

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 30 mai à 19 h
Centre sportif de Mégantic
5400, rue Papineau
Lac-Mégantic

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 30 MAI 2017

MOT DU PRÉSIDENT	1
------------------------	---

PÉRIODE DE QUESTIONS

DR. RICHARD LEFEBVRE, DR. GÉRARD CHAPUT	6
M. ROBERT BELLEFLEUR, M. ANDRÉ BLAIS, M. GILBERT CARETTE	16
M. BRUNO TURMEL, M. JEAN-DENIS CLOUTIER	32
M. JACQUES BRETON, MAIRE DE NANTES	47
M. MICHEL PLANTE.....	63
M. RAYMOND LAFONTAINE	65
MME NATHALIE GOBEIL.....	67
MME FRANÇOISE TURCOTTE.....	70
M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE	76

MOT DE LA FIN	81
---------------------	----

AJOURNEMENT

**SÉANCE DU 30 MAI 2017
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors bonsoir, Mesdames et Messieurs. Bienvenue à cette troisième et dernière séance de consultation publique sur les Options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic.

10

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

15

Dès maintenant le registre est ouvert. Donc, les personnes qui désirent s'inscrire peuvent aller à la table à l'accueil en arrière de la salle.

Évidemment, les premiers arrivés les premiers servis. C'est-à-dire ils seront appelés en premier pour intervenir à la table ici en avant, la table des intervenants.

20

Je tiens à souligner que pour favoriser la participation des citoyens, pour permettre aux personnes et groupes intéressés de s'exprimer sur le sujet et pour permettre à la commission d'avoir le meilleur éclairage quant à vos préférences, à vos préoccupations et aux enjeux que vous considérez, la commission a décidé d'utiliser plusieurs approches.

25

Je m'excuse, je l'ai dit à la première séance, je l'ai dit à la séance cet après-midi et je le redis encore ce soir, c'est peut-être redondant pour certains d'entre vous, mais c'est extrêmement important, c'est crucial. Parce que si vous ne vous prévalez pas de ce que nous vous offrons, nous ne pourrions pas faire, comme commission, un travail aussi bien, aussi soigné que si vous participez.

30

Donc, vous avez plusieurs moyens qui sont mis à votre disposition pour vous exprimer. La première approche, bien sûr c'est de vous inscrire ici en salle, au registre et venir vous exprimer devant la commission.

35

S'il vous plaît, en arrière, parlez juste un peu moins fort. Merci.

La deuxième possibilité c'est de répondre à un bref questionnaire qui ne prendrait que quelque cinq minutes à compléter et qui vise à recueillir vos opinions sur les différentes options. Et vous pouvez le faire de deux façons : soit d'aller directement sur le site Web du BAPE, ou

40

encore vous pouvez le compléter en version papier, version papier qui est disponible ici à la salle, en arrière, ou encore aux trois centres de consultation de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac.

45

Bien sûr, si vous utilisez la version papier, nous vous invitons à la retourner par la poste en utilisant l'enveloppe préaffranchie ou encore à la remettre directement à une des deux personnes à la table d'accueil.

50

La troisième possibilité. Vous pouvez remplir un formulaire qui s'appelle « dépôt de mémoire » qui est disponible à la fois en salle et sur le site Web du BAPE.

55

Et enfin, vous pouvez bien sûr rédiger un mémoire. Vous pouvez le déposer sur place ici même ou le transmettre par la poste à l'attention de la coordonnatrice de la commission, Madame Lynda Carrier.

60

Je vous rappelle que la date limite pour la réception des mémoires et des questionnaires complétés est le vendredi 9 juin, que ça soit en format papier ou en format électronique, c'est le vendredi 9 juin. Donc, vendredi de la semaine prochaine.

65

Je vous rappelle quelques toutes petites règles de procédure. À chacune de vos interventions, vous devez vous adresser au président de la commission. S'il s'agit d'une question je la dirigerai aux personnes concernées et il est possible que j'adresse la question à plus d'une personne que celle initialement prévue au départ.

S'il s'agit d'une opinion, il est question que j'échange avec vous quelques minutes afin de mieux la comprendre, et je pense que ça a été le cas dans pour toutes les personnes qui sont venues présenter un mémoire depuis hier.

70

Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux comme ça a été le cas jusqu'à maintenant, et je vous en félicite.

75

Avant d'appeler le premier intervenant, je demanderais à monsieur Laporte du Bureau de la sécurité du transport de répondre à la question qu'il avait prise en note concernant les neuf catastrophes d'envergure qui ont eu lieu au Canada entre 1995 à 2015. Et s'il y avait des particularités par rapport aux résidences les plus proches et quels sont les changements qui ont eu lieu, s'il y a eu, avant la poursuite des activités ferroviaires.

80 Alors, Monsieur Laporte, à vous la parole.

M. JEAN LAPORTE :

85 Donc, on a examiné pendant la pause les neuf évènements en question et nous avons catégorisé six des neuf évènements ont eu lieu en milieu urbain. Donc, qui ont affecté une population, un nombre de résidents un peu plus important. Les trois autres étant en milieu rural. Donc, moins grands impacts au niveau de la population, malgré qu'il y a eu des déversements.

90 Certains de ces évènements-là n'ont pas fait l'objet d'une enquête du BST. Donc, on se pose un petit peu la question : sous quel motif la sécurité publique du Canada, pas la sécurité civile du Québec, a classifié ces évènements comme catastrophiques, parce que c'était des incidents relativement mineurs, à notre avis, et n'ont pas fait l'objet d'une enquête approfondie.

95 Ces enquêtes-là, celle de Lac-Mégantic a donné lieu à des recommandations et j'en ai parlé cet après-midi, des suivis qui ont été pris. Les autres évènements qui font partie de cette liste-là, on n'a pas de recommandations spécifiques qui ont été formulées suite à ces évènements-là en particulier.

100 Par contre, on a relevé qu'il y a trois autres évènements importants au niveau ferroviaire qui ne font pas partie de cette liste-là, et qui datent de 2014 et 2015. Donc, il y a un incident, un déraillement ferroviaire qui a eu lieu à Plaster Rock au Nouveau-Brunswick en 2014 où il y avait eu incendie important. Et en 2015 deux déraillements avec incendie, déversement de pétrole important dans le nord de l'Ontario, près de la municipalité Gladwick et Gogama, qui ont eu lieu en février 2015.

105 Ces évènements-là, dans le cas de Plaster Rock, on n'a pas formulé de recommandation spécifique. Dans le cas de Gladwick on vient de formuler une nouvelle recommandation visant ou demandant à Transport Canada de revoir ou de faire une étude sur les facteurs qui accroissent la gravité des déraillements mettant en cause des marchandises dangereuses et de déterminer des stratégies d'atténuation appropriées y compris de revoir la vitesse des trains propres à divers profils de risque et de modifier en conséquence les règlements.

110 Donc, cet après-midi je vous ai parlé que une des recommandations de Lac-Mégantic, il y avait eu une nouvelle réglementation où la vitesse maximale avait été réduite à 40 milles à l'heure. Ce qu'on a identifié dans le cas de l'accident de Gladwick, c'est que le train circulait à 38 milles à l'heure. Il y a eu déraillement. Il y a eu un incendie majeur. Les wagons ont subi des dommages importants, similaires à ce qu'on a vu ici à Lac-Mégantic en 2013.

120 Donc, on se pose la question, est-ce que le 40 milles à l'heure est trop élevé comme seuil?

Donc, on a demandé, on a formulé la recommandation à Transport Canada de revoir cet aspect-là.

125 Et pour la dernière, l'enquête Gogama, le rapport n'est pas encore complété, n'est pas encore publié, il le sera prochainement. Et encore là, on a relevé une problématique similaire aux autres évènements précédents.

LE PRÉSIDENT :

130 Merci, Monsieur Laporte. Est-ce qu'à votre connaissance Transport Canada a bien reçu votre recommandation?

M. JEAN LAPORTE :

135 Vous parlez de la recommandation la plus récente?

LE PRÉSIDENT :

140 De reconsidérer, ré évaluer la vitesse maximale?

M. JEAN LAPORTE :

145 Nous venons à peine de recevoir, il y a environ une semaine, la réponse de Transport Canada. Nous ne l'avons pas encore évaluée de façon officielle. Transport Canada dans sa réponse n'a pas indiqué son accord avec la recommandation. Ils ont accusé réception de la recommandation et ils vont la prendre en considération.

150 Comme j'ai dit, le Bureau n'a pas encore évalué de façon formelle. Au cours des prochaines semaines, on va évaluer et on va mettre une cote sur cette réponse et ça sera rendu public sur notre site Web au cours des prochaines semaines.

LE PRÉSIDENT :

155 Très bien. Merci, Monsieur Laporte. Madame Paquin, est-ce qu'il y a la liste d'inscription. Je pourrais appeler la première personne. Madame Arguin, est-ce qu'il y a des documents que vous avez déposés ce soir? Non. Aucune information complémentaire que vous souhaiteriez donner?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

160 Non, pas à ce moment-ci.

LE PRÉSIDENT :

165 D'accord. Peut-être en attendant la liste. Madame Arguin, j'aimerais savoir, je présume que vous êtes en contact avec le CMQ. Il est donc au courant de toutes les démarches qui se font à l'heure actuelle.

Est-ce qu'il est partie prenante de la démarche?

170 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

175 Oui. Nous avons eu plusieurs discussions sur le sujet avec CMQ. Il est partie prenante dans le sens où depuis le tout début CMQ mentionne qu'il ne s'opposera jamais à une voie de contournement, qui veut être un bon partenaire dans ce projet. Par contre, il a rendu très clair qu'il ne faudrait pas que ça se fasse à une perte économique pour leur part. Donc, ils sont prêts à nous écouter. Ils sont prêts à s'asseoir avec nous. Ils sont prêts à s'asseoir avec les instances gouvernementales pour savoir quelle part pourrait être faite.

180 Donc, si pour eux ça ne représente pas une perte économique en bout de ligne, effectivement ils sont prêts à être une partie prenante dans le projet et d'emprunter la voie de contournement évidemment un jour s'il y en a une.

LE PRÉSIDENT :

185 Est-ce que vous pourriez être un peu plus précise en perte d'économie?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

190 Pour utiliser les mots quasi exacts de monsieur John Giles quand il était ici, il dit : « On a acheté ce chemin de fer-là pas pour pas perdre de l'argent. » Donc, comment dire... Présentement, ils ont un chemin de fer ici, qu'ils ne payent pas pour passer dessus, ça leur appartient. Alors, ils s'attendent à des conditions – là, je ne veux pas mettre des mots dans leur bouche, parce qu'on n'a pas eu de négociation officielle avec eux, mais on pourrait s'attendre qu'ils voudraient s'attendre à des conditions similaires à ce qu'ils ont aujourd'hui.

195

200 Mais ce fameux modèle d'affaire dont je vous ai parlé aujourd'hui, la partie principale, une des parties principales du modèle d'affaires consiste à aller chercher de l'information auprès de CMQ pour toutes les options possibles.

LE PRÉSIDENT :

205 Merci, Madame. Alors, j'appelle monsieur Richard Lefebvre et monsieur Gérard Chaput. Alors, vous êtes Monsieur Lefebvre? Qui va commencer?

M. RICHARD LEFEBVRE :

Bonsoir.

210 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir. C'est vous qui allez commencer?

DR RICHARD LEFEBVRE :

215 Je suis le docteur Richard Lefebvre.

LE PRÉSIDENT :

220 Très bien, allez-y.

DR RICHARD LEFEBVRE :

225 Médecin généraliste, retraité, ayant pratiqué dans la région depuis 36 ans. Et je suis accompagné par le docteur Gérard Chaput, médecin de famille, encore très actif à Lac-Mégantic.

DR GÉRARD CHAPUT :

230 Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

235 **DR GÉRARD CHAPUT :**

Moi, en juillet 2013 j'étais le chef du département de médecine de l'Hôpital de Mégantic, du CSSS du Granit. Et c'est moi qui ai managé les soins médicaux qui sont arrivés durant la soirée du 6 juillet. Donc, j'étais chef du département de médecine, puis cette nuit-là j'étais de garde en obstétrique, je faisais de l'obstétrique encore. Donc, j'ai managé un peu le travail de tout ce qu'il y a eu à faire. Et avec Richard on ne veut plus revoir ces sinistres et ces Sodome et Gomorrhe et ces Hiroshima à Mégantic.

245 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, on vous écoute.

DR RICHARD LEFEBVRE :

250 D'abord nous déclarons n'avoir aucun conflit d'intérêt commercial ni industriel ni politique. Notre intervention s'inscrit dans un contexte de médecine sociale et préventive.

Notre intérêt est de pouvoir circuler en toute sécurité en ces lieux menacés d'une récurrence de catastrophe à cause de la géographie locale.

255 Le but de ce mémoire est d'informer le BAPE de la nécessité d'une voie de contournement ferroviaire et des raisons qui le supporte.

260 Aussitôt que 11 jours après le déraillement catastrophique du 6 juillet 2013, nous avons remis une pétition au Conseil de ville recommandant le retrait de la voie ferrée en ville. Cette pétition fut signée unanimement par tous les médecins pratiquants à l'hôpital et dans la région.

265 Le but d'agir si vite était de suggérer de garder les ressources à cet égard et de ne pas les gaspiller à reconstruire ou réparer la voie ferrée désuète. Évidemment, les autorités étaient submergées par le chaos des événements. Il nous fut alors poliment suggéré de bonifier le nombre de signataires.

LE PRÉSIDENT :

270 Excusez-moi, suggéré par qui?

275 **DR RICHARD LEFEBVRE :**

Par la mairesse.

280 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

DR RICHARD LEFEBVRE :

285 Alors, deux semaines plus tard, soit un mois après l'explosion du centre-ville, nous avons présenté une autre pétition exigeant une voie de contournement ferroviaire. Elle comportait 3 665 signatures de citoyens, même monsieur Justin Trudeau l'avait contresigné lors de son passage aux funérailles des victimes, car il voulait signifier son appui, appui qu'il a confirmé en janvier dernier.

290 Le dossier était donc ouvert, mais il n'évoluait pas très vite en cette situation de crise. Pire, le trafic ferroviaire en pleine ville a repris hâtivement, car la première reconstruction au centre-ville détruit fut de construire une nouvelle voie ferrée sur place. Notons qu'aucune étude de faisabilité n'a alors été nécessaire pour ce tronçon.

295 Après deux ans de tergiversations, une étude de faisabilité est enfin entreprise pour une voie de contournement et cette interminable étude dure depuis deux ans. D'autant plus, les décideurs indécis reportent leur décision selon un échéancier basé sur les présentations annuelles de cette étude.

300 Dans cette étude il est question de statu quo qui consiste à laisser la voie ferrée à sa place, en se contentant de quelques correctifs à la sécurité ferroviaire. Et le statu quo amélioré envisageant la possibilité d'essayer de blinder la voie ferrée avec des murs de béton. C'est déjà un signe qu'on reconnaît un certain danger dans la voie ferrée actuelle et qu'une voie de
305 contournement est envisageable. Il faut donc voir que cette étude évolue au moins dans le bon sens.

310 Nous considérons dans une optique de médecine préventive que le tracé actuel est inadmissible devant le danger de récurrence de catastrophe comme en juillet 2013. On est loin d'hypothèses fictives puisqu'on a la preuve que cela peut arriver. La seule solution contre cette vulnérabilité est le retrait de la voie ferrée en ville et si économiquement nécessaire, de construire une voie de contournement. Qu'on considère des alternatives prouve que les craintes sont

315 fondées et que les correctifs de lacunes ferroviaires sont insuffisants à procurer une sécurité adéquate.

La pente extrême des lieux reste le facteur majeur incorrigible, même par un scénario de mur protecteur de béton. La pente de la voie actuelle est, après une autre dans les Rocheuses, la deuxième plus prononcée au Canada et malheureusement, en plein centre-ville.

320 Voici un schéma topologique des lieux approximatif, mais illustrant bien l'effet de pente. Du côté nord, sur une douzaine de kilomètres, l'altitude passe à Nantes de 510 mètres au-dessus du niveau de la mer à 402 mètres au centre-ville. Du côté sud, la pente est semblable, mais le dénivélé critique est de moitié. Le dénivélé est donc de plus de 100 mètres du côté nord à l'origine de la tragédie de 2013. Un train fantôme gravitant sur une telle pente peut acquérir une vitesse de
325 100 kilomètres à l'heure. Aucun wagon-citerne, pas seulement les DOT-111 périmés, mais aucun wagon renforcé ne peut résister à un déraillement à une telle vitesse.

Or, des statistiques démontrent que le nombre de trains fantômes a continué de progresser au pays depuis 2013, malgré la réforme ferroviaire. Pour empirer le tableau, une douzaine de passages à niveau sont situés dans la ville et ces passages à niveau sont les zones les plus fragiles à déraillement donc de trains à la dérive.
330

Alors, en faut-il plus pour se convaincre du risque en cause ou va-t-on continuer à se laisser bercer par des correctifs illusoires.
335

Même l'étude de faisabilité confirme l'inefficacité d'éventuels murs de protection dans le statu quo amélioré.

340 Donc, une voie de contournement est la seule possibilité sécuritaire à moins de vouloir risquer un autre désastre. Ce risque est plus facile à prendre pour un décideur lointain qui n'a pas à circuler en ces lieux périlleux. Mais pour les résidents, ce risque pèse lourd sur leur étape psychologique très ébranlée depuis la destruction du centre-ville.

345 Nous espérons que notre démonstration serve au BAPE à réaliser que le projet de voie de contournement n'est pas futile ou basé sur des fictions ne soulevant que des tracasseries environnementales. Profitons de cet exposé pour dénoncer une logique d'imprudence en cours.

350 Depuis plus d'un an, le transport de produits dangereux a repris sur la voie actuelle avec certaines précautions comme réduire la vitesse de transit et l'amélioration de l'état désuet de la voie. Ces précautions démontent bien la vulnérabilité des lieux, mais on transite quand même des produits susceptibles d'être encore plus dangereux que le pétrole de Bakken qui a explosé en

2013. Du gaz propane, de l'essence automobile avec éthanol et de l'acide sulfurique peuvent causer encore plus de dommages que l'explosion de 2013.

355

Si donc on s'engage dans la construction d'une voie de contournement, la logique de prudence est de cesser au moins tout transport de produits dangereux en attendant que la voie de contournement soit prête et cela presse, c'est une urgence.

360

Depuis des mois qu'on a eu des promesses d'accélérer l'étude de faisabilité qui dure ironiquement plus longtemps que la construction envisagée. À date, aucune accélération tangible n'est encore constatée.

365

Enfin, au moins le BAPE est raisonnable dans son échéancier et nous le saluons et le remercions de son accueil à nous écouter.

Force est de constater que le combat contre les trains d'enfer se déroule à pas de tortue. Mais la tortue a la carapace dure et elle se dirige au moins dans la bonne direction.

