais que c'est une question classique, mais le transport par train ou le transport par camion?

3135

M. JEAN LAPORTE :

Je ne peux pas vraiment répondre de façon précise par rapport au camion parce qu'on ne fait pas enquête sur le camionnage. Notre mandat se limite au transport sous juridiction fédérale, donc le ferroviaire, maritime, pipeline et aérien.

3140

Par contre, si je compare les quatre modes de transport dans lesquels on opère, notre perspective c'est que tous les modes de transport peuvent transporter des matières dangereuses de façon sécuritaire, on le voit à tous les jours. Il s'agit de bien identifier les risques et puis de bien les gérer ces risques-là de façon proactive.

3145

La plupart du temps, quand on fait nos enquêtes, ce qu'on découvre c'est des manquements, des risques qui n'ont pas été identifiés, des changements dans les opérations qui nécessitaient des révisions aux analyses de risques qui n'ont pas été faites ou qui étaient incomplètes. Des manquements au niveau de la gestion des risques au point de vue de l'entretien, au point de vue de la formation, au point de vue des procédures d'opération, la vitesse.

3150

Donc, c'est une question de bien connaître ces risques, de bien les gérer, puis ça peut se faire de façon parfaitement sécuritaire par train, par camion, par avion, par navire ou par pipeline. Mais il s'agit de gérer tout ça puis de bien connaître dans quoi on s'embarque et puis de réagir à chaque fois qu'il y a un changement. Ça peut être des changements qui peuvent paraître à première

3155

3160 vue minimales, mais qui ont des implications importantes au niveau de risque qu'il faut identifier puis ajuster nos mesures en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

3165 Merci. Allez-y, vous pouvez poursuivre.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3170 Un dernier élément. On a tout à l'heure mis en évidence que possiblement même si on retirait la voie ferrée du centre-ville que les gens fortement exposés ne s'en remettraient peut-être pas aussi facilement.

3175 Moi, c'est sûr que je considère que pour certains, quand tu as perdu un enfant, quand tu as perdu ton commerce, ton emploi, tu es marqué à la vie. Par contre, il y a une bonne proportion de la population qui, au niveau de ce qu'on parle, du sentiment d'insécurité, qui bénéficierait du fait que le train soit sorti de la ville. Je considère que le stress diminuerait davantage. D'ailleurs, la dame qui m'a précédé en a fait mention « Moi, ça serait une délivrance ».

3180 Pour une bonne partie de la population, ça va être une délivrance. Mais pour ceux qui ont perdu des êtres chers, écoutez, c'est un deuil qu'on traîne ça toute une vie.

LE PRÉSIDENT :

3185 Je comprends, je compatis, mais qu'est-ce que vous voulez me faire comprendre exactement? C'est quoi le message que vous voulez passer?

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3190 Bien, c'est parce qu'on a tout à l'heure amené, je pense que c'est avec Docteur Samson, que même le retrait du train, pour certains, n'apporterait pas un rétablissement.

LE PRÉSIDENT :

3195 Oui.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3200 Moi, je dis, lorsqu'on a été fortement exposé, on a perdu des êtres chers, c'est bien normal qu'on ne s'en remette peut-être pas. Alors que pour certains autres, qui ont été moins affectés, eux autres vont pouvoir reprendre une vie normale. Donc, il faut penser aussi à l'ensemble de la population.

3205 **LE PRÉSIDENT :**

Et dans ce sens-là, qu'est-ce que vous demandez à la Commission?

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3210 Bien, de vraiment considérer le retrait de la voie ferrée du centre-ville comme un élément thérapeutique pour la population.

LE PRÉSIDENT :

3215 C'est très clair, merci.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

3220 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3225 Hier, pendant que j'appelle la dernière intervenante de l'après-midi, Madame Ginette Isabel. Hier, Docteur Samson vous avez indiqué à la Commission à quel point, à partir d'un événement comme celui-ci, de rebâtir le centre-ville, de réaménager la voie ferrée pouvait être un projet structurant qui amène une certaine cohésion ou solidarité à travers la population. Je voulais savoir, est-ce que le réaménagement du centre-ville, sans le déplacement de la voie ferrée, peut être considéré comme un projet structurant?