370

Nous souhaitons que le BAPE l'accueille maintenant et favorise son environnement qu'il a à coeur de protéger et pour la nature et pour l'humain.

375

Comme référence, vous pouvez consulter www.signons.ca où sont toutes les signatures et quelques autres et aussi les signatures et les pétitions.

380

En passant, ce qu'on parlait cet après-midi, au sujet de ce qu'on parlait cet après-midi, le rayon de destruction en 2013 a été de moins de 100 mètres au centre-ville ici. L'exposition à une explosion dans ce rayon peut avoir donc des catastrophes mortelles. Au-delà de 200 mètres d'une voie ferrée, les conséquences sont plus de l'ordre de l'inconfort ou de la nuisance.

385

Le but d'une voie de contournement est d'éliminer un danger public, pas de l'exporter. Cela semble possible, mais il faut prendre soin de réduire et compenser généreusement les nuisances inévitables. Cependant, il ne faudrait pas que les objections centrées sur le confort visuel, esthétique ou sonore l'emportent sur une solution qui aurait sauvé les vies qui ont disparu injustement en 2013. Une solution qui peut encore en sauver d'autres.

390

Espérons enfin que ceux qui habitent aux alentours de l'éventuelle voie de contournement se rallient à la bonne cause et qu'ils comprennent qu'ils assumeront les inconvénients visuels et sonores afin de sauver des vies en péril et possiblement leur propre vie s'ils ont à circuler au

centre-ville. Cette générosité leur mérite des remerciements sincères comme à tous ceux de partout sur la planète qui ont secouru Lac-Mégantic dans sa tragédie.

395 Merci.

LE PRÉSIDENT :

400 Merci à vous, Docteur Lefebvre. Non, s'il vous plaît, s'il vous plaît. Merci à vous. J'aurais tout d'abord une question à vous, Madame Arguin. Indépendamment de l'option 3, 4 ou 5. Donc, il va y avoir le nouveau corridor. Est-ce que vous avez l'avis de Mégantic, et vous me direz ensuite dans vos discussions avec la municipalité de Nantes et la municipalité de Frontenac. Est-ce que vous avez envisagé de modifier le règlement de zonage pour éviter que le long de ce nouveau corridor éventuel qu'il puisse y avoir de la construction résidentielle à l'intérieur d'une distance
405 donnée?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

410 Oui, effectivement. Bien, nous l'avons fait à l'intérieur des zones de Lac-Mégantic. On n'a pas le pouvoir de modifier le zonage évidemment dans les municipalités voisines. On a effectivement avisé les municipalités voisines. Parfois sans le savoir directement on a de l'information indirecte comme quand, par exemple dans une municipalité voisine il y a une demande de changement de zonage pour y amener le résidentiel. Les municipalités de la MRC se font demander leurs commentaires, c'est déjà arrivé et nous avons effectivement noté sur ces
415 avis-là que nous recommandions de ne pas accepter ces changements de zonage à résidentiel, parce que ça pourrait en effet faire l'effet du futur site d'une voie de contournement.

 Après ça, outre donner nos recommandations, les municipalités ont le pouvoir de faire ce qu'elles veulent.

420

LE PRÉSIDENT :

 Oui. Non, je comprends. Mais ramenons-nous à Ville de Lac-Mégantic. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire pour limiter ou distancer le développement résidentiel le long d'un nouvel
425 éventuel corridor?

430

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Bien pour l'instant, comme je le mentionnais tantôt, les développements domiciliaires en cours et à prévoir à Lac-Mégantic, en fait sont près de la voie actuelle et non de la voie projetée du corridor.

435

LE PRÉSIDENT :

Je comprends pour aujourd'hui là. En fait, plusieurs personnes qui sont venues ici font référence aux générations futures, à un horizon temporel beaucoup plus long que dans le court terme. Est-ce que vous avez l'intention d'adopter une réglementation spécifique à ce nouveau corridor pour éviter, par exemple que des résidences aillent se construire à 50 mètres de la voie ferrée?

440

445

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Je veux dire, on a effectivement de par qu'est-ce qui est arrivé aucune intention d'aller construire. Je vais aller de l'avant et extrapoler. On assume qu'il y a un go et qu'il y ait une voie de contournement. À l'intérieur des rayons certainement dont vous parlez de 50 mètres, il y a certainement aucune intention de la Ville, ça irait à l'encontre de tout ce qu'on est en train de faire pour l'instant, d'aller mettre du zonage résidentiel dans des zones rapprochées de la voie de contournement.

450

LE PRÉSIDENT :

O.K. 100 mètres?

455

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Si on peut le faire, on va se tenir le plus loin de la voie ferrée possible. La seule chose, c'est comme on a vu aujourd'hui, 500 mètres c'est ce qu'on voit souvent dans les études et puis on voit que 500 mètres finalement c'est presque tout Lac-Mégantic aujourd'hui. À peu près 82% des résidences actuelles se retrouvent dedans.

460

465

Je ne peux pas vous donner, la décision n'a pas été prise. On n'en a pas discuté sur le rayon actuel, le rayon définitif qu'on prendrait.

470 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que ça ferait partie éventuellement de l'étude d'impact comme projection, comme démarche à réaliser, à explorer, à planifier, à étudier, à analyse?

475 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

480 Définitivement. Nous, ce qui viendrait nous aider dans nos démarches, en fait dans le cas d'une voie de contournement, aujourd'hui on peut penser qu'il n'y a pas beaucoup de terrain pour des futurs projets domiciliaires. Mais en libérant toute l'emprise de la voie ferrée actuelle, ça vient nous donner l'opportunité de créer de nouveaux projets domiciliaires loin de la future voie de contournement.

Donc, c'est définitivement faisable et dans les intentions.

485 **LE PRÉSIDENT :**

490 O.K. Merci. Une question, je présume, je me doute un peu de la réponse, mais je vais quand même la poser, parce que docteur Lefebvre l'a pointée. Je m'adresse à monsieur Forest. À votre connaissance, est-ce qu'il y a un organisme, un ministère, une entité politique quelque part au Québec ou au Canada qui pourrait interdire le transport de matières dangereuses sur une voie ferroviaire?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

495 C'est Transport Canada. C'est eux autres qui font la réglementation au niveau ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

Ils pourraient interdire, ils auraient le pouvoir?

500

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

505 C'est eux qui régissent au niveau de transport ferroviaire. Donc, s'il y avait une interdiction, ça proviendrait d'eux.

LE PRÉSIDENT :

510

O.K. À votre connaissance, est-ce que Transport Canada l'a déjà fait?

M. JEAN-SÉBASTIEN FOREST :

515

Pas à ma connaissance. Je me souviens pas... Bien, ici, pendant la période du sinistre qu'il y a eu au début, mais à part ça, à ma connaissance je n'ai pas d'autres cas qui ont interdit le transport de matière dangereuse.

LE PRÉSIDENT :

520

Monsieur Laporte, je m'essaie?

M. JEAN LAPORTE :

525

Bien, il y a deux organismes de réglementation. Il y a l'Office national des transports et puis il y a Transport Canada. Pour qu'un chemin de fer puisse opérer au Canada, ils doivent avoir un permis d'exploitation émis par l'Office des transports et par Transport Canada. Donc, deux certificats d'autorisation qui leur permettent d'exploiter.

530

Donc, dans un cas ou une problématique, ils pourraient suspendre le permis d'exploitation ou imposer des conditions au permis d'exploitation.

LE PRÉSIDENT :

535

Est-ce que cette interdiction devrait venir des deux?

M. JEAN LAPORTE :

540

Ça dépend des enjeux, parce que chacun a un rôle qui est un peu complémentaire, si on veut. Il y a une certaine duplication, mais il y a des distinctions dans leur mandat respectif. Donc, selon les circonstances, ça pourrait venir d'un ou de l'autre ou des deux.

545

LE PRÉSIDENT :

550 D'accord. Merci. Finalement, je m'adresse à vous, Docteurs Lefebvre et Chaput. Est-ce que vous vous positionnez pour une des options 3, 4, 5, c'est-à-dire un corridor, une voie de contournement. Je vous comprends bien?

DR RICHARD LEFEBVRE :

555 Oui.

LE PRÉSIDENT :

560 Est-ce que vous avez fait une évaluation préliminaire pour savoir quel est le corridor qui est le plus intéressant pour vous ou vous laissez ça ouvert?

DR GÉRARD CHAPUT :

565 Bien, moi je pense que personnellement on n'a pas la compétence d'évaluer la pertinence d'un tel corridor ou tel corridor. Mais notre seul désir puis notre seul travail, notre seul avancement c'est pour que la voie de contournement se fasse.

DR RICHARD LEFEBVRE :

570 Tous ces corridors sont clairement meilleurs que le statu quo, car ils répondent à l'objectif de notre mémoire. Mais il y a surtout urgence et il est souhaitable que la plus rapide façon de construire une voie de contournement soit favorisée. Au début, j'aurais dit : aucune. C'est surtout parce que je ne sais pas laquelle choisir.

LE PRÉSIDENT :

575 Non, non, c'est bien. Je me permets de vous remercier et de finir ça sur une note légère à l'effet que ça serait moins long pour moi de venir à Lac-Mégantic pour que je vous consulte comme médecin, plutôt que de trouver un médecin à Montréal.

DR GÉRARD CHAPUT :

585 D'autant plus que notre urgence est très performante.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça que je vois.

590

DR GÉRARD CHAPUT :

Dans l'étude qui est sortie dans La Presse sur les 40 hôpitaux qui sont similaires à nous, on est sorti le deuxième hôpital le plus performante à l'urgence. Puis la plus performante c'est à Chandler. Ça fait que quand les patients font des pressions ou qu'ils font des remarques ou qu'ils font des plaintes, je leur dis : « Bien, allez à Chandler. »

595

LE PRÉSIDENT :

C'est bon. Alors, merci.

600

DR GÉRARD CHAPUT :

Merci beaucoup.

605

DR RICHARD LEFEBVRE :

Merci.

610

LE PRÉSIDENT :

J'appellerais maintenant monsieur Robert Bellefleur, monsieur André Blais et monsieur Gilbert Carette.

615

Puisque vous êtes trois, je vous demanderais avant de prendre la parole de vous nommer, même si j'ai votre nom devant moi, pour les fins, les besoins de la sténotypie.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Alors, mon nom c'est Robert Bellefleur, je suis porte-parole de la Coalition des citoyens de Lac-Mégantic.

620

625

M. ANDRÉ BLAIS :

André Blais.

630

M. GILBERT CARETTE :

Gilbert Carette, membre de la Coalition citoyenne Lac-Mégantic.

LE PRÉSIDENT :

635

Monsieur Bellefleur, est-ce que vous avez des difficultés?

M. ROBERT BELLEFLEUR :

640

Attendez un petit peu... Ça s'en vient.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

645

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Je vais le mettre en mode projection. Alors, la forme de notre mémoire, nous c'est un PowerPoint. Alors, j'y vais.

650

Alors, pour nous l'activité ferroviaire de la région de Lac-Mégantic commande une solution plus sécuritaire que le statu quo actuel.

655

On voit ici la photo, je pense qu'elle vous a déjà été présentée. On voit vraiment que la courbe du centre-ville – ça, c'est l'ancienne courbe, ça a été pris en 2006, elle est très prononcée. Elle avait seulement quatre pour cent (4%). Actuellement, je pense que la nouvelle courbe va peut-être plus emprunter – on voit quelques wagons ici – cette courbure-là. Donc, elle est à huit pour cent (8%). Donc, un danger immédiat, on parle dans une culotte au bas d'une pente.

660

Pour nous l'activité ferroviaire aussi exclut le statu quo amélioré. On dit non aux murs de béton. On fait juste imaginer qu'une dizaine de citernes de gaz propane qui déraillent vont se frotter sur un mur de ciment. On a tout là pour allumer le feu. On a tout là aussi pour contenir une explosion qui effriterait le mur en de multiples projectiles. On parle de 60 tonnes de gaz propane.

665 **LE PRÉSIDENT :**

Plutôt que d'attendre la fin de votre mémoire, si vous permettez, à moins que vous préféreriez tout terminer d'un coup, poser une question à monsieur Laporte.

670 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Allez-y.

675 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Laporte, à votre connaissance, est-ce qu'il y a des situations au Canada où il y a eu construction de murs de protection le long d'une voie ferrée?

680 **M. JEAN LAPORTE :**

À ma connaissance, non.

LE PRÉSIDENT :

685 D'accord. Madame Arguin, est-ce qu'à votre connaissance – j'imagine, si vous l'avez mis c'est que vous l'avez vu quelque part, à moins que ça soit votre propre idée?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

690 Non. Je tiens à mentionner que pour la Ville de Lac-Mégantic initiateur de projet, pour nous le statu quo amélioré n'était pas non plus une option, mais dans les études officielles, pour les instances supérieures on a été obligé de regarder toutes les options possibles.

695 **LE PRÉSIDENT :**

Non. Je pense que je me suis mal exprimé. Je voulais savoir si le fait d'avoir proposé un mur de protection, si c'est de votre propre cru ou vous avez trouvé des études ailleurs dans le monde qui utilisent des murs de protection?

700 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Je vais référer à monsieur Palynchuk.

M. BARRY PALYNCHUK :

705

Ils sont couramment construits pour protéger les ouvrages d'art, les étagements. Puis les nouvelles guides ou normes de la Fédération canadienne des municipalités proposent les mesures de protection quand il y a des résidences ou autres structures à proximité de 30 mètres de dégagement du centre de la voie.

710

Ça va être principalement, puis tous les exemples que j'ai vus sont principalement pour protéger les étagements, puis ils sont couramment construits. Il y a des règles de calcul, de conception pour les charges ferroviaires.

715

LE PRÉSIDENT :

O.K. Même pour du pétrole, même pour le transport du pétrole?

720

M. BARRY PALYNCHUK :

Il n'y a pas de critère de conception uniquement pour le pétrole. C'est conception pour les charges imposées par un wagon déraillé contre le mur.

725

LE PRÉSIDENT :

Et selon les études que vous avez consultées, c'était efficace?

730

M. BARRY PALYNCHUK :

Je n'ai pas consulté des études, j'ai pris des exemples où qu'on a déjà conçu les murs de protection. Puis aussi, c'est vrai, j'ai vu des exemples où ça fonctionne très bien. Ça évite les dommages aux structures adjacentes.

735

Et il y a un déraillement à Oshawa, je pense, à peu près six ans passés, puis c'était évident que les murs de protection protégeaient une structure adjacentes contre les...

740

LE PRÉSIDENT :

Mais pourquoi l'avoir écarté, sous raison d'inefficacité?

M. BARRY PALYNCHUK :

745 Pardon?

LE PRÉSIDENT :

750 Pourquoi vous l'avez écarté sous raison d'inefficacité? Vous avez écarté le statu quo amélioré et un des facteurs que vous avez présentés, c'était à l'effet que le mur ne serait pas efficace.

M. BARRY PALYNCHUK :

755 Mais comme j'ai expliqué hier soir, il y a aucune garantie que dans toutes les circonstances que ça va protéger contre n'importe quel déraillement.

LE PRÉSIDENT :

760 Non, je comprends. Mais dans les études que vous avez consultées, vous dites que ça semblait efficace.

M. BARRY PALYNCHUK :

765 Oui, oui, oui. J'ai vu des exemples puis j'ai vu des exemples de conception et construction, puis il me semble que c'est efficace.

LE PRÉSIDENT :

770 Non, non, s'il vous plaît, s'il vous plaît. En fait, je veux juste comprendre pourquoi on parle d'inefficacité quand vous dites : « Bien, les études que j'ai consultées montrent que ces murs-là sont quand même efficaces. » S'ils sont efficaces, je veux bien qu'on enlève le statu quo amélioré. Je n'ai rien à gagner, je n'ai rien à perdre. La seule chose, je veux comprendre les raisons que vous invoquez pour écarter une option.

775

M. BARRY PALYNCHUK :

780 O.K. Les raisons pourquoi on a invoqué les murs de protection c'était notre connaissance des plus récents guides de la Fédération canadienne des municipalités pour la protection entre le développement urbain et chemin de fer. On a utilisé comme base de conception les exigences qui

imposaient les murs de protection dans certaines circonstances. Puis on a appliqué les murs coupe son en appliquant les plus récentes normes et guides pour le développement ferroviaire et urbain adjacent.

785

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, vous pouvez poursuivre.

790

M. ROBERT BELLEFLEUR :

Il y a un facteur additionnel à considérer dans le scénario du statu quo amélioré. C'est que ces murs de ciment-là vont être omniprésents principalement dans les courbes. Et c'est l'endroit le plus à risque de déraillement, les courbes. Lorsque la force centrifuge affecte le train.

795

Donc, pour nous c'est plus une dangerosité qu'une utilité.

Alors, la voie ferrée qui traverse actuellement Lac-Mégantic est jugée selon nous peu sécuritaire. Parce que la population est toujours gravement affectée par l'horreur de la tragédie du 6 juillet 2013. Parce que la population a beaucoup perdu, 47 vies, ses repères collectifs par la destruction complète du centre-ville.

800

Il y a le rapport de la Santé publique. On ne le détaillera pas trop, mais on sait que deux Méganticois sur trois présentent des manifestations post-traumatiques deux ans après la tragédie. Le deuxième rapport qui a été produit l'an dernier établissait une légère diminution, mais on a constaté que les cas qui étaient gravement exposés, eux leur état s'aggravait. On les considérait même comme des cas chroniques.

805

Donc, les deux rapports démontent que la santé de la population subit les contrecoups du passage répété des trains au coeur du centre-ville de Lac-Mégantic, et ça après la tragédie.

810

Deux enquêtes effectuées auprès de la population permettent de confirmer l'insécurité ressentie par les résidents suite à l'accident. On en a eu des témoignages hier et aujourd'hui. Pourquoi? Parce que le transport des matières dangereuses a repris trop rapidement. Je sais que la CMQR a eu l'autorisation le 17 décembre 2014 de reprendre le transport des matières dangereuses.

815

Là, on voit des citernes de gaz propane. C'est un des premiers qu'on voit, les gaz propane, qui est passé à Lac-Mégantic.

820

Alors, c'est vraiment quelque chose qui était significatif pour les gens. On voit d'ailleurs « Liquefied Petroleum Gas », c'est l'indice sur le placard 1075, c'est ça qui identifie le gaz propane. Ça peut être une autre forme aussi de gaz. Ça peut être du butane. Souvent le placard n'identifie pas clairement le type de produit, mais on est dans la famille du produit. Donc, c'est 118,000 livres que ça pèse, 59 tonnes.

825

Ici, j'ai des rapports – on ne voit pas malheureusement. Je ne sais pas si on pourrait refaire le focus, je perds un petit peu.

830

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez enlever le mode « visionnement » on va le voir, mais c'est libre à vous.