3230 **DRE ISABELLE SAMSON :**

3235 Tout à fait, s'il est fait par les gens avec les gens. J'étais là au moment de réinventer la ville et puis il y avait une très grande mobilisation. Je pense que nos informations, entre autres l'enquête que l'INSPQ a fait, démontre que l'annonce de la destruction du centre-ville restant a été un

3240 contrecoup dans cette démarche-là. Mais projet structurant si on fait en sorte qu'il ne divise pas, peut être considéré comme un projet qui peut participer à la santé. Aussi, bien l'économie est un déterminant de la santé. Je comprends quand les gens disent qu'on a mis l'économie avant les gens, mais l'économie c'est aussi les gens, c'est un déterminant très puissant de la santé.

3245 Moi, d'un point de vue de santé, s'il y avait démonstration que sans rebâtir le centre-ville, il y aurait des impacts au niveau de l'emploi qui étaient importants, c'est sûr que ça, ça génère son lot de méfaits au niveau de la santé. L'emploi est générateur de santé.

3250 Donc, une revitalisation économique c'est un déterminant de la santé clair. Ça fait qu'il y a un lien entre rebâtir. Maintenant rebâtir autour d'une voie ferrée, il n'y a pas de consensus dans notre société pour les marges, les distances séparatrices, mais c'est clair que la vision qui est mise de l'avant c'est de rebâtir sans voie ferrée. Puis ça, ça peut être un projet positif.

LE PRÉSIDENT :

3255 Monsieur Forest, je vous... Monsieur Forest, j'ai vu dans d'autres dossiers, que ça soit par exemple des lignes de transport d'électricité à haute tension, la mise en place d'un aqueduc, le transport du pétrole, c'est toujours un défi d'avoir des emprises qui rassurent suffisamment la population. Est-ce que votre ministère se préoccupe de la grandeur de l'emprise?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

3260 Par rapport aux emprises, non. Lorsqu'on parlait tantôt de transport, au niveau des transports, il y a des emprises qui sont déjà affectées selon le type de transport. Mais ce n'est pas un volet qui touche à la sécurité civile, on n'a pas abordé ça au niveau des emprises. Nous, ça va être au niveau de l'intervention, c'est un générateur de risques. Donc, nous, on va intervenir auprès du générateur de risques pour voir ce qui peut être apporté pour minimiser des impacts sur la population, sur les infrastructures avoisinantes.

LE PRÉSIDENT :

3270 Mais post-problème?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

Bien, comme je vous dis, un générateur de risques et là on parle toujours du transport de matières dangereuses, donc les gens, la compagnie sait qu'elle amène un certain risque à un

3275

endroit. On le vit aussi dans les municipalités le long de la Rive-Sud de Montréal qui ont beaucoup d'industries avec des matières dangereuses.

3280

Donc, avec les municipalités, ils vont faire un Comité pour voir comment on peut gérer le risque, l'entreprise est là. Donc, comment on peut faire pour atténuer le risque sur la population qui est aux alentours de ces usines-là.

3285

Donc, la Municipalité travaille de concert avec l'industrie pour voir comment qu'on peut améliorer parce qu'elle est là l'usine, elle a son risque. Donc, comment on peut travailler pour rendre moins grand l'impact sur la population si jamais il arrive un incident.

LE PRÉSIDENT :

3290

Est-ce que votre ministère est un facilitateur?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

3295

Oui, on travaille avec eux. C'est sûr que, comme je disais tantôt d'entrée de jeu, que les municipalités sont les premières à intervenir en matière de sécurité civile, donc on est là pour les soutenir dans ces démarches-là. Mais c'est eux autres qui « lead » les comités.

LE PRÉSIDENT :

3300

Je comprends. Docteure Samson.

DRE ISABELLE SAMSON :

3305

Oui, c'est sûr que nous... Moi, je suis du monde de la santé publique puis on est plus prévenir que guérir. Mais le côté gestion de risques, je rappelle qu'il y a deux volets à l'équation, il y a probabilité et puis il y a conséquences.

3310

Alors oui, gérer les conséquences, puis d'ailleurs on fait allusion aux industries fixes puis je me demande pourquoi il n'y aurait pas juste des trains-clé sur des itinéraires-clé. Mais on pourrait aussi cibler des tronçons dangereux puis faire des scénarios selon les matières comme les entreprises fixes font des scénarios.

J'ai de la difficulté à comprendre, comme non experte du transport, pourquoi ça, ça ne pourra pas se faire aussi pour le transport. Mais chose certaine, c'est que ça, c'est la gestion du

3315 risque d'un coup qu'il s'est produit, donc c'est de réduire les conséquences, puis les scénarios puis se pratiquer. Comme Madame Arguin le mentionnait, c'est très utile.

3320 Nous, en santé publique, la notion de... quand on se met à penser en tant que urbanisation, développement bâti, c'est clair que là on est en prévention du risque. Puis des marges séparatrices, ce n'est pas facile à déterminer puis il y a même des controverses selon les types d'usage, mais c'est un savoir qui est en train de se développer, qui est lent à développer mais qui doit absolument se développer.

3325 Puis nous, en santé publique, on a beaucoup cette préoccupation-là, mais c'est une expertise qui est vraiment de plusieurs partenaires qui doivent se mettre ensemble pour l'évaluer. Mais quand on parle d'une nouvelle voie ferrée, je ne pense pas qu'on peut faire fi d'explorer une distance séparatrice qui serait protectrice.

3330 Puis ça fait un peu allusion à hier, vous me demandiez « Le 500 mètres versus le 300 mètres » puis tout ça. Mais comme société, on n'a pas d'outils pour se baser factuellement en ce moment, pour apprécier proactivement y a-t-il un risque oui ou non?

3335 Alors, on en revient à réduire la probabilité d'un incident parce qu'on n'a pas, au niveau préventif, on n'a pas de consensus sur des marges des zones tampon. Mais ça serait bien le « fun » de s'en donner, c'est sûr. Puis là, au niveau de la prévention, bien c'est toutes les mesures que Monsieur a nommées. Mais il y a deux côté à l'équation.

LE PRÉSIDENT :

3340 Je prends l'exemple, peut-être un peu plus défini, dans le domaine de l'environnement où on indique que la voie ferrée, la distance la plus proche du lac serait de 100 mètres et donc, on dit que c'est un élément positif. Mais ce 100 mètres-là est fixé comment, Madame Rail?

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

3345 Je m'excuse, je ne comprends pas votre question.

LE PRÉSIDENT :

3350 On a dit que la voie ferrée actuelle, la distance la plus proche du lac, elle est de 100 mètres. C'est pour indiquer que donc il y a une certaine protection du lac, de la flore, mais surtout du lac. Mais ce 100 mètres-là, il vient d'où?

MME MARIE-EMMANUELLE RAIL :

3355

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

LE PRÉSIDENT :

3360

C'est rare que je vois lever la main, alors ça me rappelle mon ancienne profession de professeur à l'Université.

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

3365

Bien, écoutez, je vais tenter une réponse. Jean-François Cloutier, moi, je suis à la Direction régionale du Ministère de l'Environnement, je travaille à Sherbrooke. La politique de protection des rives du littoral, des plaines inondables prescrit une bande riveraine de 10 mètres ou 15 mètres. Ça, c'est la notion que le Ministère de l'Environnement a au sujet de la contamination de l'eau, pour pas qu'il y ait un contaminant qui rentre en contact avec l'eau de surface. Dans ce cas-ci, on est amplement à l'extérieur du 10 ou du 15 mètres prescrit à la politique.

3370

LE PRÉSIDENT :

3375

O.K. Mais c'est indépendamment de la nature du sol, indépendamment des substances, indépendamment des volumes qui sont transportés. C'est juste une distance définie sur quel type de critère?