835

M. ROBERT BELLEFLEUR :

O.K. Regardez, je vais continuer, je le connais quand même le texte. Bon, le BST dans un accident qu'il y avait eu, un déraillement du CN à Britt en Ontario le 23 septembre 2009 – à la page 7. On parlait d'une zone d'évacuation. Parce qu'il y avait du gaz propane de 1.6 kilomètre. Puis on identifie un petit peu les dangers du propane. Donc, il présente un risque d'incendie très élevé. C'est un gaz inflammable de classe 2.1 UN1075. Le point d'éclair du propane est de moins 156 degrés, même l'état congelé, il est dangereux, et 104 degrés Celsius. Il est explosif quand il est mélangé à l'air ou à un autre oxydant. À de fortes concentrations, il affecte le système nerveux central et est aussi un gaz asphyxiant. Aux États-Unis il figure dans l'inventaire des produits toxiques qui relève de la Toxic Substances Control.

840

845

LE PRÉSIDENT :

Control Act.

850

M. ROBERT BELLEFLEUR :

C'est ça. Donc, on voit que ce n'est pas du blé.

855

Il y a aussi des citernes d'essence automobile avec acétone. Donc, regardez le placard c'est 3475. La photo a été prise le 2 novembre 2016 à 10 h 06. Alors, il en passe. Souvent c'est deux par convoi. Ils sont isolés par contre.

860 Il y a aussi de l'acide sulfurique 1830, très toxique et explosif. Chaque citerne pesait 92 tonnes selon AECOM.

865 Dans un autre rapport du BST, rapport d'enquête d'un déraillement en Ontario le Northland Railway du train numéro 402, le 14 mars 2000. L'acide sulfurique était considéré comme représentant un risque grave pour la santé en cas de contact du corps avec le liquide ou d'inhalation du brouillard. Il est extrêmement irritant, corrosif et toxique, au contact provoque la destruction rapide du tissu qu'il touche et cause de graves brûlures. Lorsqu'il vient en contact avec une partie importante de l'épiderme, il provoque un état de choc, un collapsus et des symptômes apparentés à ceux qui accompagnent – c'est la définition du portable qui est plus grande.

870 Donc, c'est quand même quelque chose qui occasionne de grandes brûlures puis il est toxique aussi lorsqu'il en nuage.

875 On a ici les citernes de chlorate de sodium. C'est peut-être moins connu. C'est fait à Magog ça. C'est du chlore. Essentiellement, c'est du chlore très, très concentré. On se sert de ça pour blanchir le papier dans les moulins. C'est souvent sous la forme caustique aussi. C'est très toxique et explosif.

880 Un autre déraillement du BST. Cette fois-là c'est à Saint-Hyacinthe au mont Saint-Hilaire le 30 décembre 1999. Il y avait eu de ces wagons-là. Alors le chlorate de sodium numéro 1495 est un oxydant cristallin solide qui accélère la combustion lorsqu'il est affecté par un incendie. Il peut se décomposer de façon explosive s'il est chauffé. Il peut aussi avoir une réaction explosive en présence d'hydrocarbure et peut s'enflammer, enflammer des combustibles comme le bois, le papier, l'huile, les tissus. Le chlorate de sodium peut dégager des gaz irritants et corrosifs lorsqu'il est exposé au feu. Le contact avec cette substance ou avec ses vapeurs peut présenter des risques potentiellement mortels.

890 Donc, on a un beau cocktail de produits qui sont 10 fois plus dangereux que le fameux pétrole de Bakken.

895 Il passe en moyenne, comme je l'ai dit hier, deux à trois convois ferroviaires par jour dans deux directions, Est et Ouest à Lac-Mégantic, du 8 au 17 mai 2017 pendant 10 jours, 14 trains et 261 citernes de matières dangereuses sont passés au centre-ville de Lac-Mégantic dans les deux directions. J'ai les vidéos de référence de tous ces passages-là que je laisse à la Commission sur une clé USB. Donc, vous pouvez les visionner, les compter. Ça fait une moyenne d'à peu près 26 citernes par convoi.

900 Sauf qu'on ne sait pas s'ils sont tous vides ou tous pleins.

On voit ici d'ailleurs ce qu'AECOM nous présentait hier. On observe l'augmentation du nombre de transports des matières dangereuses depuis 2010. On voit vraiment qu'il y a une accélération. Donc, à Lac-Mégantic aussi on constate cette augmentation-là.

905 C'est pour dire que la tragédie du Lac-Mégantic n'est pas une catastrophe isolée due au hasard ou à la malchance. Elle s'inscrit aussi dans une longue liste de désastres ferroviaires et répétés au fil des ans.

910 André va vous présenter – on va parler des neuf tragédies qui avaient été documentées par AECOM, puis nous on en a ressorties d'autres par la suite.

LE PRÉSIDENT :

915 Encore une fois, vous êtes trois personnes. Vous avez déposé ou vous allez déposer le mémoire. Il est déposé, je crois. Vous l'avez déposé depuis déjà quelque temps. Donc, c'est sûr que la commission va le lire très attentivement. Puisque vous êtes trois, je vous invite à attirer notre attention sur les choses, les éléments les plus importants. Merci.

920 Alors donc, c'est monsieur Blais qui parle.

M. ANDRÉ BLAIS :

925 Donc, vous avez ici le rapport AECOM de 1995 à 2013, neuf déraillements. Ce que j'aimerais attirer votre attention c'est la petite note 1 complètement en bas « destruction de toute la faune et la flore, activités récréatives interdites pendant huit ans ».

À Lac-Mégantic on a été chanceux, mais s'il avait venté, je pense qu'on aurait pu avoir quelque chose de semblable.

930 Lac-Mégantic a été construite comme une ville de tourisme de prime abord basée sur l'industrie du bois. Et si on regarde qu'est-ce qu'on a présentement au niveau tourisme c'est essentiel de la qualité de l'environnement.

935 Avant 2013 neuf déraillements considérés comme catastrophes ferroviaires depuis 1995 : janvier 95 Hervey-Junction au Québec; 10 juillet 98 Portage, la Prairie, ça c'est au Manitoba; 30 décembre 99 à Saint-Hilaire au Québec; 16 novembre 2002 Brantford en Ontario; 21 février 2003

940 le Canton de Tyendinaga en Ontario; 10 août 2004 Estevan en Saskatchewan; 10 mai 2007
Bellefleur – pas de parenté avec notre collègue – au Nouveau-Brunswick – peut-être certaines
origines lointaines; 19 octobre 2013 Gainford en Alberta; 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic
évidemment.

945 Ici sur cette diapositive, lorsque c'est souligné c'est que c'est au Canada et si c'est en
couleur orange c'est incendie majeur.

950 Donc, 19 octobre 2013 Gainford en Alberta; 8 novembre 2013 Pickens County – ça doit
être County plutôt – en Alabama; 30 décembre 2013 Casselton, Dakota; 7 janvier 2014 Plaster
Rock au Nouveau-Brunswick; 23 février 2014 au sud-ouest de Montréal; 30 avril 2014 Lynchburg
en Virginie; 10 mai 2014 La Salle, Colorado; 7 octobre 2014 village Clair en Saskatchewan. La
source est le site Métropolitiques.

955 Après la tragédie de Lac-Mégantic de 2013, 19 déraillements importants de convois de
pétroles. Et le bal continue : 15 février 2015 Timmins en Ontario; 16 février 2015 Charleston en
Virginie; 5 mars 2015 Joe Daviess County – ça, c'est près de la ville de Gardena dans l'Illinois; 7
mars 2015, Gogama en Ontario; 7 mai 2015 Heimdal au Dakota; 10 juillet 2015 Chapple en
Ontario; 17 juillet 2015 Culburtson au Montana; 8 novembre 2015 Watertown, Wisconsin; 3 juin
2016 Mosier en Oregon. Ici, le F majuscule c'est pour le fleuve Columbia.

960 Selon les statistiques du BST nombre d'accidents sur rail avec marchandises dangereuses
au Canada. Entre 2011 et 2015 une moyenne annuelle de 141 accidents avec marchandises
dangereuses au Canada. Entre 2015 et 2017, 145 accidents en 2015, 107 accidents en 2016.

965 Selon Joncas, le journaliste Joncas du Journal de Montréal, le 11 février 2009 à Nanticoke
en Ontario un train de la Southern Railway the Rail America appartenant à Forteress dont le
propriétaire monsieur Giles, a déraillé et laissé s'échapper 31,000 litres d'essence. Les employés
mal formés avaient alors laissé le convoi sur la voie principale sans appliquer un nombre suffisant
de freins, je crois?

970 **M. ROBERT BELLEFLEUR :**

Oui, c'est ça.

975

M. ANDRÉ BLAIS :

980 Selon le BST nombre de déraillements mineurs secteur de Lac-Mégantic, 15 déraillements entre 2004 et 2017. Et en dessous on a huit déraillements, je crois. Ici, 16 petits déraillements au total en 2014-2015. Deux déraillements de un à deux wagons en 2014, un déraillement de trois à cinq wagons en 2014, 12 déraillements de un à deux wagons en 2015 – ça a augmenté. Un déraillement de trois à cinq wagons en 2015. C'est toujours avec la CMQR ça, là, ici.

985 Puis si on compare avec la MMA : huit déraillements de un à deux wagons en 2013; deux déraillements de trois à cinq wagons en 2013; trois déraillements à deux wagons en 2014; et un déraillement de trois à cinq wagons en 2014.

990 Je pense que c'est toujours inquiétant.

Déversement de carburant diesel et d'huile à moteur de locomotives, 18 août 2015, bris de locomotives, déversement d'huile à moteur sur un demi-kilomètre à Lennoxville par la CMQR.

995 CMQR encore une fois, déversement de carburant, d'huile à moteur de locomotive le 3 mai 2016, bris de locomotive, déversement d'huile à moteur à Vachon dans Frontenac.

Le 5 avril 2017 déversement d'huile à moteur dans plusieurs courbes de Lac-Mégantic à Sherbrooke par la CMQR, manque d'entretien des locomotives.

1000 Et cette longue trainée d'huile a fait un long chemin jusqu'à pratiquement Lac-Mégantic, près de l'OTJ, là.

1005 On a avisé le service d'environnement de la MRC du Granit qui nous a demandé de contacter immédiatement Environnement Québec. Suite à ça, il y a eu épandage de matériaux absorbants, évidemment.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

1010 Je vais prendre la relève. Alors, pour les locomotives je tiens à rappeler le déversement d'huile, perte d'huile de locomotive des moteurs. On se rappelle que la tragédie du Lac-Mégantic a pour origine une perte d'huile qui a coulé sur, je pense, un compresseur turbo et qui a parti un incendie.

1015

Nous, on constate souvent que le matériel roulant présente des problèmes aussi, pas juste les voies ferrées. Regardez ça, ici, c'est des pièces qu'on a trouvées sur la voie ferrée entre Lac-Mégantic et Sherbrooke. Ça, ici, c'est des pivots de mâchoires d'attelage de wagons. C'est ce qui tient les wagons ensemble. Ils sont cassés. Regardez, on voit ici, il y a une tête, ça, c'est la tête qui devrait aller ici normalement. Ils sont comme tous cassés à la même hauteur. Pourquoi? J'ai posé la question à Transport Canada, qu'est-ce qui explique ça? On ne m'a pas répondu.

1020

Ici, c'est des shoes de brake complets, des freins. J'ai amené un morceau qu'on a trouvé récemment, que quelqu'un est venu me porter chez nous, en face de la garderie Coco Soleil, Sous le vent, je pense, c'est Sous les étoiles.

1025

On applique les freins à partir de Nantes pour descendre à Lac-Mégantic. C'est peut-être dur pour le matériel, mais en tout cas, on ramasse ça sur la voie ferrée. Donc, on se pose des questions sur l'état du matériel roulant aussi.

1030

Alors, on vous dit : « Croyez-vous toujours à la thèse du banal accident à Lac-Mégantic? » La récurrence des déraillements et des problèmes d'entretien des voies ferrées et des trains est bien réelle.

1035

Le transport par train des marchandises dangereuses n'est pas totalement sécuritaire.

Il y a aussi, on n'en parlera pas trop non plus, parce qu'on l'a déjà abordé, la fameuse pente à Nantes où on fait du triage. Imaginez-vous, on fait du triage à l'endroit le plus élevé, un des endroits les plus élevés au niveau de la pointe ferroviaire au Québec, à 108 mètres. Il faut courir après le danger.

1040

On a la pente ici. Ça a déjà été montré. Je vais aller plus vite. La pente de la voie ferrée de la subdivision Sherbrooke menant au centre-ville de Mégantic serait la plus importante en milieu urbain au Canada. C'est ce qu'on croit, c'est ce qu'on a entendu. Par contre, je n'ai pas trouvé de référence pour la publier.

1045

On dit dans le rapport AECOM que le centre-ville se trouve...

LE PRÉSIDENT :

1050

Juste un instant. Monsieur Laporte, est-ce que vous pouvez confirmer ou infirmer cette information?

1055 **M. IAN PERKINS :**

Ian Perkins du BST. Moi je peux parler du territoire. Moi j'ai déjà travaillé là.

1060 **LE PRÉSIDENT :**

Parlez plus fort.

M. IAN PERKINS :

1065 Je peux parler du territoire que j'ai travaillé. Quand on parle, à Montréal on a des pentes d'un point cinq six pour cent (1.56%) qui mènent au port de Montréal. Donc, c'est quand même un milieu urbain aussi. Comme je dis, la pente de Lac-Mégantic elle est très unique dans sa longueur, dans la courbe, en étant dans un village, dans une petite ville. Mais pour commencer à la quantifier comparé à d'autres endroits au Canada, on n'est pas en mesure de faire ça en ce moment.

1070 **LE PRÉSIDENT :**

1075 Parfait, merci. Je sais que vous avez une bonne partie répondu hier aussi. Mais c'était important d'apporter le complément d'information aujourd'hui.

Est-ce que vous en avez pour longtemps encore?

M. ROBERT BELLEFLEUR :

1080

Bien, regardez, je vais aller plus vite, parce qu'il y a des points qu'on a déjà touchés par des exposés antérieurs.

LE PRÉSIDENT :

1085

Est-ce qu'il y a des informations vraiment, enfin, on va les lire.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

1090

L'état des rails. Regardez, numéro 1 permet d'avoir des rails dans cet état-là. Ça, c'est dans la pente la plus raide, un point trente-sept (1.37), derrière la polyvalente de Lac-Mégantic. C'est juste derrière chez moi, à 1,000 pieds. Alors, on permet de circuler avec des matières

1095 dangereuses sur des rails usés à la limite où les champignons sont complètement écorchés. Ce n'est pas dangereux selon Transport Canada ni selon la CMQR.

1100 Ici, c'est un autre état de rail qui est dans la sortie de Lac-Mégantic, à Frontenac, il y a un passage à niveau pour aller sur une ferme. Regardez le rail. Ce n'est pas long. C'est souvent des 30, 40, 50 pieds, mais c'est comme une chaîne, c'est son maillon le plus faible qu'il faut craindre.

Ici c'est un ponceau qui menaçait Lac-Mégantic...

LE PRÉSIDENT :

1105 Monsieur Bellefleur, je vais vous donner deux minutes pour conclure.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

O.K.

1110

LE PRÉSIDENT :

1115 Parce que ça fait presque une demi-heure que vous avez commencé. Je sais que ça passe vite quand on se présente, mais on va tout lire encore une fois. Attirez notre attention sur l'élément-choc de la conclusion.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

1120 Alors, le ponceau qu'on a fait réparer. Regardez, l'état de cette voie-là qui a des waves dedans. Ils l'ont réparée parce qu'on a fait des interventions.

Les nombreuses courbes on en a parlé. La présence de la courbe au centre-ville, on en a parlé.

1125 Les trains à la dérive. On a dit aussi tout à l'heure qu'il y a une augmentation du nombre de trains à la dérive. En 2014, il y en a eu 30; 42 en 2015; 33 en 2016. Donc, le phénomène des trains à la dérive malheureusement il n'est pas réglé.

1130 Les 10 traverses à niveau. Les bâtiments sur le bord, à moins de 500 mètres de la voie ferroviaire. Aussi, la pollution. Une autre affaire importante. Les risques accrus de contamination du bassin versant du lac Mégantic sur plusieurs kilomètres.

1135 Regardez ça. Ça, ça a été pris trois jours après la tragédie, ça devait être autour du 8 ou du 9. Le lac, on voit l'épanchement de pétrole sur le lac et dans la marina.

1140 On a dit au niveau du ministère de l'Environnement, dans leur deuxième rapport sur le comité d'expert que les sédiments du lac Mégantic devant le parc des Vétérans près de la marina, sont contaminés aux hydrocarbures pétroliers et HAP. Mais une partie de cette contamination ne semble pas due au déversement de juillet 2013.

Écoutez, j'aime ça qu'on essaie de s'habiller, mais écoutez, je pense que 6 millions de litres de pétrole ont contaminé drôlement. Il ne faudrait pas minimiser le niveau de pollution rattaché à la tragédie.

1145 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Talbot, est-ce que cette information est exacte?

1150 **M. DENIS TALBOT :**

1155 Je ne sais pas, Monsieur le Président, je n'ai pas pris connaissance de l'ensemble de ces rapports-là. Moi je suis vraiment en évaluation environnementale et non pas, je n'ai pas été impliqué au niveau des équipes qui participaient à la décontamination que ça soit des sédiments ou de l'eau. Par contre, avec les références que j'ai mentionnées, je pense que la Commission va être en mesure de mettre la main sur cette information-là.

LE PRÉSIDENT :

1160 Merci, Monsieur Talbot.

M. ROBERT BELLEFLEUR :

1165 C'est une citation du rapport que j'ai là, à la page I-3, je pense. Est-ce que mes collègues peuvent continuer ou bien si ça serait terminé?

LE PRÉSIDENT :

1170 S'ils veulent continuer 30 secondes chacun, je n'ai aucune objection. Monsieur Carette.

M. GILBERT CARETTE :

1175 Oui. Merci, Monsieur le Président. Je vais être assez bref quand même. Je vais vous exposer les avantages économiques.

1180 Pour ce qui est de la voie de contournement, on va éliminer 12 passages à niveau. On va gagner du temps d'attente, tant pour les usagers de la route que pour la compagnie ferroviaire, qui va quand même, selon AECOM sauver 238 500 \$ annuellement juste à ses coûts d'opération, et ce, sans compter le 4 millions d'économie pour l'ensemble du projet, encore selon AECOM. Sans compter aussi il y a une meilleure desserte dans le parc industriel ainsi que des nouvelles voies de stationnement.

1185 Lac-Mégantic a un urgent besoin d'investissement industriel pour favoriser l'emploi et ça, je pense que la voie de contournement sera un bon facteur positif pour donner cet élan-là. Puis les investisseurs potentiels dans le centre-ville sont un peu réticents à investir au centre-ville étant donné l'historique de danger que les assurances pour les bâtiments ont pris en compte vu les risques, les accidents historiques qu'il y a eu au centre-ville. C'est un blocage commercial aux investisseurs cette voie qui passe au centre-ville.