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

3380

Je vous dirais le critère premier c'est premièrement, il faut éviter l'expropriation. Le 10 mètres et le 15 mètres, il y a beaucoup de choses qui ne sont pas permises à l'intérieur de la bande riveraine. Ça fait qu'il y a une législation spécifique au sujet des bandes riveraines et les citoyens de Lac-Mégantic ne peuvent pas faire ce qu'ils veulent autour du lac sur cette bande de 10 mètres-là. Une bande supplémentaire impliquerait beaucoup de coûts et ça serait quelque chose d'assez majeur au niveau de la réglementation. Pour l'instant, ce qu'on possède, c'est 10 ou 15 mètres.

3385

LE PRÉSIDENT :

3390

Ce matin, comme tous les matins d'ailleurs, je me suis levé tôt et étant donné que ma chambre est assez exiguë, j'ai dit « Je vais prendre l'auto et je vais aller faire un petit tour autour du

lac », ce que j'ai fait. Et j'ai vu finalement que plusieurs résidences ne respectent pas cette distance protectrice et défrichent jusqu'au lac. Est-ce que c'est acceptable?

3395

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

La politique va permettre l'entretien de la végétation herbacée. Alors, la politique provinciale permet la tonte de gazon; au niveau des agriculteurs, permet la culture du sol à l'intérieur de la bande riveraine. C'est des choses, au niveau de la végétation, qui ne sont pas préoccupantes pour la qualité de l'eau, c'est des choses qui sont permises.

3400

Au niveau de la réglementation municipale, les municipalités peuvent être plus sévères et interdire la tonte, par exemple, dans la bande riveraine de 10 ou de 5 mètres, comme elles souhaitent. Ce qui est interdit au niveau de la végétation, c'est la coupe des arbres et arbustes, les arbres inférieurs à un diamètre de 10 centimètres à hauteur de poitrine.

3405

LE PRÉSIDENT :

Mais ce que j'ai vu, c'est qu'il n'y a pas du tout d'arbres.

3410

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Et pour répondre à l'autre question que vous aviez posée. Les gens qui sont déjà en place dans la bande riveraine possèdent un droit acquis. Alors, eux, ils peuvent occuper légalement le territoire de la bande riveraine. Ils ne pourraient pas s'agrandir, par exemple, s'ils viendraient pour modifier la construction ou l'ouvrage.

3415

LE PRÉSIDENT :

Mais ils peuvent enlever la végétation?

3420

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

La tonte des herbacés. Alors, la tonte du gazon, c'est...

3425

LE PRÉSIDENT :

Mais des arbustes?

3430

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Couper les arbustes, c'est interdit au niveau de la politique provinciale.

3435

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y a pas de droit acquis pour ça?

3440

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Non, pas au niveau de l'entretien. Couper un arbuste en bande riveraine est interdit en vertu de la politique. Couper le gazon, par contre, ça c'est permis.

3445

LE PRÉSIDENT :

Mais donc, plusieurs devraient être en infraction? Enfin, je vous pose la question tout naïvement.

3450

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Le contrôle de ce qui se fait en bande riveraine, c'est un enjeu. Il y a des infractions qui sont pires que d'autres. Installer une piscine en bande riveraine, c'est peut-être pire que couper un arbuste. Alors, t'sais, il faut prioriser un peu les interventions qu'on fait sur le terrain.

3455

Au niveau des citoyens, la délégation de la politique de protection des rives se fait à la municipalité. Donc, c'est la Municipalité qui intervient auprès des citoyens. Le Ministère de l'Environnement va intervenir aux cinq fins, alors les fins municipales, commerciales, publiques, accès public. Ça fait que plus les compagnies, les choses comme ça.

3460

LE PRÉSIDENT :

Merci. Et je remercie également ma collègue qui me fait gentiment signe que je suis hors mandat. Donc, à vous la parole, Madame Ginette Isabel.

3465

MME GINETTE ISABEL :

Oui, je suis une citoyenne de Frontenac, je suis la voisine d'Isabelle qui a parlé hier, donc je suis encore plus près de la voie de contournement qui est proposée. Je vais être à peu près, mon

3470

terrain, à 200 mètres de la voie de contournement prévue, en tout cas ce qui est un peu retenu.