1190 Et aussi, finalement au point de vue visuel, ça éliminerait le mur de Berlin qu'on a, qui sépare la paroisse de Saint-Agnès-de-Fatima, soit le viaduc et le remblai ferroviaire qui nous coupe la vue entre les deux paroisses. Ça, ça relèverait le moral des citoyens ça.

1195 Puis à part de ça, j'entendais hier des gens qui étaient réticents qu'il y ait une dépense gouvernementale à Lac-Mégantic. On dirait que c'est trop qui se dépense quelques millions au Lac-Mégantic.

1200 Je vais prendre un parallèle. Il ne faut pas être gêné non plus d'avoir un investissement peut-être de 115 millions à Lac-Mégantic quand on sait qu'à Montréal, juste le pont Champlain, il va coûter de quatre à cinq milliards. Ça, c'est avec les imprévus. L'échangeur Turcot qui va coûter quatre milliards et le projet de train électrique qui va coûter cinq à six milliards et ça, Monsieur le Président, à même nos taxes et vos taxes et vos impôts, qui vont se dépenser là, à Montréal.

1205 Puis le coût de la voie de contournement puis ça, on parle d'un total de 14 à 15 millions. Le coût de la voie de contournement est de seulement 115 millions qui représente un pour cent (1%) de ce montant-là, un pour cent (1%) qui pourrait être dépensé à Mégantic pour sécuriser cette région et la relever économiquement.

1210

Ça fait qu'on n'a pas à être gêné, les bailleurs de fonds vont certainement, le gouvernement fédéral et provincial et les compagnies, vont certainement s'attarder à vouloir ne pas faire cette petite dépense-là.

1215

Puis un autre parallèle aussi, 115 millions c'est pas mal un peu moins que le maire de Québec a eu pour son projet de colisée qui a coûté 400 millions, puis lui, il a eu 200 millions de cadeaux de la part des gouvernements. Ça fait qu'il n'y a pas eu de déversement ni de victime dans ce bout-là à Québec. Ça fait que je pense, néanmoins la catastrophe de Mégantic va tout le temps rester hypothéquée par la mort de 47 personnes et des nombreux suicides qui en ont suivi.

1220

Monsieur le Président, je vous remercie de votre attention, de même que vos commissaires. Je vous remercie de votre attention. S'il y a des questions, des opinions, on vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1225

Merci à vous. Peut-être pour les prochains, je vous demanderais, je pense qu'on n'a pas besoin de faire de l'ironie si on veut expliquer un point de vue. Mais j'ai très bien compris le message. Je vous remercie infiniment.

1230

J'appelle maintenant, Monsieur Bruno Turmel et Jean-Denis Cloutier.

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1235

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je me présente, Jean-Denis Cloutier, maire de la Municipalité de Frontenac. Et à ma gauche, à votre droite, Monsieur le Commissaire, Bruno Turmel, directeur général de la Municipalité de plus de 34 ans.

1240

J'aimerais vous présenter notre municipalité. Celle-ci est constituée d'un territoire de 225 kilomètres carrés, adossée à la Ville de Mégantic au nord-ouest et bordée par l'état du Maine à l'est. Elle est traversée par la route 161 qui mène vers Saint-Georges-de-Beauce. Nous avons une population de 1 440 personnes.

1245

Notre municipalité bénéficie d'une façade de plusieurs kilomètres sur le lac Mégantic à l'ouest. Nous avons également sur notre territoire un plan d'eau exceptionnel, le lac des Araignées. Nous avons également sur nos territoires un terrain de golf, nous partageons aussi avec deux autres municipalités ce qu'on appelle le marais du lac des Joncs, le plus grand du genre au sud du fleuve Saint-Laurent et nous avons aussi l'unique porte d'accès pour la chasse et la pêche dans la Zec Louise-Gosford, secteur Louise.

1250 Notre économie est assurée en majeure partie par les industries forestières, acéricoles très importantes – si vous me permettez, Frontenac possède au moins 15 entreprises acéricoles - et par le tourisme. De même, nous constituons aussi un milieu résidentiel paisible.

1255 Comme vous avez pu le constater par la présentation de la firme AECOM, l'option 3 qui vise la voie de contournement intitulée « Corridor 1 » a été recommandée par les experts puisque selon eux, elle est la seule qui soit rentable économiquement *et démontre le choix de réaliser une voie de contournement peut être privilégié par rapport au choix de maintenir le statu quo.* (p. 47 de la version finale de l'étude de faisabilité).

1260 Monsieur le Président, à deux reprises, le conseil de la Municipalité de Frontenac a rencontré ses citoyens pour connaître leur avis sur cette importante question. Lors de la première rencontre, des citoyens nous ont déposé une pétition d'environ 300 noms provenant de Nantes, Lac-Mégantic et de Frontenac, réclamant le statu quo, à savoir le maintien de la ligne ferroviaire dans son emprise actuelle, tout en améliorant les conditions d'entretien et de sécurité.

1265 Lors de la deuxième et dernière rencontre que nous avons tenue le mardi 23 mai – si vous pouvez me permettre, Monsieur le Commissaire, nous avons envoyé une invitation à tous les citoyens de Frontenac pour les inviter à une réunion d'information.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, 23 mai c'est la semaine dernière alors?

1275 **M. JEAN-DENIS CLOUTIER :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1280 C'est ça?

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1285 Oui. Le 23 mai.

LE PRÉSIDENT :

1290

D'accord.

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1295

Oui, cette année. Des citoyens nous ont à nouveau fait valoir que le déplacement de la voie ferrée ne constituait pas une solution valable pour eux, compte tenu que certains de nos citoyens nous ont exprimé qu'il n'y aurait pas eu cet accident épouvantable n'eut été du laxisme du ministère des Transports fédéral à faire respecter les normes minimales de sécurité; du fait que l'on ait autorisé la présence d'un seul conducteur et du piètre état de la voie ferrée.

1300

Il y a quelques années, ça fait à peu près six ans, trois représentants de la compagnie MMA étaient venus nous rencontrer à Frontenac pour nous informer que la compagnie avait eu l'autorisation du ministère des Transports fédéral de voyager avec un seul conducteur. Je leur avais alors fait remarquer qu'advenant un malaise du conducteur, que se passait-il alors? On m'avait répondu que tout était contrôlé par ordinateur à partir de Farnham. On a vu le résultat.

1305

Toute cette catastrophe est due à un manque flagrant de coordination soit l'absence d'un deuxième conducteur responsable.

1310

Pour nos citoyens, déplacer la voie ferrée ne constitue pas une solution sécuritaire puisqu'on déplace tout simplement le problème.

1315

D'ailleurs, j'ai pu constater lors de la première soirée de vos audiences que monsieur Émery Bélanger a déposé une pétition de 300 noms en faveur du statu quo ou du statu quo amélioré. Je désire vous signaler que monsieur Bélanger était avec le groupe qui a déjà déposé cette pétition auprès du conseil de la Municipalité de Frontenac.

1320

Bien que nous comprenions l'opposition de certains de nos citoyens à ce que la voie ferrée soit déplacée, le conseil de la Municipalité de Frontenac se doit de prendre en compte que la proximité de la voie existante avec la zone urbanisée peut justifier le refus de la population de Lac-Mégantic à maintenir la voie ferrée à son emplacement actuel.

1325

Il apparaît pour le conseil de la Municipalité de Frontenac que la santé psychologique des résidents de la Ville de Mégantic est tributaire du déplacement de la voie ferrée actuelle du centre-ville de Lac-Mégantic.

1330

Il apparaît au conseil municipal de la Municipalité de Frontenac de se positionner en prenant en compte, d'une part, l'opposition de certains citoyens et, d'autre part, la situation particulièrement éprouvante vécue par les citoyens de la Municipalité de Frontenac et qui semble perdurer par la présence de la voie ferrée.

1335

Étant donné que l'option 3 « Corridor 1 » a été recommandée par la firme AECOM, le conseil municipal tient à en diminuer les impacts sur le territoire de Frontenac, si elle est retenue.

C'est pour ces raisons que le conseil de la Municipalité de Frontenac appuie l'option 3 de la voie de contournement intitulée « Corridor 1 », en autant toutefois que le tracé de ce corridor soit modulé différemment sur le territoire de Frontenac.

1340

Cette modulation du tracé du corridor 1 sur le territoire de Frontenac a reçu l'appui de la Ville de Mégantic. En effet, la Ville de Mégantic a adopté une résolution d'appui lors de son conseil tenu le 16 mai 2017. Vous trouverez en annexe du présent mémoire copie de cette résolution.

1345

La modulation du corridor que nous proposons vise à ce que la voie ferrée soit située sur le trécarré des terres, évitant ainsi de couper en deux certaines propriétés, agricoles et forestières, dont le résidu pourrait être enclavé. Lorsque tu traverses des lots, peut-être qu'il va y avoir une partie du lot qui va enclaver, parce que le citoyen n'aura pas accès. Si tu creuses un canal de 20 pieds, ils n'ont plus accès. Ça fait que tu vas tomber avec des terrains enclavés. Inaccessible et obligation d'acquisition de ce résidu. L'étude de faisabilité préparée par la firme AECOM fait état de cette problématique.

1350

1355

De plus, le corridor 1 non modifié soulève d'autres questionnements : des ponceaux qui devront être installés; des accès pour les producteurs agricoles et les producteurs de bois, très difficiles; des traverses de voies ferrées qui devront être installées; l'obligation d'entretien de ces ponceaux et de ces traverses; et de la responsabilité civile qui pourrait en découler – parce que chaque producteur devrait avoir une assurance responsabilité de quelques millions - l'obligation d'ajouter des clôtures pour les animaux et de l'entretien de ces clôtures.

1360

En résumé, ce que le conseil de la Municipalité de Frontenac demande peut se résumer ainsi :

Le corridor 1, avec une modification au tracé proposé qui minimise les impacts sur les lots agricoles et l'enclave, en suivant la ligne des lots (le trécarré), c'est le bout des terres;

1365

Un tracé qui présente sensiblement la même longueur que le corridor 1 initial;

Un tracé qui minimise les coûts d'acquisition (ponceaux, traverses, clôtures), le reste;

1370 De plus, l'appui de la Ville de Lac-Mégantic à ce tracé alternatif ainsi que l'appui verbal de la
Municipalité de Nantes.

1375 Monsieur le Président, permettez-moi de vous présenter une carte sommaire qui démontre
le tracé que nous vous proposons. Vous trouverez également en annexe de notre mémoire copie
de cette carte.

Sur la carte qu'on vous propose, le tracé jaune c'est le tracé qui nous a été présenté. Et le
tracé jaune – moi j'appelle ça jaune orange l'autre tracé.

LE PRÉSIDENT :

1380 Quand vous parlez de tracé, c'est le corridor 1?

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1385 Oui. Et l'autre tracé en jaune orange c'est le tracé que nous proposons. Parce que si vous
faites référence au tracé proposé, regardez combien de lots sont coupés par le chemin de fer. Et
tandis que nous autres avec le tracé jaune orange, tu t'en vas, tu coupes le trécaré des terres, le
bout des terres. Ça fait que l'impact est beaucoup, beaucoup négatif pour les producteurs
agricoles dans ce secteur-là.

1390 Également, nous désirons soumettre au BAPE que ce tracé, option 3 « corridor 1 » initial ou
alternatif proposé par Frontenac est près des résidences et propriétés de familles qui ont été
éprouvées en perdant quelqu'un de leur famille lors de l'accident ferroviaire de juillet 2013.

1395 Si on revient, Monsieur le Président, la route 204, 161 qui se rejoignent, où les deux tracés
se rejoignent. Ça, c'est la route 204. Là, je vais faire allusion aux propriétaires qui sont tout près
de là.

1400 Moi c'est à gauche, il y a un développement là, le développement Roy qu'on appelle, a été
établi il y a 10 ans. Sur une possibilité de 44 terrains, environ 75 sont construits. Le
développement Roy est situé à environ 450 mètres du tracé du corridor 1 projeté.

Pensons aux propriétaires de la route 204, entre autres, madame Ginette Isabel et son
conjoint, dont la propriété est située à 235 mètres du tracé du corridor 1. Ces personnes travaillent

1405

tous les deux afin d'avoir une propriété répondant à leurs attentes et à leur retraite, qui voudra acheter leur propriété et à quel prix, Monsieur le Commissaire? Parce qu'à 235 mètres ça a été mesuré aujourd'hui.

1410

N'oublions pas madame Isabelle Boulanger que vous avez entendu hier et qui a perdu son fils lors de la tragédie, ces parents se souviendront chaque fois lorsqu'ils entendront le train passer, puisque leur propriété est située à 300 mètres du tracé du corridor 1. De plus, Monsieur le Commissaire, songeons aux grands-parents, madame Yolande et Conrad qui verront le train passer tous les jours sur leur propriété qui est située à 315 mètres du tracé du corridor 1, ce même train qui a emporté leur seul petit-fils.

1415

Comme vous pouvez le constater, Monsieur le Président, nous avons, nous à Frontenac, trois situations majeures.

1420

Nous soumettons au BAPE que ce sont des cas particuliers qui devront faire l'objet de solutions pouvant aller jusqu'à impliquer une relocalisation.

1425

En dernier lieu, Monsieur le Président, advenant le cas où les ajustements que la Municipalité propose ne soient acceptés intégralement, vous comprendrez que nous n'avons d'autre choix que d'appuyer nos citoyens qui refusent le déplacement de la voie ferrée actuelle, et nous recommandons le statu quo numéro 1 avec une augmentation du contrôle de sécurité; exemple l'ajout d'un deuxième conducteur; la limitation de vitesse; vérification plus poussée de l'état des rails.

1430

Nous vous soumettons qu'il ne faudrait pas que le déplacement de la voie ferrée crée de nouveaux problèmes. Nous vous réitérons que ce tragique accident n'aurait pas eu lieu si les normes de sécurité existantes avaient été respectées, si les mesures de sécurité minimales avaient été suivies et si un entretien minimal de la voie ferrée avait été réalisé.

1435

Ce qui est d'autant plus triste, Monsieur le Président, c'est que nous constatons aujourd'hui que la situation perdure en regard de ces éléments : moins de sécurité non respectée et état de la voie ferrée.

1440

Nous vous remercions Monsieur le Président, et nous demeurons disponibles, disposés à répondre à vos questions. Merci.

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous, Monsieur Cloutier. En fait, j'ai plusieurs questions pour bien comprendre votre point de vue.

1450 J'avoue qu'au début c'était très clair. Vous avez eu une première rencontre avec votre population qui s'est prononcée contre ou pour le statu quo. Vous avez eu des pétitions. Vous avez eu une deuxième rencontre le 23 mai, et c'est à peu près la même chose qui s'est produite. Donc, je me disais : bon, c'est non, non, non, pétition. Et donc, je m'attendais quand vous avez dit :
1455 « Bien, le conseil municipal s'est positionné. » Je me suis dit, selon toute logique ça va être : non. Mais oups. Ce qu'on appelle la dissonance cognitive, mais non, on serait pour le corridor 1, donc l'option 3 remaniée.

1460 Donc, le fait que vous ayez indiqué tout ce préambule-là avec les relations avec vos concitoyens, est-ce que vous ne craignez pas que la position du conseil soit mal reçue par une population que vous avez consultée et qui vous a dit qu'elle était pour le statu quo? C'était ma première question.

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1465 Monsieur le Président, lorsque j'ai dit tantôt : non, parce que le conseil n'est pas inquiété par une non-acceptation. Lorsque nous avons fait la deuxième rencontre, la première rencontre c'était une réunion de conseil. Puis vous savez que c'est facile de paqueter une réunion de conseil. On va se parler dans notre langage. Ça fait qu'il y avait à peu près 20 personnes.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Initiez-moi à votre langage.

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1475 Ça fait qu'il y avait à peu près 20 personnes. C'est sûr que les personnes qui étaient là, bien eux autres voulaient poser des questions. Ça fait qu'on ne pouvait pas tellement répondre à leurs questions, parce qu'on était pris avec l'avis de confidentialité, de non-divulgateion.

1480 Et l'autre réunion qu'on a faite, Monsieur le Président, c'est qu'on a envoyé environ 800 invitations à toute la paroisse. Il s'est présenté environ 50 personnes. Il y a à peu près 15 personnes qui ont manifesté leur désaccord. Sur les 15 personnes, bien il y en avait peut-être

1485 quatre, cinq qui, t'sais pour eux autres il n'y avait vraiment pas d'impact. Moi, les impacts je les ai nommés tantôt.

1490 Nous autres, pourquoi que la décision, ça aurait été facile de dire : « On ne veut rien savoir, gardez-le votre train à Mégantic. » Mais il faut aller aussi dans une vision qu'on appelle « vision régionale ». Si la Ville avance, se développe, il vient des nouvelles industries, bien les municipalités autour, Monsieur le Président, ils vont en bénéficier, tout le monde va être gagnant dans cette histoire-là. Ça fait que c'est pour ça, c'est sûr qu'on travaille là-dedans, dans une vision régionale.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Vous, lorsque l'initiateur a retenu le corridor 1, est-ce qu'il vous a consulté? Est-ce que vous avez travaillé ensemble? Qu'est-ce qui s'est passé entre vous, Nantes - vous n'êtes pas Nantes, mais on va parler Frontenac et Lac-Mégantic?

1500 **M. JEAN-DENIS CLOUTIER :**

Disons qu'il y a à peu près un an et demi nous avons eu une réunion et les trois corridors avaient été comme proposés. Mais la largeur était assez grande.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

Quand vous parlez de largeur, la largeur de chaque corridor?

1510 **M. JEAN-DENIS CLOUTIER :**

De chaque corridor. Ce n'était pas fixe, ce n'était pas fixe. Nous avons eu une autre rencontre, je te dirais cet hiver, je ne peux pas vous donner la date juste. Mais là, ça commençait à pas mal, les corridors rétrécissaient qu'on appelle. Et à ce moment-là, on s'est aperçu que le corridor 3, corridor 4, pour nous autres ça affectait beaucoup plus de résidences.

1515 Mais on a eu une rencontre avec la Ville de Mégantic au mois de mars. La première rencontre je n'ai pas pu y aller, le maire de Nantes non plus. Puis ensuite on a eu une autre rencontre avec eux autres, puis là, ils sont arrivés avec un tracé pas mal précis. Ça fait qu'à ce moment-là, le tracé qu'ils nous ont présenté, là, on a dit, la ligne jaune là, on a dit : « Hey, ça se peut pas couper des terres comme ça. On ne peut pas accepter ça. »

1520

LE PRÉSIDENT :

1525 Je veux juste m'assurer que je comprends une chose. Madame Arguin, est-ce que la ligne jaune représente le corridor ou un tracé?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1530 La ligne jaune représente le tracé.

LE PRÉSIDENT :

1535 Alors, vous allez m'expliquer. Vous, vous avez décidé que vous alliez retenir un corridor. C'est ce que vous avez fait, le corridor 1 qui est l'option 3. Alors, comment comprendre ce tracé dans un corridor... parce que moi je n'ai vu aucun tracé, la commission n'a vu aucun tracé. Les tracés, bien sûr on en entend parler, mais c'est un document de travail en élaboration.

1540 Donc, si vous avez suggéré pour un document de travail, un tracé, c'est tout à fait légitime et c'est à vous et éventuellement la Municipalité de Nantes et la Ville de Lac-Mégantic, si vous arrivez à établir un consensus ça serait l'idéal pour qu'après ça le document qui serait déposé éventuellement, soumis au ministère de l'Environnement puisse avoir reçu, puisse être consensuel.

1545 Mais nous la commission, pour le tracé, nous n'avons actuellement aucune prise, aucune analyse que nous ferons du tracé. Nous faisons l'analyse sur les différentes options.

1550 Donc, je vous dirais, vous êtes un pas en avant de nous. Mais je comprends quand même qu'a priori vous êtes pour le corridor 1, donc l'option 3, mais à l'intérieur de laquelle vous devez arriver à des ententes avec vos partenaires des autres municipalités ou villes. C'est ça?

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1555 C'est ça. Vous comprenez sûrement, Monsieur le Commissaire, parce que si on parle du premier tracé proposé, c'est que ça coupe deux érablières puis des lots à bois, puis des terres agricoles, surtout une qui me vient à l'idée. Le type là, ça a été à son grand-père, à son père, c'est à lui, puis il parle de le céder à son fils. On ne peut pas permettre de déstabiliser. Puis vous savez comme moi, une érablière, je suis propriétaire d'une érablière, tu ne peux pas te permettre de couper. Un train passe dans une érablière, couper une érablière. C'est impossible. Parce que le

1560

système de tubulures, ce n'est plus comme à chaudière il y a quelques années. C'est avec des systèmes de tubulures puis des pompes.

1565 **LE PRÉSIDENT :**

Même à Montréal il y a des tubulures aussi.

1570 **M. JEAN-DENIS CLOUTIER :**

Tu ne peux pas couper en deux, c'est impossible.

LE PRÉSIDENT :

1575 C'est bien. Mais encore une fois, je ne sais pas si vous avez compris mon propos?

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

Oui.

1580 **LE PRÉSIDENT :**

1585 C'est que je suis très sensible à ceci, mais ceci, ce que vous proposez, actuellement ça se situe dans une espèce de travail conjoint avec la Ville de Lac-Mégantic et la Municipalité de Nantes, pour que vous puissiez arriver éventuellement à une position consensuelle. Si vous n'arrivez pas à une position consensuelle et qu'éventuellement – je ne sais pas qui sera le promoteur éventuel non plus, c'est assez embêtant. Mais mettons que c'est la Ville de lac-Mégantic qui devient le promoteur. Si elle devient le promoteur puis elle ne retient pas votre suggestion, bien ça va être débattu publiquement, éventuellement, publiquement et vous allez devoir expliquer votre position tout comme Lac-Mégantic va devoir expliquer sa position.

1590 Mais pour le moment, nous sommes encore à l'étape d'un document de travail et vous avez tout intérêt à travailler collégalement pour arriver avec un corridor sur lequel vous vous entendez, et à l'intérieur du corridor, je peux très, très bien comprendre qu'il puisse avoir deux, trois, quatre tracés, possibilités de tracés pour en choisir le meilleur.

1595 Maintenant, ceci étant dit, je rappelle ce que j'avais indiqué hier. C'est qu'il est possible pour la commission d'arriver avec une option qui soit autre que l'option 3. La commission peut arriver, selon sa compréhension, selon ce qu'elle a entendu, selon les mémoires qui ont été déposés,

1600

selon les réponses aux questionnaires qui auront été déposées aussi, dire : « Bien, écoutez, de conseiller le gouvernement pour lui dire, par exemple : Écoutez, les corridors 1 et 2, donc les options 3 et 4 se démarquent nettement. Et la commission recommande que le promoteur ou l'initiateur fasse, réalise une étude d'impact en bonne et due forme pour comparer ces deux corridors à l'intérieur desquels il peut y avoir des tracés. » Et ceci constituerait l'étude d'impact qui serait soumise au ministère de l'Environnement.

1605

Donc, il y a encore quelques étapes à franchir avant d'arriver à cette étape finale. Mais je comprends que vous êtes déjà en processus avancé. Mais vous êtes en période de travail actuellement.

1610

LE PRÉSIDENT :

Oui, Madame Arguin?

1615

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Tout ça est tout à fait correct et puis je veux quand même réitérer l'importance des efforts de consultation importants entre les trois municipalités. Je pense que ça vaut la peine d'être mentionné.

1620

Je vais passer la parole à monsieur Hardy, si vous me permettez, Monsieur le Président, parce qu'il y a quand même une notion de corridor et non de tracés dans ce que nous a présenté la Municipalité de Frontenac. Donc, je veux juste m'assurer que pour vos recommandations dans le rapport ce point-là soit vraiment bien compris.

1625

LE PRÉSIDENT :

Mais centrez-vous sur le corridor, s'il vous plaît.

1630

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Oui.

1635

M. JEAN HARDY :

En fait, je voulais juste vous confirmer que la ligne jaune que vous voyez à l'écran c'est le corridor 1, l'option 3 à l'exception du croisement de la route 204. C'est la seule modification qui a

1640 été faite depuis un an à ce niveau-là. Avant, on était beaucoup plus en diagonal vers l'ouest. Là, on croise à angle droit et on s'est collé un peu plus sur la route 161. Mais pour le reste, toute la traversée vers Vachon, c'est le corridor 1.

C'est ce que je voulais vous confirmer.

1645

LE PRÉSIDENT :

Et ce qui est proposé ici en orange, c'est à peu près quelle distance par rapport au corridor 1, donc à l'option 3? On parle d'un changement sur une fraction? Pour moi c'est très difficile d'apprécier.

1650

M. JEAN HARDY :

Bien disons, ce que vous voyez le trait jaune ça couvre environ quatre kilomètres, de mémoire, quatre kilomètres.

1655

LE PRÉSIDENT :

Sur?

1660

M. JEAN HARDY :

Sur un tracé de 11 kilomètres et demi, 12 kilomètres. Donc, c'est à peu près le tiers du projet.

1665

LE PRÉSIDENT :

Le tiers. O.K. Donc, pour vous, a priori, juste pour ma curiosité, parce que je ne commencerais pas à discuter des tracés. Pour vous a priori, est-ce que ça ferait partie du même corridor ou si on parle d'un nouveau corridor?

1670

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

En fait, Monsieur le Président, c'est un peu ce dont j'essayais d'aller avec mon commentaire plus tôt. Ça ne sort pas beaucoup du corridor, mais on pourrait quasiment planifier, ça pourrait quasiment être une recommandation d'une sixième option en partie.

1675

1680 Donc, c'est pour ça que je voulais que ça soit vraiment bien, parce que je comprends que si on reste dans l'une des cinq options, que oui effectivement, après ça au niveau de la phase subséquente après un go, après ça c'est vraiment avec le mandataire qui aura le contrat, le promoteur du projet.

1685 Mais à ce moment-ci, sachant qu'il y a eu consultation et qu'il y a – agreement – je cherche mes mots.

LE PRÉSIDENT :

1690 Une entente.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1695 Une entente, merci, avec la Municipalité de Frontenac, et il y a une entente verbale aussi avec Nantes, de démontrer dans les recommandations qu'analyser une potentielle sixième option, mais quand même sur une petite portion d'une des cinq options, ça pourrait être intéressant pour nous.

LE PRÉSIDENT :

1700 Vous, comme initiateur, vous avez eu connaissance de cette sixième option hypothétique, à quel moment?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1705 Au cours de cette année dans la rencontre. La première où il y a eu des discussions c'est au mois de mars, où monsieur Cloutier n'était pas présent. Donc, on a eu une autre rencontre par la suite, au mois d'avril de cette année. Donc, c'est à ce moment-là qu'on est vraiment entrés dans des discussions beaucoup plus mode de travail, quand on a bien compris que la Municipalité était malgré tout pour une voie de contournement, mais qu'il y avait des inquiétudes sérieuses par rapport à la coupe des lots. Donc, c'est là qu'on s'est rendu compte qu'on sortait un peu du corridor et qu'on commençait à parler d'une sixième option.

LE PRÉSIDENT :

1715 Et depuis le mois de mars, est-ce que vous avez été suffisamment intéressés pour avoir des appréciations préliminaires en termes de comparaison avec les autres options?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1720 Dans la mesure du possible, selon les contraintes et les moyens du mandat de la firme AECOM pour l'instant. Donc, vous comprendrez que ce n'était pas dans le mandat d'AECOM d'analyser une sixième option. Donc, quand même Stantec et AECOM ont regardé de façon très générale la faisabilité de cette sixième option.

1725 Maintenant, pour aller dans le détail jusqu'à faire une EIE et tout ça, par rapport à ça, ça sort assurément du mandat actuel de la firme AECOM.

LE PRÉSIDENT :

1730 Je dois avouer que je suis un peu inconfortable devant cette situation. Parce que la commission a fait des efforts très importants, puis je pense que je l'ai répété à chacun de mes discours, pour que nous puissions comme commission avoir un pouls le plus proche possible de la réalité, en multipliant les possibilités pour les participants, pour les citoyens d'intervenir et d'exprimer leur avis, mais à partir de cinq options, les cinq options qui nous sont présentées.

1735 La commission n'a pas l'intention, surtout pas dans l'état actuel des choses d'ajouter en toute hâte une sixième option qui d'ailleurs n'a même pas été évaluée. Mais c'est très embêtant pour la commission et pour vous aussi, je tiens à dire, d'arriver éventuellement avec une option qui n'a même pas, sur laquelle la population n'a même pas été consultée.

1740 Alors, je fais juste part d'un commentaire, d'un inconfort réel que j'ai en ce moment, mais on va composer avec. Ça, c'est mon discours à moi, ma petite politique à moi.

1745 Bien, écoutez, merci infiniment. Nous allons prendre une pause de 15 minutes et nous poursuivrons.

M. JEAN-DENIS CLOUTIER :

1750 Merci, Monsieur le Commissaire.

PAUSE ET REPRISE

1755

LE PRÉSIDENT :

1760 Alors, je vous informe, s'il vous plaît, je vous informe que le registre est actuellement fermé. Il y a donc six personnes qui ont demandé à intervenir devant la commission. Nous allons les prendre. Mais auparavant, monsieur Hardy m'a demandé d'apporter un correctif.

Monsieur Hardy, à vous la parole.

1765 **M. JEAN HARDY :**

Oui. Je voulais juste apporter une précision aux discussions qui se sont tenues juste avant la pause au sujet du tracé proposé par la Ville de Frontenac au trécaré des terres.

1770 J'ai fait une petite erreur au niveau de la longueur de tracé. Je suis parti de la route 204 jusqu'à Vachon. Alors, que la limite de Frontenac est un peu à l'intérieur. Donc, on parle de trois kilomètres de longueur qui concernent Frontenac.

1775 Autre chose, la distance entre le trécaré des terres et le tracé, on parle d'à peu près 400 mètres.

Alors, la suggestion que je ferais à la commission c'est d'appeler le tracé au trécaré des terres variante 1 au corridor 1.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Pour nous, il n'y a pas de variante encore. Donc, à 400 mètres c'est sûr que la commission va pouvoir se positionner très bien et considérer que c'est dans le même corridor.

1785 Donc, si j'ai bien compris, donc, Madame Arguin, il n'y aurait pas d'option 6. Ça serait toujours l'option 3, donc le corridor 1 dans lequel vous pouvez trouver des variantes selon les consensus que vous pouvez établir?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

1790 Tout à fait.

1795

LE PRÉSIDENT :

Donc, l'information de monsieur Cloutier d'opter pour le corridor 1 elle est correcte?

1800

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Tout à fait.

1805

LE PRÉSIDENT :

O.K. Bien, merci. Ça clarifie beaucoup et ça réduit substantiellement mon inconfort auquel je faisais référence tout à l'heure.

J'appelle maintenant monsieur Jacques Breton.

1810

M. JACQUES BRETON :

Bonjour, Monsieur le Président.

1815

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Breton.

1820

M. JACQUES BRETON :

Nous, la Municipalité de Nantes on est environ 1 400 habitants. C'est une Municipalité qui est beaucoup axée sur le résidentiel, très peu d'industries, beaucoup de commercial dans le secteur Laval et dans le secteur Village. Mais le principal c'est presque tout du résidentiel.

1825

Ça fait que nous autres, le mode quiétude c'est quand même un élément important. Ça fait que je vais lire mon document puis si vous voulez m'arrêter en cours de route puis poser des questions, n'hésitez pas.

1830

LE PRÉSIDENT :

J'imagine que vous allez déposer votre mémoire?

1835 **M. JACQUES BRETON :**

J'ai une copie pour vous.

1840 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez la déposer?

M. JACQUES BRETON :

1845 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, peut-être attirer notre attention de façon plus spécifique sur les faits saillants.

1850

M. JACQUES BRETON :

Oui, O.K.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous pouvez lire si vous voulez.

M. JACQUES BRETON :

1860

Ça fait 55 ans que je vis près de la voie ferrée actuelle. Ça fait que j'en ai vu de toutes les sortes, moi. Les trains circulent sur cette voie-là depuis plus d'un siècle puis à différents endroits il y a déjà eu des déraillements dans la Municipalité de Nantes. Beaucoup mineurs, quelques-uns majeurs, mais il y en a eus, différents degrés. Puis on n'a pas réussi à trouver de données de ça. J'essaye de trouver un historique de ça, puis je n'arrive pas à mettre la main dessus. Ça fait que je ne sais pas de quelle façon je vais m'y prendre pour trouver ça, mais je vais poursuivre ma recherche.

1865

LE PRÉSIDENT :

1870

Mais comment vous avez su qu'il y avait des déraillements alors?

M. JACQUES BRETON :

1875

Par ceux que moi je me rappelle.

LE PRÉSIDENT :

1880

O.K.

M. JACQUES BRETON :

1885

Puis pour les autres, bien là, c'est du oui-dire d'une personne à l'autre. Le Canadien Pacifique a possédé longtemps cette voie, puis son entretien était de bonne qualité à l'époque. C'était convenable comme voie ferrée. Les matériaux transportés c'était principalement, là dans les années 1800 et 1900 : bois; panneaux de contreplaqués; bois transformé; métal; machinerie; wagons à bétail; wagons à grain; wagons de toutes sortes pour marchandise livrable.

1890

Il y avait aussi des machines qui venaient réparer ça ces rails-là, on les voyait souvent eux autres. CP Rail là, ils avaient un bon système d'entretien. Ils venaient réparer régulièrement leurs choses. De temps en temps avec des équipements plus petits pour réparer les rails ou les clous, les choses comme ça, des équipements plus gros pour remettre les traverses à niveau avec le ballast puis le réalignement des rails puis mettre la structure conforme.

1895

Depuis 2009, on voit que les wagons-citernes ont pris la place. Parce que les compagnies ferroviaires ils ont eu un manque à gagner à un moment donné. Il y a beaucoup de matériaux qui se transportaient par train, qui s'en sont allés par camion. Ça fait qu'avec ce manque à gagner là, ils ont cherché d'autres sources de revenus. En même temps, il y avait l'arrivée du gaz de schiste puis du transport du pétrole de l'ouest, ce qui a augmenté le transport de citerne potentiellement beaucoup.

1900

Les convois qu'on voyait sept, huit citernes avant l'accident de 2013, ils étaient 50, 60, 75 wagons, des fois plus, plein de pétrole de schiste. Ça a complètement bouleversé la vocation de cette ligne ferroviaire-là. Parce qu'avant ça, les charges qui se transportaient sur la voie avec le peu d'entretien que MMA mettait, ça fait qu'avec un convoi normal tu voyais la rail descendre un petit peu, mais ça, c'est normal. Mais quand ils sont arrivés avec les wagons-citernes, là tu voyais le rail s'enfoncer beaucoup. Puis ce que les autres ont apporté que les clous sont sortis, bien oui, ils sont sortis de beaucoup.

1910

1915 Pas d'entretien sur la rail. Parce que je suis allé voir sur les rails. J'ai regardé dans le côté des rails là, 1987, avant qu'ils les changent. Puis il y en a qui ne sont pas changés encore. Ça fait plus que 30 ans qu'ils sont là. 30 ans pour un rail c'est beaucoup. CP Rail ils changent bien en bas de ça.

LE PRÉSIDENT :

1920 Combien?

M. JACQUES BRETON :

1925 Je dirais environ 20 ans. Mais 20 ans, ça dépend de l'usure. Parce que quand on est dans une ligne droite, le rail ne s'use pas tellement vite, mais quand on est dans une courbe, à l'intérieur de la courbe là, ça use très vite à comparer au rail extérieur qui lui n'use presque pas. La force de gravité du train fait changer le poids sur un côté.

1930 Tous les exploitants qui ont eu le rail avant MMA ont toujours fonctionné à deux hommes, puis ça, vous l'avez entendu souvent depuis que vous êtes ici, là. Quand ils sont arrivés devant nous autres puis ils nous ont dit : « Vous n'avez pas le choix. On run à un homme - où tu as pris l'autorisation de faire ça, toi? - Transport Canada nous a donné la permission de faire ça. – Oui, mais avez-vous pensé si le gars a une crise cardiaque, s'il y a de quoi qui brise sur le train. Il faut qu'il aille faire une réparation. Comment il fait pour sécuriser ça pour ne pas que ça parte? 1935 Normalement, il y en a un qui reste dans la locomotive, l'autre va faire quelque chose en arrière. Là, il est tout seul sur le train, là, pour faire tout. »

1940 On essayait de leur exposer des risques. Il avait toujours une solution plus ou moins crédible, que nous autres on n'endossait pas pantoute. Puis là, on s'est mis à revendiquer à Transport Canada. Ça n'a pas donné grand-chose. Il avait l'autorisation, c'était autorisé, ça allait être comme ça à l'avenir.

1945 Les pratiques d'exploitation de MMA elles étaient plus que douteuses. Elles étaient irresponsables. On ne voyait pas d'entretien sur les voies. Il n'y avait pas d'entretien pour replanter les clous, changer les traverses, resserrer les boulons de jonction. Puis le rail qui était tellement usé. Vous avez vu ma mère dans le courant de la journée là, un quart de pouce là, elle ne vous contait pas de mensonge. Je l'ai mesuré puis il n'y en avait pas épais, là.

1950 À certains endroits à Milan, le rail était tellement magané qu'il n'y avait même plus de champignons sur le dessus, tu roulais sur le montant debout. Moi je ne le sais pas là, mais si

Transport Canada dit que ça, c'est acceptable, on a un problème dans l'inspection ferroviaire au Canada. Il y a de quoi qui ne marche pas. C'est impossible que ça soit comme ça.

1955 La locomotive quand l'accident a eu lieu. J'ai reçu un rapport du BST. La locomotive de MMA qui démontre toutes les pièces qui étaient endommagées dans cette locomotive-là, cette locomotive-là aurait dû être sur un tas de roches ou en pièces détachées. C'était inconcevable que ça run sur une ligne ferroviaire avec 72 wagons en arrière. Ce n'est pas logique.