3475

Moi, je travaille aussi dans un organisme de développement économique, donc notre bureau est passé au feu au centre-ville. J'ai été aux premières loges pour aider les commerçants dans leur réinstallation. Donc, j'ai passé un quatre ans à donner de l'aide pour la réinstallation à Lac-Mégantic.

3480

Donc oui, j'habite à Frontenac, mais oui aussi, je suis très impliquée à Lac-Mégantic. Et je trouve ça difficile d'entendre que les gens de Lac-Mégantic ont beaucoup de difficulté à vivre et de penser que les gens qui habitent à l'extérieur de Lac-Mégantic vont très bien. C'est un premier constat.

3485

Je ne suis pas ici pour décider ou proposer, je veux dire, une ou plusieurs options. Je suis ici pour poser deux questions. Moi, j'habite à 200 mètres, comme je disais, on parle que le train va passer sous la route 204, donc tout près de chez moi. On va peut-être être obligé de faire des explosions pour faire ce tunnel qu'on nous parle. Je voudrais savoir si les experts peuvent me rassurer quant à cette problématique d'explosion-là et s'il n'y aura pas des fissures qui vont se faire au niveau des solages et toute l'instabilité des terrains.

3490

LE PRÉSIDENT :

3495

J'imagine que vous faites référence à l'option 3, qui est le corridor 1, que l'initiateur, que la Ville de Lac-Mégantic a retenue pour poursuivre de façon proactive quelques recherches. Je vous avoue, je suis un petit peu embêté parce que je ne pourrai pas recevoir votre question pour une simple raison. Pas parce qu'elle n'est pas pertinente, elle est drôlement pertinente, sauf que nous n'avons pas les informations.

3500

Ce qui a été fait jusqu'à maintenant par l'initiateur et son équipe, ils sont en train de travailler sur un document de travail, un document de travail qui est en dehors du mandat de la Commission d'ailleurs. La Commission n'a pas l'intention d'en prendre connaissance parce que c'est un document de travail qui devra recevoir l'aval du Ministère de l'Environnement. Et pour que le Ministère de l'Environnement donne son aval, d'après les explications qui nous ont été fournies hier, il faut que le Ministère consulte plusieurs directions, plusieurs ministères, arrive avec une batterie de questions, arrive possiblement avec le rapport de notre Commission pour voir s'il y a divergence ou s'il y a convergence. Mais s'il y a divergence, quoi inclure, quoi exiger, ce qu'on va dire le promoteur, l'initiateur, pour dire « Bien, il faut examiner tel et tel autre aspect ». Et il est possible, je parle de façon théorique, il est possible que finalement le corridor 1 ne soit pas retenu. Je parle de façon tout à fait théorique.

3505

3510 Donc, il faut d'abord attendre de voir qu'est-ce qui, de façon claire et officielle, sera retenu et sur quoi sera appelé à travailler de façon officielle l'initiateur ou le promoteur, que l'initiateur a l'intention d'embaucher dans les prochaines semaines, selon l'information qu'elle nous a donnée et qu'elle nous a fournie hier.

3515 Donc, je ne peux pas prendre votre question.

MME GINETTE ISABEL :

3520 Et ma deuxième question, je ne sais pas si vous pourrez la prendre non plus. C'est advenant qu'il y ait une voie de contournement qui prenne un de ces tracés qui passent, pour moi c'est impensable de demeurer à 200 mètres de la voie ferrée. Et ma question c'est: est-ce qu'on va pouvoir quitter dans des conditions décentes? Moi, je suis à un an de ma retraite et c'est clair que... excusez-moi, que penser à devoir m'en aller sans l'argent que j'ai besoin pour partir, ça serait indécent. Est-ce qu'on peut avoir des engagements qu'on va avoir des conditions décentes pour
3525 quitter nos maisons?