1960 Quand MMA ils ont fait l'acquisition du Canadien Pacifique, Canadien Pacifique eux autres avaient des ententes pour stationner du wagon à leur ligne de triage à Montréal. Puis il y avait quelques voies du site de triage aussi au centre-ville. Ça fait que là, finalement ils ont fini par démonter ces lignes de triage-là, puis Nantes est devenue le centre de triage.

1965 Je le sais, vous l'avez entendu plusieurs fois aujourd'hui aussi, mais ce n'est pas normal de faire des opérations comme ça dans le haut d'une côte. C'est comme un non-sens. C'est comme mettre un camion lourd dans le haut d'une butte puis tu essaies de changer le tailleur puis tu n'as pas mis les brakes dessus. Il y a de quoi qui ne fonctionne pas. Il va finir par descendre en bas de la cote.

1970 Il y a eu plusieurs mauvaises décisions combinées de même. Parce qu'à un moment donné quand le chauffeur il s'en venait avec le train, à un moment donné il y avait un autre gars qui l'attendait sur la voie d'évitement à Nantes puis il rembarquait dans le train puis il repartait avec. Mais juste avant que l'accident arrive à Lac-Mégantic, là, le gars là, il arrêtait, il allait se coucher au motel ici en ville, puis il repartait le lendemain avec son train.

1975 Puis là, l'hiver, bien là, on ne peut pas arrêter un train, il faut que ça continue à tourner. Ça fait que là, le train il ne peut pas aller sur la voie d'évitement, il y a des wagons de stationnés là. Il est obligé de rester sur la voie principale. Le chauffeur n'est plus dedans, il dort au centre-ville. Puis il est obligé d'être en marche pour qu'il soit capable de continuer le lendemain, sinon il ne sera plus capable de le décoller.

1980 Tout ça, ça a mené à la tragédie du 6 juillet. On ne peut pas laisser un train de même sur une voie principale. La voie d'évitement qu'il y avait à Nantes, dans le temps de CP c'était justement pour que quand il s'en venait un autre train, le laisser passer ou soit stationner à côté, puis dormir. Puis après ça, on repart le lendemain. Mais ce n'était pas une cour de triage.

1985 Donc, on a changé la vocation d'un élément qui a mis une ville en danger puis qu'on a vu ce que ça a donné.

1990

Vous l'avez entendu souvent aussi, c'est une des pentes les plus fortes au Canada. L'entretien des wagons ne devait pas être mieux que le reste. Est-ce qu'il y avait assez de freins sur ce train-là? Selon la charge qu'il y avait dedans, le poids en tonnage de pétrole, la norme était-elle suffisante de nombre de freins appliqué sur le train? Tout ça, ça a été ré évalué, je pense, par BST puis Transport Canada. Puis je sais qu'il y a eu des règles de changées.

1995

Quand on a du gaz liquéfié, de l'acide sulfurique, du chlorate de sodium, du propane. Moi je ne le sais pas, mais où est-ce que je demeure moi, la résidence où est-ce qu'on reste là, j'ai un grosse citerne de propane de 60 000 quelques litres. J'ai deux stations-service une à côté de l'autre, puis j'ai le train qui s'en vient avec ses matières dedans. Si ça déraile chez nous, moi mon taux de survie il n'est pas élevé. Je vous le dis là, ça va aller bien mal.

2000

On a eu des critiques si sévères. À un moment donné nos pompiers ont été accusés d'être mal intervenus sur le train. Heureusement, madame Laroche dans le temps m'a appelé pour me dire : « Écoute, ce n'est pas nous autres qui dit ça, c'est la compagnie d'assurance qui se cherche un bouc émissaire, là. » Ça fait que j'ai fait descendre un gars d'une compagnie d'assurance, un expert en évaluation qu'il vienne contredire ces dires. Ça fait que là, les deux compagnies d'assurance se battaient, mais c'était nous autres la tête de Turc au pilori.

2005

2010

On a fourni toute l'aide logistique qu'on pouvait donner à Lac-Mégantic, puis on leur a fourni des bâtiments pour la logistique. Parce que tous les câbles de téléphone puis d'Internet avaient tout brûlé. Tous nos pompiers, tous nos effectifs étaient tout là. Plusieurs bénévoles de Nantes qui ont travaillé dans la Ville Lac-Mégantic pour aider.

2015

Après le 6 juillet, la ville ce n'était pas trop beau. Il y avait une grande cicatrice en plein centre. On voyait l'ampleur de la tâche pour décontaminer puis reconstruire ça. Plus de bâtiment de la MRC. On n'avait plus de matrice. On n'avait plus de documents. On n'avait plus de toutes les expertises qu'une région a pour fonctionner, on n'avait plus rien. Il fallait tout rebâtir ça. Les experts de partout arrivaient de la Sécurité publique pour venir chercher des informations dans chaque municipalité pour arriver à se rebâtir une banque de données. Ce n'était pas facile. 47 morts là-dedans, des chocs post-traumatiques, beaucoup. Ma mère n'était pas dans la zone évacuée, mais elle a eu des symptômes post-traumatiques, comme elle vous l'a dit après-midi. Plusieurs autres cas se sont présentés après.

2020

2025

L'étude de faisabilité de la voie de contournement a débuté avec la Ville Lac-Mégantic. Puis là, je me demandais : ça, ça va avoir un impact dans nos municipalités de Nantes et Frontenac, mais ils ne peuvent pas, ils ne peuvent pas changer la voie de place sans nous en parler.

2030 Finalement, on a eu une première rencontre après qu'ils ont fait un bout qu'ils avaient à faire, normal, de commencer le dossier. Ils nous ont impliqués dedans puis ça, je les en remercie. On a commencé à travailler avec la firme AECOM, puis là, ils nous expliqué les trois tracés, puis dans cette rencontre-là on regardait les trois tracés, puis on regardait lequel qu'à nos yeux, sur le moment, il nous paraissait le meilleur.

2035

LE PRÉSIDENT :

On parle des corridors, je présume?

2040

M. JACQUES BRETON :

Les corridors, excusez. L'option...

2045

LE PRÉSIDENT :

Le corridor 1, l'option 3.

M. JACQUES BRETON :

2050

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2055

Vous avez dit, ça vous est apparu la plus porteuse elle aussi, cette option 3? Je n'ai pas très bien saisi la fin.

M. JACQUES BRETON :

2060

Bien, v'là un an et quelque. O.K. Mais là, elle coupait nos terres en plein centre. Elle passait en plein centre des terres en longueur. Ça fait que là, nous autres on a dit : « Bien écoute, on ne peut pas laisser ça, là. Colle-moi ça sur la voie de contournement au moins, rapproche-la le plus possible de la voie de contournement routière pour nous bloquer le moins de terrain possible. » Puis ça, ça a été fait. Ils l'ont fait. Ils l'ont changé de place.

2065

Ça fait que là, si je reprends le statu quo, l'option 1. Moi je pense que ce n'est pas acceptable, s'ils ne l'ont jamais réparé depuis 30 ans, je ne verrais pas pourquoi qu'ils la changeraient là. La refaire à neuf, ça reste qu'elle passe dans la ville.

2070 L'option 2. En tout cas, je n'ai jamais compris pourquoi que cette option-là avait été mise dans le document. Quand j'arrive à Brossard dans Montréal puis que je vois des gros murs de béton chaque bord, puis je m'imagine que j'ai ça dans la Ville de Lac-Mégantic pour améliorer la vue du lac. Ça va être majestueux.

2075 Le tracé numéro 1. Lui, je dois émettre un commentaire. On l'a privilégié. Je pense que c'est une bonne option, mais je ne voudrais pas qu'on soit taillé sur un tracé. Je voudrais peut-être que tant qu'à faire un BAPE, tant qu'à faire un bureau d'audience, est-ce qu'il est possible de connecter un bout de un avec un autre bout qui ferait que ça serait le meilleur tracé possible?

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, un autre corridor?

M. JACQUES BRETON :

2085 Ça reste dans les corridors qu'il y a là.

LE PRÉSIDENT :

2090 Non, je comprends. Mais le corridor 1 plus corridor 2 ça fait corridor 1 et 2, un mélange des deux ça fait corridor, un autre corridor. C'est ça la réalité quand même.

M. JACQUES BRETON :

2095 Bien, si vous le voyez comme ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce qu'il y a moyen de le voir autrement?

2100 **M. JACQUES BRETON :**

2105 Mais moi ce que je vous dis c'est que peut-être si on prend un bout de un pour le jumeler à l'autre, puis il faut obtenir ce que monsieur Béland Audet a dit après-midi, ce n'était pas fou non plus. La gare de triage en haut de la côte, ça reste toujours pas logique. Je ne vois aucun, dans ces trois tracés-là, une place où est-ce qu'il se ferait du transbordement ou du triage dans un parc industriel où ça devrait être fait.

LE PRÉSIDENT :

2110 Justement, attendez une seconde. Parce que un de mes collègues m'avait dit ça justement. Qu'est-ce qui arrive, qu'est-ce qui arrive avec le triage?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2115 On va tenter une réponse par équipe, si vous permettez. Je dois avouer qu'on s'est posé la même question, à savoir même, est-ce que c'était une omission de notre part au tout début, du fait qu'aucune des options incluait une gare de triage. Et la réponse, mon bout de réponse, puis après ça on accrochera d'autres bouts puisqu'on est sur le thème, est que dans les discussions avec la compagnie ferroviaire qui opère actuellement, actuellement ils sont satisfaits avec les opérations de triage où ils le font présentement. Donc, sans cour de triage proprement dit.

2120 C'est peut-être là que vous pouvez rajouter un bout pour venir compléter. Je reviendrai à la toute fin si ce n'est pas clair.

2125 **M. BARRY PALYNCHUK :**

Oui. C'est essentiellement ça. On a consulté avec CMQ à plusieurs reprises, puis ça fait qu'on a conçu en conséquence. Ou ils ont dit qu'ils ne voulaient pas changer le mode d'opération en utilisant Nantes et parfois Vachon de l'autre côté. Ça fait qu'on n'a pas fait de modification opérationnelle. Ça fait qu'une conception de cour de triage n'était pas exigée ou occasionnée.

2130 On a conçu effectivement le raccordement entre la voie principale des corridors 1, 2, 3, les options 3, 4, 5, pour assurer qu'ils pouvaient continuer à servir le parc industriel à partir principalement de Nantes.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Breton, vous dites qu'il faut faire preuve un peu d'originalité puis on pourrait combiner des corridors pour qu'il y ait moins d'impact ou peu importe. Est-ce que lorsque vous avez eu des discussions avec la Ville de Lac-Mégantic, avec votre collègue de Frontenac, est-ce que vous avez évoqué des possibilités comme celle que vous venez d'évoquer?

2145

M. JACQUES BRETON :

2150 Je vais être honnête. Au moment où est-ce qu'on fait nos travaux, moi j'ai travaillé sur le corridor 1, mais ma vision était vraiment sur le sécuritaire.

2155 Ça fait que là, dans le sécuritaire, moi ce que je veux là, c'est que lac Orignal qui est juste à côté, quand vous prenez le secteur de Nantes, il y a le lac Orignal juste en bas. Le lac Orignal c'est un lac qui a peu de profondeur, il y a un écosystème assez fragile. Ça fait qu'il ne faut pas qu'il y ait de bateaux à moteur, il ne faut pas qu'il y ait de perturbations dans ce lac-là pour qu'il garde son équilibre.

2160 La manière que la topographie du terrain est faite comme c'est là, si j'ai un déversement dans ce secteur-là, par les fossés puis la configuration du terrain, ça s'en va directement dans le marais du lac.

LE PRÉSIDENT :

2165 Non, mais ma question c'est est-ce que vous avez évoqué cette chose-là lorsque vous avez eu des discussions tripartites, là. Parce que vous avez évoqué des...

M. JACQUES BRETON :

2170 Mais je dois vous dire qu'à venir jusqu'à date, je n'avais pas eu d'opinion citoyenne qui s'était manifestée. Puis là, depuis un petit peu avant les audiences du BAPE à Frontenac et depuis les trois audiences qu'on a eues, j'ai beaucoup de gens qui se sont manifestés, qui veulent autre chose.

LE PRÉSIDENT :

2175 Bien, on aura eu ça de bon.

M. JACQUES BRETON :

2180 Le maire il sert tout le temps le citoyen.

2185

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais éventuellement, en fait ce que je comprends c'est que les discussions ne sont pas complétées? Vous êtes encore...

2190

M. JACQUES BRETON :

Je vais être honnête, on s'était entendu pour le corridor 1, puis je voyais vraiment un élément de sécurité pour le mettre où est-ce qu'il est là. Si je le mets l'autre côté de la voie de contournement routière, ça va être la même préoccupation. Il faut que je retourne sur le terrain puis ré analyser le terrain, puis c'est quoi ça me prend pour être s'écure. Je ne peux pas avoir de déversement dans ce lac-là, je le scrap. Excusez le terme, là. Je le détruis.

2195

LE PRÉSIDENT :

2200

C'est bon.

M. JACQUES BRETON :

2205

Les tracés 2 et 3. Bien, on trouvait qu'ils allaient loin dans les terres. Il y avait encore plus d'expropriation de gens. Au lieu d'en perturber une dizaine, on en aurait perturbé peut-être 40. Ça aurait été encore pire.

2210

C'est sûr qu'à un moment donné, il y a des citoyens qui vont venir me voir pour me dire : « Je suis inquiet. Tu mets ça au-dessus de ma tête. » Là, ça a déjà commencé depuis deux jours, il y en a qui me le dit.

LE PRÉSIDENT :

2215

Mais le maire de Frontenac nous a indiqué tout à l'heure, tout comme la Ville de Lac-Mégantic qu'ils avaient eu des consultations, une consultation, tout à l'heure on parlait de deux consultations. Vous, est-ce que vous avez déjà eu des consultations auprès de votre population?

M. JACQUES BRETON :

2220

Bien, comme c'est là, on avait une clause de non-divulgateion.

2225 **LE PRÉSIDENT :**

Signée entre qui et qui?

2230 **M. JACQUES BRETON :**

Entre les trois parties, Nantes, Frontenac et...

LE PRÉSIDENT :

2235 Mais pourquoi vous avez signé une telle clause?

M. JACQUES BRETON :

Parce qu'on nous l'a demandé.

2240

LE PRÉSIDENT :

Qui vous l'a demandé?

2245 **M. JACQUES BRETON :**

Bien, la Ville de Lac-Mégantic, l'initiateur.

LE PRÉSIDENT :

2250

Mais je ne comprends pas qu'on puisse demander une clause de confidentialité pour quelque chose que vous devez rendre public?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2255

En fait, il faut clarifier, Monsieur le Président. La clause de confidentialité était sur tout ce qui était pertinent, les données qu'on a partagées qui font partie du document de travail 1B, qui n'est pas encore rendu public.

2260 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2265

Donc, tout ce qui était 1A, ça a été rendu public l'année dernière, c'était correct. Mais je mentionnais plus tôt qu'on avait décidé, même si la phase 1B n'était pas terminée de commencer à partager et consulter avec les municipalités et les services d'urgence. Donc, on s'est permis de partager des données pas encore publiques avec eux, sous la signature d'entente de confidentialité, pour que ça reste entre nous.

2270

LE PRÉSIDENT :

Mais à Nantes vous n'avez jamais consulté votre population?

2275

M. JACQUES BRETON :

Non. Bien, je n'avais pas de demande du tout. Les citoyens ne se sont pas manifestés qu'ils voulaient avoir des explications là-dessus.

2280

LE PRÉSIDENT :

Et vous, vous n'avez pas jugé bon de les informer? Ce n'est pas un reproche.

2285

M. JACQUES BRETON :

Mais là, je viens d'apprendre une chose que je ne savais pas. En tout cas, il va falloir que je me renseigne c'est quoi la confidentialité et/ou et sur quoi. Vous allez m'excuser si ça semble ambigu là, mais c'est ambigu pour moi aussi.

2290

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je vais vous laisser compléter.

2295

M. JACQUES BRETON :

Ça fait que moi, quand on regardait le tracé 1, ce que je voulais avoir, je voulais avoir des bons remblais chaque côté de cette voie ferrée là, avec quelque chose pour être capable de fermer les ponceaux à l'eau, les ponceaux d'évacuation d'eau, que s'il arrive un accident on ferme ça, ça reste dans la fosse, ça reste là. Les compagnies ferroviaires viendront ramasser leur poutine puis nous autres on a bloqué le déversement pour ne pas qu'il s'en aille.

2300

2305 Ça fait que j'avais un souci de sécurité pour ne pas que ça aille dans le lac Original. Ça ne peut pas couler là.

Le lac Mégantic avait peut-être bien la capacité d'absorber ça par son immensité puis sa profondeur, mais là-bas, je peux vous garantir, si ça s'en va dans le marais, ça ne marche pas, là. Puis je l'ai signifié aux rencontres qu'on était ensemble.

2310 **LE PRÉSIDENT :**

Vous l'avez signifié aux rencontres avec vos collègues des autres municipalités?

2315 **M. JACQUES BRETON :**

Oui. Que moi c'était un souci important le lac Original.

LE PRÉSIDENT :

2320 O.K.

M. JACQUES BRETON :

2325 Dans le tracé 1, c'est sûr que là il y a une érablière sur le coin, que là, on aurait enlevé une partie boisée, mais c'est quasiment tout du conifère. Ce n'est pas la partie érablière. La partie érablière comme telle, ne serait pas touchée, mais la partie boisée conifère, bien là elle disparaîtrait.

2330 AECOM avait même fait une étude que ça, ça rentre peut-être dans la clause de confidentialité, mais qu'on pourrait peut-être diriger l'eau vers un endroit pour être sûr que s'il y a déversement qu'on pourrait le contrôler encore mieux.

2335 Il y a une résidence dans le secteur de Nantes. Admettons qu'on fait la voie de contournement, je l'enlève le long de plusieurs résidences qui sont très proches de la voie ferrée, puis je la mets dans un secteur où est-ce qu'il y a une seule résidence seulement, qui est de l'autre côté de la voie de contournement routière. Ça fait qu'elle est quand même assez loin.

Ça fait que pour la quiétude des gens, c'est sûr que c'est un bon move.

2340

Les trois municipalités avaient opté pour le tracé 1. On va regarder où on peut aller avec la modification que je vous parlais tantôt, si c'est possible, on verra.

2345 Depuis l'évènement de 2013, moi je me suis impliqué à bien des niveaux dans ça. Je milite depuis longtemps pour la voie de contournement ferroviaire, j'y crois. J'ai fait des représentations dans la MRC du Granit.

LE PRÉSIDENT :

2350 Monsieur Breton, ça fait déjà une demi-heure que vous parlez.

M. JACQUES BRETON :

2355 Je finis.

LE PRÉSIDENT :

2360 O.K. Merci.

M. JACQUES BRETON :

2365 J'ai fait des représentations à la Fédération québécoise des municipalités et le dossier a été porté par monsieur Jacques Demers de Sainte-Catherine-de-Hatley. Il l'a amené à la Fédération canadienne des municipalités pour resserrer les règles ferroviaires au Canada qui je trouve son d'un laxisme total. Les compagnies ferroviaires font à peu près ce qu'elles veulent. Elles s'autogèrent, elles s'autorégulent, elles s'autoévaluent.

2370 Moi je ne le sais pas, là, mais tous les systèmes de contrôle que c'est nous autres qui nous le fait. On n'est pas trop exigeant envers nous autres des fois, là.

2375 Je trouve que ce n'est pas normal que dans l'industrie ferroviaire les compagnies s'autosurveillent. Transport Canada a laissé aller un bon bout de leurs expertises de compétence en inspection, en contrôle des voies, en inspection des locomotives, puis ça, bien c'est dommage. Les compagnies asteure, je ne sais pas à quelle fréquence qu'elles sont visitées, mais elles ne doivent sûrement pas mettre leurs pires éléments à la vue quand ils vont faire une inspection.

2380

Ça fait que moi j'avais une question sur le 500 mètres de chaque côté. C'est restriction, interdiction, limitation, il sert à quoi le 500 mètres qu'on parle, de chaque côté? Ça peut être un élément important dans la décision aussi. Ça, ce n'est pas clair pour moi.

2385

LE PRÉSIDENT :

Madame Arguin, vous avez référé hier au nombre de résidences qui se situent à une certaine distance de la voie ferroviaire. Vous aviez, dans le tableau que vous aviez présenté, que vous avez déposé sans doute ce matin, trois distances dont la troisième est de 500 mètres. Est-ce que vous pouvez donner certaines explications?

2390

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

Un instant, on consulte. C'est sûr qu'on voulait au début, dans la phase 1A, un corridor très large. Le pourquoi on s'est arrêté sur 500 mètres plutôt que 350, je me retourne vers ma droite à savoir s'il y a une raison technique et réglementaire.

2395

M. JEAN HARDY :

Je peux vous expliquer le 300 mètres. Le 300 mètres c'est au niveau des mesures sonores, de l'impact sonore. Le 300 mètres généralement c'est le corridor pour les impacts sonores.

2400

LE PRÉSIDENT :

Elles sont de combien de dBA?

2405

M. JACQUES BRETON :

Dans le document ici, les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements ferroviaires en milieu urbain, ils sont tous expliqués, ils sont tous détaillés, les schémas sont tous dedans. Si c'est trop proche, comment on fait pour compenser le son. S'il y a de la vibration, c'est quoi. Ce document-là est pas mal bon pour ça.

2410

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous souhaiteriez le déposer?

2415

2420 **M. JACQUES BRETON :**

Oui. Je pourrais le laisser, ça.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Vous le déposerez en arrière à une de mes collègues en arrière de la salle. Écoutez, vous trouverez l'information puis vous nous la fournirez.

2430 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Oui.

2435 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Breton.

2440 **M. JACQUES BRETON :**

Merci, Monsieur le Président, et à toute votre équipe.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Michel Plante.

2445 **M. MICHEL PLANTE :**

Bonsoir, Monsieur le Président.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

2455 **M. MICHEL PLANTE :**

Je suis ici strictement à titre de résident de Lac-Mégantic. Je vais être très bref.

LE PRÉSIDENT :

2460

O.K.

M. MICHEL PLANTE :

2465

Comme plusieurs l'ont dit, la voie ferrée dans son état actuel ici à Lac-Mégantic, particulièrement, est très âgée. Elle est tellement âgée que quand vous parlez des vitesses des trains vous parlez en mille à l'heure. Alors, que c'est le système métrique qui fonctionne présentement.

2470

Donc, la voie est tellement âgée qu'il y aurait besoin de faire une réfection complète si jamais on voulait la laisser en ville. Donc, je pense que d'une part, la meilleure solution c'est de sortir ce train-là de la ville.

2475

De deux, le fait que la cour de triage soit à Nantes. Encore là, on a une possibilité qu'éventuellement la même situation se reproduise et ça va se reproduire. On ne sait rien que pas quand. Est-ce que c'est dans 10 ans, dans 50 ans, dans 100 ans, on ne le sait pas, mais ça va arriver tant et aussi longtemps que c'est là, s'il y a un risque que ça arrive, ça va arriver un jour.

LE PRÉSIDENT :

2480

Donc, peu importe le corridor? Peu importe l'option?

M. MICHEL PLANTE :

2485

Peu importe le corridor, parce qu'on est toujours à Nantes pour la cour de triage. Une question que je me pose, c'est avec les nouvelles technologies qu'on a aujourd'hui, toutes les technologies, GPS et tout ça, je ne comprends pas qu'on n'ait pas pu identifier un train qui partait à la dérive comme ça sans que personne s'en rende compte avant qu'il rentre en ville. Ça, personnellement ça me surprend. Les gens du Bureau de sécurité du transport pourront nous en informer, mais il me semble que la technologie maintenant existe pour qu'une situation comme ça puisse être décelés si jamais, malheureusement elle devait arriver.

2490

2495

Je veux aussi féliciter les autorités réglementaires qui ont mis des limitations de vitesse pour que ce soit sécuritaire. Comme dans le moment, ici on a 10 milles à l'heure en ville. C'est bien. Je pense qu'à 10 milles à l'heure il n'arrivera pas vraiment d'accident. En tout cas, s'il arrive

quelque chose ça va être quelque chose de vraiment mineur. C'est dans l'optique où il y a un conducteur dans le train.

2500

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2505

Merci à vous. Monsieur Raymond Lafontaine.

M. RAYMOND LAFONTAINE :

2510

Bonsoir de nouveau.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Lafontaine.

2515

M. RAYMOND LAFONTAINE :

J'ai parlé hier soir un peu. J'étais ému. Mais à soir on va continuer qu'est-ce qui a été commencé hier.

2520

On a écouté beaucoup, beaucoup de choses. C'est tout vrai ce qui s'est dit. Puis je suis certain que la commission le savait. On s'est répété, on s'est répété. On le sait qu'un train peut partir tout seul. On sait que la cour de triage n'est pas à la bonne place. On le sait que la pente est rapide. Mais je peux vous dire, avec expérience, quand une pente est rapide on l'allonge. Si on allonge la pente ça va descendre moins à-pic.

2525

Je regardais tout à l'heure avec votre ingénieur que le document que j'ai n'est pas avec ce qui a été dessiné. J'ai jasé avec tout à l'heure.

2530

On sait que faire une voie de détour, on est là pour régler un problème. Pourquoi on ne le réglerait pas au complet en même temps, tout au complet. Pourquoi on ne ferait pas une desserte ferroviaire adéquate où il faut qu'elle soit. Pourquoi on ne tasserait pas la voie de détour? On va faire comme le maire de Frontenac, on va faire des nouveaux tracés. On ne veut pas dire qu'AECOM a mal travaillé, mais à force de parler à plusieurs personnes, mon père a tout le temps dit qu'il y a plus d'idées dans plusieurs têtes qu'une tête.

2535

2540 Puis je pense que ça vaut la peine, tant qu'à avoir tout fait ça, qu'on fasse une nouvelle voie de détour. Parce qu'on le sait que la ville n'en veut pas. Ils se sont battus, battus, battus. Il faut développer le centre-ville. On a eu des accidents. On a perdu nos enfants. Il ne faut plus que ça arrive. Ça fait qu'on va dire : ça, c'est réglé.

2545 La deuxième option, l'option 3 que tout le monde a pensé. L'option 3, c'est qu'ils n'ont pas pensé que moi je pense qu'il n'y en aura plus de train qui va partir de même. On va prendre ce qu'il faut. On va mettre la vitesse qu'il faut. On va mettre les chauffeurs qu'il faut, puis on va mettre les rails qu'il faut. Quand on règle un problème, on le règle ou on ne le règle pas.

2550 On veut passer par l'option 3, mais on n'a pas pensé aux gens. On n'a pas pensé qu'on passe dans le milieu de mes développements. On passe en plein centre de mon développement. On le sait que la nouvelle loi, ça va être 500 mètres. Il n'y a plus personne qui va se bâtir à Mégantic ni à Nantes, parce que c'est tout à l'intérieur de ça, tous les développements sont collés sur la track autant sur l'ancienne que la nouvelle. Où qu'on s'en va? On ne règle pas nos problèmes. On fait d'autres problèmes. Pourquoi ne pas les régler comme il faut tant qu'à y être?

2555 Hier je vous ai dessiné une voie de détour, le côté nord de la voie de contournement, la 161. Pourquoi on s'arrache à essayer de ne pas aller là? On s'arrache avec la ligne jaune qui descend directe chez Tafisa qui est une usine de bois. Ça, si ça verse là, il n'y a plus de shop à Mégantic. On s'entend bien. Puis c'est nous autres qui a fait le détournement pour aller chez Tafisa. Ça monte là, ça monte.

2560 Ça fait que si on fait le tour comme je vous ai préconisé hier, on peut avoir une belle pente régulière, une voie de transbordement. On peut tout avoir. On va éviter la vibration. On va ôter le bruit. On va ôter le stress de tous les gens. On va guérir plusieurs choses en même temps. Puis on va guérir notre ville puis on va guérir nos municipalités.

2565 Moi je pense que ça vaut la peine pour quelques dollars de plus de fermer le dossier puis le fermer positivement.

Merci beaucoup.

2570 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. Madame Nathalie Gobeil.

2575

MME NATHALIE GOBEIL :

Bonsoir, Monsieur le Président.

2580

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

2585

MME NATHALIE GOBEIL :

Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Je me présente, mon nom est Nathalie Gobeil, je suis conseillère en aménagement pour la fédération de l'Union des producteurs agricoles de l'Estrie.

2590

Je suis ici mandatée ce soir, je précise, pour représenter monsieur François Bourassa président de la fédération régionale de l'Union des producteurs agricoles de l'Estrie, monsieur René Lachance, président du syndicat des producteurs agricoles du Granit, monsieur André Roy, président du syndicat des producteurs de bois du sud du Québec.

2595

Mon intervention sera brève et se résume en une seule demande. En fait, dans l'éventualité d'un projet d'aménagement d'une voie de contournement nous souhaitons la mise en place d'un Comité de travail sur lequel nous pourrions travailler une entente-cadre portant sur les mesures compensatoires pour les producteurs agricoles et forestiers.

2600

Ce qu'on souhaite à travers cette démarche, c'est que les mesures compensatoires soient justes et équitables pour tous, qui seront affectées par l'aménagement de la voie ferrée.

2605

Nous proposons de partir de documents qui ont déjà été travaillés, que vous connaissez au niveau du BAPE qui est l'entente cadre Hydro-Québec et l'UPA. Mais bien sûr avec des mesures adaptées et spécifiques à l'aménagement d'une voie ferrée.

Donc, et voilà, c'est le message que nous on avait à apporter. Nous offrons notre entière collaboration dans l'intérêt des producteurs agricoles et forestiers.

2610

LE PRÉSIDENT :

Merci. Est-ce que la Ville vous a contacté – quand je dis : vous, c'est vous, mais les personnes que vous représentez. Est-ce qu'elle vous a contactés?

2615 **MME NATHALIE GOBEIL :**

Oui.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'elle vous a consulté?

MME NATHALIE GOBEIL :

2625 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Sur les corridors?

2630

MME NATHALIE GOBEIL :

2635 Oui. En fait, la Ville a consulté le service d'aménagement. Moi ça fait maintenant sept mois que je suis en poste, mais précédemment, moi j'ai eu une rencontre avec monsieur Hardy, mais précédemment il y avait évidemment monsieur François Thomas qui était l'aménagiste à l'époque, qui a eu des rencontres.

LE PRÉSIDENT :

2640 Et est-ce que vous avez évoqué votre intérêt pour arriver à une entente-cadre?

MME NATHALIE GOBEIL :

2645 En fait, je l'ai évoqué à monsieur Hardy, mais on n'a pas fait, pour l'instant, une démarche officielle et formelle auprès de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

2650 Mais quand vous parlez d'entente-cadre, c'est éventuellement avec l'entité qui sera le promoteur d'un projet?

MME NATHALIE GOBEIL :

2655

Tout à fait. Exactement. Parce que dans le fond ça, c'est avec le promoteur. Comme là, le promoteur n'est pas identifié, on n'a pas fait, nous, de demande particulière.

LE PRÉSIDENT :

2660

Je sais qu'on en a parlé. Je sais que vous n'avez pas la réponse complète, Madame Arguin, mais c'est la Ville de Lac-Mégantic qui va lancer l'appel d'offres?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2665

En fait, vous allez commencer à ne pas aimer mes réponses, mais je vais encore référer au modèle d'affaires. En fait, il est fort probable que la Ville va lancer l'appel d'offres, mais le promoteur comme tel du projet, s'il y a projet, n'est pas encore décidé. C'est le résultat du modèle d'affaires.

2670

Donc, oui la Ville ira en appel d'offres.

LE PRÉSIDENT :

2675

Est-ce que la Ville pourrait être le promoteur?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2680

La Ville pourrait être le promoteur. C'est une des multiples options.

LE PRÉSIDENT :

2685

O.K. Et si la Ville n'était pas le promoteur, mais c'est la Ville qui embauche le promoteur, quelle est la marge de manoeuvre qu'aurait le promoteur?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2690

Difficile à dire. C'est les réponses qu'on espère aller chercher dans le modèle d'affaires, en fait.

LE PRÉSIDENT :

2695 C'est une jolie tâche.

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

2700 Ça fait plus d'un an qu'on y travaille.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, Madame.

2705 **MME NATHALIE GOBEIL :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2710 Bonne fin de soirée. J'appelle maintenant, madame Françoise Turcotte.

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

2715 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

2720

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

Je suis ici à titre de citoyenne de Lac-Mégantic. Intéressée à ce que la MRC du Granit se relève au plus tôt de cette tragédie.

2725

Et moi je vais vous soumettre certaines observations. Je demeure à deux maisons de la voie ferrée. Donc, le fameux train d'enfer je l'ai entendu et vu passer puis exploser.

2730

LE PRÉSIDENT :

Vous demeurez à deux maisons?

2735

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

À deux maisons de la voie ferrée.

2740

LE PRÉSIDENT :

Ça veut dire quoi?

2745

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

Ça veut dire que je demeure près de la voie ferrée.

LE PRÉSIDENT :

2750

Mais pourquoi deux maisons?

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

J'ai calculé ça comme ça, là.

2755

LE PRÉSIDENT :

Excusez. Mon esprit à cette heure-ci commence à avoir des ratés.

2760

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

Il n'y a pas de problème. Alors, tout simplement les observations. C'est certain que si moi j'ai choisi de demeurer, il y a quelques années, une vingtaine d'années, près de la voie ferrée, c'est que je trouvais que c'était un bel endroit. Puis à ce moment-là, les trains il n'y en avait pas autant qui passait. Les convois n'étaient pas aussi longs. Donc, je pense que je ne suis pas la seule à demeurer près d'une voie ferrée, mais là, les conditions ont vraiment changé surtout depuis la fameuse tragédie. On est beaucoup plus sensible, beaucoup moins tolérant lors du passage du train. Alors, c'est certain que le train, là...

2765

2770

On a mentionné que le train passait à peu près six fois par semaine. Alors, moi comme je vous dis j'observe et j'écoute. Le train parfois, lorsqu'il passe – le train qui vient du Maine passe à 21 h 30 puis après ça vers 11 h 30, 23 h 30. Je trouve que ça fait deux fois dans la soirée. Donc, ça fait un sommeil qui n'est pas trop réparateur. Et aussi si le train passe aussi, souvent après minuit puis il va souvent repasser après ça, au début de la journée, c'est-à-dire au début de la soirée.

2775

2780

Ça, c'est au début de mai. Le train passait deux fois dans la nuit. Je vous assure que ça coupe un sommeil, et je ne suis pas la seule évidemment à vivre ça. Donc, ce n'est pas un sommeil vraiment réparateur puis ça ne se fait pas dans le respect.

2785

Un point qui n'a pas été soulevé puis que moi je tiens beaucoup à parler, le fameux sifflement. Évidemment, où je demeure il y a la fameuse, le CPE Sous les étoiles, une garderie. Évidemment, je sais que les enfants aiment ça entendre le chou, chou, chou du train. Mais le train qui passe des usines, c'est peut-être six à sept fois des sifflements. C'est un peu agaçant quand on demeure dans le secteur puis on n'est plus des enfants. En tout cas, c'est agaçant, le train des usines il est vraiment dérangent.

2790

Moi je pense qu'il y a une norme, là. Normalement, je pense que le sifflement c'est deux longs sifflements, un petit puis un autre long. Mais le train des usines ça se limite souvent à six, sept, puis ça pèse sur la suce, c'est agaçant, c'est agaçant.

2795

Ça fait que c'est ça. Puis moi c'est ça que je trouve. Il va falloir que ça change ça pour respecter le sommeil des gens. C'est vraiment un irritant de se faire réveiller deux fois par nuit par le train, surtout avec ce qu'on a vécu, on l'accepte difficilement.

2800

Aussi je sais qu'il y a une équipe de proximité. On n'en a pas parlé. Moi je suis au courant de ça. C'est certain que ce n'est pas à moi à en parler. Je sais que c'est à la gare, mais peut-être qu'ils auraient dû informer la population à ce niveau-là, qu'ils peuvent aller chercher de l'aide encore à ce niveau-là.

2805

Ah oui, moi l'image que j'ai du train quand je vais prendre ma marche puis le train passe ou bien quand je suis en auto puis tout ça. Le fameux train passe en pleine ville, ça fait là, « ah bien là, il faudrait que tu partes d'ici. On en a assez enduré. C'est agaçant. » Ça fait que moi je suis vraiment pour la voie de contournement, pour que vraiment ça nous aide à nous relever au plus vite, la MRC du Granit.

Merci.

2810 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. J'aimerais interpellier docteur Samson. De tels genres de nuisances, là on parle de sifflement, on parle de bruit, et de façon cyclique ou enfin espacé dans le temps. Est-ce qu'il y a déjà eu des études qui ont montré que de telles nuisances pouvaient nuire à la santé publique de façon générale?

2815

DRE ISABELLE SAMSON :

Les deux principales nuisances ici sont bien connues bruit et vibration. Vibration, il y a beaucoup d'enjeux plus de structures. Il y en a qui l'entende la vibration, mais en général c'est plus le bruit classique du sifflement.

2820

Oui, le bruit est considéré comme un facteur à considérer qui est une nuisance. Ça cherche à être défini, mais oui, ça a un impact sur la santé et principalement ça peut avoir un impact sur la qualité de vie. Mais au niveau plus clinique, ça peut avoir une incidence sur la haute pression, la perte de sommeil, la perte des capacités cognitives et de productivité le lendemain.

2825

Donc, le climat sonore c'est quelque chose qui est regardé dans les documents d'AECOM, ils disent qu'ils vont le regarder. C'est incontournable dans toutes études d'impact. Je pense que vous le savez bien. Alors, nous on va le regarder.