LE PRÉSIDENT :

3530 Très bien. Madame Arguin, j'ai bien compris hier que vous allez lancer un appel d'offres, vous allez embaucher un promoteur. Mais est-ce qu'il est possible aujourd'hui que vous preniez, vous, des engagements formels? Je pense que vous avez le droit, mais vous pouvez décliner de prendre des engagements. Est-ce que vous pouvez prendre des engagements qui font suite un peu à votre réponse d'hier, à l'effet que vous allez témoigner une ouverture à toutes les personnes qui restent relativement proches de la voie ferrée pour arriver à des accommodations ou encore à des
3535 compensations qui soient décentes? Est-ce que vous pouvez prendre cet engagement aujourd'hui?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3540 Absolument, Monsieur le Président. Comme mentionné hier, même si on n'a pas encore la procédure complètement établie parce que comme vous avez mentionné, on s'apprête à aller en appel d'offres pour déterminer un modèle d'affaires, mais il est certain comme un peu mentionné plus tôt quand je faisais référence à la méthodologie proposée pour une étude d'impact sur la santé, où effectivement une de ces étapes importantes-là était de rencontrer les gens qui pourraient aboutir près d'une voie de contournement, pour vraiment prendre le temps de s'asseoir avec eux, avec
3545 elles, et jaser sérieusement.

3550 Et puis, je peux prendre l'engagement personnel aujourd'hui, même si je ne suis pas dans la mesure de parler de signe de dollars exactement, je prends certainement l'engagement personnel, comme initiateur du projet, qu'il serait tout simplement inacceptable pour l'initiateur du projet, on la veut la voie de contournement mais on ne la veut pas dans le non-respect et dans la destruction de l'être humain.

3555 **LE PRÉSIDENT :**

Et ce genre de rencontres, éventuellement, seraient... parce qu'hier vous avez dit « Ça sera des rencontres communes ». Mais pour avoir vu d'autres dossiers, cette chose-là ne se règle pas de façon commune.

3560 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

3565 Non, il y a deux choses différentes. La rencontre commune c'était la rencontre qui était déjà prévue au calendrier de l'étude de faisabilité une fois que le rapport de l'étude 1B, donc l'étude d'impact et l'avant-projet préliminaire, serait déposé et approuvé par les gouvernements. Donc, encore là, sur le calendrier, on parle de déposer ce document-là aux instances gouvernementales à la fin juin. Donc, suite à ça, on propose une séance d'information similaire à celle qu'on a tenue l'année dernière en mai 2016 collectivement, pour informer collectivement.

3570 Ce, sur quoi je m'engage aujourd'hui, c'est après la décision du « Go / No Go », assumons, par exemple, que nous aurions un « Go » et qu'effectivement il y aurait un projet de voie de contournement, c'est le déclencheur pour avoir des rencontres individuelles avec les individus qui seraient impactés par une projet de voie de contournement.

3575 Et puis peut-être avant, si jamais dans une recommandation il y aurait d'aller de l'avant pour la méthodologie proposée sur l'étude d'impact sur la santé, il pourrait même y avoir, comme nous l'avons suggéré, des rencontres avec ces personnes-là avant même le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement.

3580 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame.

3585

MME GINETTE ISABEL :

3590 Bien, le message que je veux laisser, c'est qu'on parle tout à l'heure du « Je » qui ne doit pas aller à l'encontre du « Nous ». Je pense qu'avec la quantité de gens qui vont avoir un impact si la voie de contournement se fait, je pense qu'on peut aussi parler au « Nous » et je pense qu'il faut faire très attention à ne pas créer une deuxième tragédie avec cette voie de contournement.

3595 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame, pour ces mots d'encouragement et d'espoir.

Et nous allons arrêter immédiatement pour reprendre ce soir à 19 heures. Merci.

3600

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 MAI 2017 À 19 h

3605

3610

3615

3620

3625

3630

3635

3640

Je soussignée, CINDY LAVERTU, sténographe officielle, certifie 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 de la visioconférence et de l'audio mis à ma disposition, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3645

Cindy Lavertu

CINDY LAVERTU, s.o.

Membre du tableau des sténographes officiels

3650