2830

Peut-être que je profiterais de la question quand même pour dire que souvent c'est regardé, plusieurs ministères qui regardent la problématique du bruit, puis il y a des groupes qui se penchent là-dessus pour essayer de s'harmoniser. Le bruit souvent il est présenté en bruit moyen la nuit. Il y a des normes. On essaie de voir en-dessous de 40 décibels la nuit, à l'extérieur, donc 35 à l'intérieur. Ça, c'est les recommandations de l'OMS, mais le ministère de l'Environnement va aussi pas mal dans ce sens-là.

2835

Sauf que quand c'est regardé sur toute la nuit, on s'entend que si c'est deux fois dans la nuit qu'il passe, le bruit moyen risque d'être en bas du 40 décibels. Alors, il y a vraiment une littérature qui émerge. Je ne me suis pas remise là-dedans pour le BAPE, parce que c'est le genre de chose que je ferai quand je regarderai l'étude d'impact, mais je recommanderais qu'on regarde les bruits, je pense que ça s'appelle les Lmax, c'est les pointes, les bruits de pointes. Parce que je pense que dans la problématique présente, ce n'est pas comme une usine qui est 24/7 puis qui fait un bruit de fond toute la nuit. C'est vraiment des bruits de pointes. Puis je pense qu'il faudrait que les ingénieurs, les firmes de sons regardent cette problématique-là du bruit de pointe.

2840

2845

2850 L'autre volet, ça, c'est le bruit en général, mais c'est clair qu'ici on peut voir qu'il y a un probablement une interaction. On le sait d'ores et déjà qu'il y a une interaction entre comment la personne vit la nuisance et la perception d'un projet.

2855 Tu vas tolérer le bruit de l'usine si c'est là que tu travailles puis tu gagnes ta vie. Tu vas peut-être tolérer le bruit du train si c'est quelque chose que tu aimes, t'as choisi de travailler là. Mais suite à une tragédie, c'est clair que la relation avec la nuisance pour beaucoup de gens à Lac-Mégantic va avoir changé. Donc, on peut probablement déduire de par là que la nuisance aura plus d'impact que dans un contexte où il n'y a pas une base de catastrophe.

2860 Parce que la nuisance, il y a un côté subjectif, il y a un côté objectif de mesures sur – quand je parle d'hypertension puis tout ça, il peut y avoir des tests lors du sommeil des gens puis tout ça. Ça fait qu'il y a un côté très objectif, mais il y a un côté aussi suggestif où il y a l'interaction avec la perception du risque. Mais demeure que ça a un impact sur la santé pareil.

2865 **LE PRÉSIDENT :**

Votre agacement.

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

2870 Irritant.

LE PRÉSIDENT :

2875 Oui. Le niveau d'irritation que vous avez à entendre le sifflement des trains, est-ce que c'était depuis la catastrophe ou ça l'a toujours été?

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

2880 Non. C'est depuis la catastrophe surtout, c'est ça. Parce que ça ne me réveillait pas de cette façon-là aussi. Je ne suis pas la seule d'ailleurs. Mon voisinage aussi qui demeure près de la voie ferrée. Parfois, on s'appelle, on s'encourage. C'est ça. Mais aussi le sifflement, il a plusieurs intensités. Parfois là, mon Dieu, il y en a que c'est doux, puis d'autres bangs. La nuit c'est vraiment un irritant.

2885 Et j'ai remarqué aussi parfois, évidemment lorsque je suis réveillée, puis là je ne me lève pas toujours pour aller voir à la fenêtre, parce que la nuit, puis surtout de ce temps-ci, la verdure,

2890 des arbres. À ce moment-là quand je vois que c'est bruyant là, je me dis : « Oh, je pense qu'il va un peu plus vite que la vitesse permise. » Et comme de bonne, je le vois aller pas mal plus vite que la vitesse permise. À ce moment-là, c'est un signe pour moi qu'il échappe.

LE PRÉSIDENT :

2895 Monsieur Talbot, vous, vous allez examiner ça de toute façon dans le cadre de l'étude d'impact?

M. DENIS TALBOT :

2900 La question du bruit?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2905 **M. DENIS TALBOT :**

Oui. Effectivement, il y a une direction au ministère, une direction interne, la direction de la qualité de l'atmosphère. On consulte systématiquement pour les études de bruit.

2910 Il n'y a pas eu beaucoup d'études qui ont été faites sur les projets de train, mais il y en a quand même quelques-unes. Il y a eu le terminal ferroviaire du Saguenay récemment, il y a quelques années puis il y a eu le train de l'est aussi à Montréal. Ça a été examiné.

2915 C'est plus difficile pour les trains comme pour le bruit routier, parce que ce sont des sources mobiles, puis effectivement comme madame Samson a dit tantôt, c'est d'autres types de mesures. Il y a quand même, il y a différentes techniques qui existent. Il n'y a peut-être pas de règles très strictes au niveau de notre ministère, mais il y a des objectifs à atteindre puis il y a des mesures de mitigation qui sont possibles de mettre en place.

2920 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Merci, Madame.

2925

MME FRANÇOISE TURCOTTE :

Merci.

2930

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Jean-Pierre Robitaille.

2935

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2940

Bonsoir, Monsieur Robitaille.

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

2945

Bonsoir. Je viens parler à titre de citoyen de Lac-Mégantic, un peu comme madame Turcotte. Je demeure dans le même secteur, le même développement, et mon premier voisin est la voie ferrée. Alors, je suis du côté déversant qui plus est.

2950

Lorsque j'ai eu l'opportunité d'acheter mon terrain, je me suis arrêté à ce que je voyais devant et non pas derrière. Malgré le fait que je savais très bien qu'il y avait une voie ferrée.

LE PRÉSIDENT :

J'espère.

2955

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

C'était beaucoup plus un ami à ce moment-là, question de perception, qu'un ennemi. Le son, le sifflement qu'on parlait tantôt était plus agréable. Maintenant, bien il est plus agressant.

2960

Et en ce qui me concerne, moi chaque fois que j'entends, ça me rappelle des choses, mais passons.

2965

LE PRÉSIDENT :

Vous parlez depuis la catastrophe?

2970

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

2975

Ah, définitivement. D'ailleurs, quand j'ai eu la visite, j'étais chez moi, il y a des spécialistes qui passaient de maison en maison pour venir voir, tout simplement nous saluer et voir notre état d'âme si je pourrais dire. J'ai conté un peu mon expérience de cette nuit-là et j'ai été diagnostiqué sur le champ comme choqué, à mon insu. Mais bon, étant un émotif un peu à la base, je m'emballe rapidement. Alors, là je m'emballais un peu plus vite, c'est tout.

2980

Mais c'est un emballement que je dirais rationnel de par ma formation. Je suis un ingénieur de formation. Je suis à ma retraite. J'ai acquis ce terrain-là en 2008. Donc, je ne suis pas un Méganticois de souche, mais je suis venu ici pour des raisons bien précises, la qualité de vie, la vue, les gens. Parce que j'ai des terres aussi à Notre-Dame-des-Bois, dans le voisinage et je venais à Mégantic de temps à autre. J'aimais bien la philosophie des gens ici à Mégantic. Je vivais dans un milieu des communications où tout va vite. Ici, on prend le temps de vivre.

2985

Je me suis établi ici, j'ai pris ma retraite en 2014. Lors de l'évènement, j'étais ici, j'étais présent. Et j'ai été stupéfait comme tout le monde, bouche ouverte. Je suis un gestionnaire ou j'étais un gestionnaire. Les plans de contingence, je connais très bien. Et pour la première fois de ma vie, j'étais face à cette catastrophe, la bouche ouverte en me disant : « Qu'est-ce qu'on fait? »

2990

Alors, je ne suis pas surpris du tout que tout le monde de la Ville, tout le monde des services d'incendie ait pu réagir dans le sens : on n'est pas formé pour ça.

2995

Donc, à partir de ce moment-là, je me suis impliqué un peu plus dans la communauté. D'abord, dans les séances : réinventer ma ville. Qu'est-ce qu'on peut faire avec un centre-ville qui n'existe plus. Il faut réinventer sa ville. Alors, je me suis impliqué beaucoup. Je suis allé dans toutes les réunions qu'il y a eu sur les sept thèmes, si je me rappelle bien. J'ai assisté aux sept où j'ai donné mon opinion sur les sept différents thèmes.

3000

Et l'an passé j'étais présent justement à la présentation du Plan 1A. Je me suis présenté après avoir écouté les nouvelles. Parce que je suis un fervent, je vous le dis tout de suite, de la voie de contournement. Et j'entends aux nouvelles comme quoi que, ou je perçois comme quoi qu'il y a deux scénarios qui seraient retenus et plutôt le statu quo et une option de voie de contournement.

3005 Alors, me voilà, je m'habille puis je m'en vais à cette fameuse réunion-là pour parler avec les gens d'AECOM, pour me faire dire que : non, non. Monsieur Dostie a dit que c'était une base de référence, qu'il s'est fait dire. Moi on m'a dit : « C'est une base de comparaison. » Que je suis et je comprends très bien.

3010 Dans notre travail, on se doit toujours lorsqu'on évalue, il faut comparer une chose à une autre. Alors, ce n'était pas une option à ce moment-là, c'était une base de comparaison. À l'instant où on m'a mentionné : « Non, non, ce n'est pas une option, c'est une base de comparaison. » J'ai compris. Je suis habitué à ça et je comprends.

3015 Et c'est là que bon, j'ai pris position moi-même. À ce moment-là, c'était l'option 1, aujourd'hui l'option 3 ou corridor 1.

3020 Un an plus tard, aujourd'hui on se retrouve avec une option supplémentaire. On est rendu à cinq. Alors, il y a trois options de base, de voie de contournement, le statu quo puis le statu quo amélioré. Encore là, monsieur Dostie parlait d'aberrations. Dans mon questionnaire, j'ai utilisé le terme inconcevable. Dans mon esprit, le statu quo est inconcevable.

3025 Dans les trois mandats du BAPE, qu'il soit environnemental, qu'il soit social ou qu'il soit économique est à mon avis inconcevable que le statu quo soit là. Même les ingénieurs d'AECOM ont de la misère à confirmer le fait que le statu quo amélioré serait fonctionnel, en plus d'être horrible au niveau visuel, bien peut-être que ça ne nous protégera pas. Je comprends, c'est une nouveauté peut-être due à la pente, due à la vitesse et tout. Bon, on ne reviendra pas là-dessus. Mais tout ça pour dire que le statu quo est à mon avis inconcevable.

3030 Alors, c'est pour ça qu'on se rabat sur une voie de contournement.

3035 J'avais un paquet de choses que je voulais mentionner, mais je ne veux pas les répéter, parce qu'elles ont été très bien dites, très bien expliquées par tout le monde. Sauf une chose. L'aspect économique local de nos commerçants. On n'en a pas parlé encore et il y a une raison bien simple pour ça. Je m'implique dans la communauté depuis deux ans, dans un organisme qui est près des commerçants. Il n'est pas surprenant aujourd'hui et je parle à mon nom personnel, je suis sur le conseil d'administration, mais je parle à mon nom personnel. Je n'ai pas de mandats du conseil d'administration en soi.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Conseil d'administration de?

3045 **M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :**

De Commerces Lac-Mégantic qui est un organisme ici à Lac-Mégantic. On parlait de chocs des habitants de la Ville de Lac-Mégantic, des gens, des habitants de Frontenac, des habitants de Nantes, de la MRC quoi. Bien, les commerçants sont dans ce groupe-là. Ils font partie des personnes affectées. Il s'agit d'un sujet qui est extrêmement sensible, très émotif.

3050

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, qu'est-ce qui est un sujet sensible et émotif, la voie de contournement?

3055

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

La voie de contournement et l'incident. Les gens n'en parlent pas beaucoup entre eux.

LE PRÉSIDENT :

3060

Pourquoi? Pourquoi vous dites que c'est sensible?

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

3065

Les gens sont sensibles, sont émotifs à ça et si pendant le temps des fêtes on parle beaucoup de hockey et puis on s'emballe et puis là, bien, il y a des chicanes de famille. Bien, imaginez-vous au niveau de la tragédie. Lorsqu'on se met en à parler, les opinions, si elles diffèrent on s'emballe rapidement.

3070

Donc, le commerçant hésite de prendre position clairement, ouvertement. L'économie est fragile. Je me bats depuis deux ans avec Commerces Lac-Mégantic à réduire les fuites commerciales. Mais depuis les événements de 2013, ce n'est pas que des fuites commerciales que nous avons, nous avons des pertes au niveau de la population. Double effet. Les gens pendant la période immédiatement après les événements, bien n'avaient pas le choix, soit qu'ils allaient acheter ailleurs, parce que les commerces étaient fermés ou ils ne s'étaient pas relocalisés ou quoi. Alors, il y a eu beaucoup de fuites commerciales.

3075

On a perdu un fort pourcentage de notre population aussi. Je dirais aux alentours de 600 personnes. Mais sur 6 000 c'est beaucoup.

3080

LE PRÉSIDENT :

3085 Ça, c'est confirmé, Madame Arguin?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3090 Excusez-moi, pouvez-vous me répéter le chiffre?

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

600 personnes qui auraient quitté.

3095 **MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :**

Ce n'est pas les chiffres que nous avons en fait.

LE PRÉSIDENT :

3100 C'est quoi votre chiffre?

MME MARIE-CLAUDE ARGUIN :

3105 En fait, les chiffres, les derniers, je ne peux pas dire c'est quoi la source, mais on n'a pas perdu 600 personnes de population. Pour l'instant, les derniers chiffres qu'on a eus, c'est qu'on a peut-être perdu des personnes, mais on en a aussi regagné. Donc, on se tient encore dans les alentours de plus ou moins 50 à 75 personnes, selon les chiffres que j'ai vus, en-dessous du 6 000. Donc, tout près du 6 000 encore. On a descendu, mais je pense que souvent les chiffres
3110 tiennent compte des gens qui ont quitté, mais pas de ceux qui sont arrivés.

M. JEAN-PIERRE ROBITAILLE :

3115 On s'est stabilisé cette année seulement au niveau de la population. Les pertes ont été graduelles à chaque année, mais cette année on se stabilise et on revient un peu. N'empêche que pendant cette période de temps-là tous les commerçants en plus de se relocaliser, d'avoir des dépenses supplémentaires non remboursées ou remboursées partiellement, mais ont été ou s'égorgeaient eux-mêmes lentement, mais sûrement. C'est de plus en plus difficile pour ces gens-là. Ils font de moins en moins de profits, voire même qu'ils voient noir pour l'avenir.

3120

Donc, on essaie de les motiver, de trouver des mécanismes, quels qu'ils soient pour mousser les ventes et tout ça ne peut pas se faire sans une voie de contournement. Avec un centre-ville tel qu'il est aujourd'hui, avec une voie ferrée qui sépare deux pôles.

3125

Parce qu'aujourd'hui, avec notre nouveau centre-ville bien, on a deux pôles. On a ce qu'on appelle le pôle Frontenac, le pôle Papineau. Il y avait un pôle avant. Alors, on l'a scindé en deux. On a maintenant Fatima où on a le Métro, on a Jean Coutu et autres. On a plusieurs commerces qui sont relocalisés là. On s'est éparpillé.

3130

On a toujours le haut de la Ville sur Laval où plusieurs commerçants se sont installés aussi. De sorte qu'on a perdu ce... on a un centre-ville inhabité où tout le monde est éparpillé. Il faut retrouver, ramener ces gens-là le plus possible aux alentours du centre-ville soit en l'habitant, soit en amenant des nouveaux commerçants ou des nouveaux résidents.

3135

Si on n'a pas de voie de contournement, des commerçants vont avoir beaucoup de difficulté, voire l'impossibilité de progresser.

C'était mon point.

3140

LE PRÉSIDENT :

Merci infiniment pour votre point, Monsieur Robitaille.

3145

Voici donc, il est un peu plus que 10 heures. Je vous avoue que c'est ce qui clôt nos travaux pour cette fraction de la consultation.

J'aimerais vous dire un petit mot avant de vous quitter. J'avoue que c'est une des consultations que j'ai trouvé particulièrement prenantes pour moi sur le plan émotif, parce que je ne sais pas si la table des intervenants était proche, mais c'est les émotions de plusieurs personnes étaient palpables et venaient me chercher. J'étais bien content d'être juste à l'écoute, de ne pas, à certain moment, devoir parler.

3150

Merci pour tous ces participants qui l'ont fait dignement avec beaucoup sobriété. De mon côté, je garderai certainement un souvenir pour très longtemps de cette consultation très particulière.

3155

Ça c'était un mot personnel.

3160

Maintenant, je viens à un mot plus traditionnel. Donc, Mesdames, Messieurs, les séances publiques sont maintenant terminées et je tiens d'entrée de jeu à remercier tous les participants, les personnes ressources et toute l'équipe de l'initiateur, merci beaucoup pour la qualité des réponses. J'avoue que j'ai été très ravie, d'un côté ou de l'autre, et des interventions des participants, de leur contribution à la compréhension du dossier.

3165

Je voudrais également remercier toute l'équipe de la commission et les techniciens pour leur soutien constant et leur professionnalisme.

3170

Par ailleurs, la commission constate que quelques informations sont attendues encore pour répondre à certaines questions et elle espère les recevoir dans les 48 heures.

Ces documents, dès réception, seront accessibles dans le site Web du BAPE et toujours dans les trois centres de consultation régionaux, soit Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes.

3175

Je rappelle que l'ensemble du dossier est disponible également au bureau du BAPE à Québec et à la bibliothèque de l'UQAM ainsi que sur le site Web du BAPE.

3180

La commission continuera à recevoir vos mémoires et les réponses au questionnaire. Je pense que vous allez partir d'ici puis vous allez dire : « Le Président nous a cassé la tête avec le questionnaire. » Mais pour nous c'est important que vous répondiez à ce questionnaire pour que nous puissions avoir votre position et surtout, pas seulement votre choix, mais également les enjeux autour de ce choix. Donc, nous allons continuer à les recevoir jusqu'à vendredi le 9 juin.

3185

Je rappelle que ce questionnaire a été spécialement conçu pour cette consultation publique et il ne prend que quelques minutes à compléter.

Si vous décidez de le compléter ce soir avant de quitter, bien sûr vous pouvez le laisser directement à la table d'accueil. Sinon, vous utiliserez l'enveloppe préaffranchie.

3190

Je vous profite aussi pour terminer sur une bonne note, pour remercier Richard Grenier de l'équipe technique, en particulier, qui prendra sa retraite le 9 juin et qui a commencé le 9 juin il y a 40 ans. Donc, bonne retraite, Richard.

3195

Et je vous rappelle que la commission devra déposer son rapport au ministre le 24 juillet prochain. Merci encore de votre participation et bonne fin de soirée.

AJOURNEMENT

3200

3205

3210

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 :

3215

Cindy Lavertu

CINDY LAVERTU, s.o.

Membre du tableau des sténographes officiels

3220

3225