

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. QUSSAÏ SAMAK, président
M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire

**PROJET TRAIN DE L'EST :
DU LIEN FERROVIAIRE ENTRE
MASCOCHE-TERREBONNE-REPENTIGNY
PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 14 janvier 2009 à 13 h 30
Au centre Récréatif de Repentigny
Salle de réception
740, rue Pontbriand
Repentigny (Québec)
J6A 8E1

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

SÉANCE DU 14 JANVIER 2009

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DU PRÉSIDENT 3

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS

M. MARTIN DION 3

CAISSE POPULAIRE DESJARDINS TERREBONNE

M. ROBERT GRAVEL..... 8

MRC LES MOULINS

M. DANIEL PILON, M. JEAN-LUC LABRECQUE, M. JEAN-MARC ROBITAILLE,

M. RICHARD MARCOTTE 10

MOUVEMENT AU COURANT

M. JOHN BURCOMBE..... 27

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE 29

JEUNE CHAMBRE D'AFFAIRES ET DE PROFESSIONNELS LANAUDIÈRE SUD

Mme GENEVIÈVE PELLETIER..... 54

M. MARTIN DION 57

VILLE DE MASCOUCHE

M. RICHARD MARCOTTE, M. LUC TREMBLAY, M. JEAN-PIERRE BOUDREAU 60

ASSOCIATION DES CONSEILS INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

M. RENÉ BARRETTE, M. JEAN-LUC LABRECQUE 83

CLD DES MOULINS

M. FRANÇOIS DUVAL, M. CLAUDE ROBICHAUD 86

VILLE DE TERREBONNE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE 87

CHAMBRE DE COMMERCE L'ASSOMPTION

Mme MIREILLE ASSELIN, Mme GINETTE BLANCHARD 91

CONSEIL RÉGIONAL DE TRANSPORT DE LANAUDIÈRE

Mme DENISE CLOUTIER 97

ACCÈS L'ASSOMPTION

M. RONALD GADBOIS..... 102

M. MICHEL PAULETTE 113

5 L'an deux mille neuf (2009), ce quatorzième (14^e) jour du mois de janvier :

LE PRÉSIDENT (M. QUSSAI SAMAK) :

10 Bon après-midi. Je vous invite à prendre place. La deuxième partie de l'audience consacrée au projet de Train de l'Est reprend.

Alors, je suis à l'ordre d'inscription pour les interventions de cet après-midi, on va commencer avec monsieur Martin Dion, s'il vous plaît. Prenez votre temps. Asseyez-vous là au milieu, si vous voulez. Ça va.

15

M. MARTIN DION

M. MARTIN DION :

20 Je peux dire le message qu'est-ce qui m'intéresse?

LE PRÉSIDENT :

Absolument. On vous écoute. Bonjour, Monsieur Dion.

25

M. MARTIN DION :

30 Bonjour. Je me présente, Martin Dion. Je fais partie de la PHPRM de Mascouche. J'ai fait une pétition pour l'accessibilité aux fauteuils roulants et quadri porteurs puis les gros vélos adaptés aussi et la mise en service le plus vite possible du train de l'est, Martin Dion, et qui passe par Mascouche et Terrebonne. J'ai fait signer les membres ici et c'est quelqu'un qui a fait une photocopie.

LE PRÉSIDENT :

35

Vous allez laissez ça après, avec madame Méthot en arrière.

M. MARTIN DION :

40 Par après, c'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

Et elle va s'organiser avec vous pour avoir une copie de ça.

45

M. MARTIN DION :

Puis un message aussi.

50

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

M. MARTIN DION :

55

J'apprécierais qu'il passe comme d'habitude puis qu'il garde le même tracé puis qu'on l'ait le plus vite possible.

LE PRÉSIDENT :

60

Pour Mascouche ça.

M. MARTIN DION :

65

Oui, oui, parce que, moi, le fauteuil roulant puis les autobus de la ville sont pas accessibles, ça fait que ça nuit à mon intégration présentement.

LE PRÉSIDENT :

70

D'accord.

M. MARTIN DION :

Mais que le train ça va améliorer ma qualité de vie grandement.

75

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord.

80 M. MARTIN DION :

Puis, je l'attends avec impatience.

85 LE PRÉSIDENT :

Et comme beaucoup de monde d'ailleurs dans votre coin.

M. MARTIN DION :

90 Il y a trop de trafic, ça fait que je vais plus à Montréal. J'ai suspendu mes activités. Je trouve qu'il y a trop de trafic.

LE PRÉSIDENT :

95 Oui, d'accord.

M. MARTIN DION :

Puis le transport adapté, c'est moins évident.

100

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Dites-moi, avez-vous une idée à propos des gens, d'autres citoyens dans votre situation dans la même région, savez-vous...

105

M. MARTIN DION :

Non, moi, c'est avec l'organisme puis c'est avec eux autres que je fais affaire.

110

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

115 M. MARTIN DION :

La PHPRM, ils veulent tous avoir le train.

LE PRÉSIDENT :

120 D'accord, très bien.

M. MARTIN DION :

Eux autres aussi ils ont hâte de le mettre.

125

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Avez-vous d'autres choses à partager avec nous?

130 M. MARTIN DION :

D'autres choses?

LE PRÉSIDENT :

135

Oui.

M. MARTIN DION :

140 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

145

M. MARTIN DION :

La mise en service ça pourrait prendre combien de temps à peu près?

150 LE PRÉSIDENT :

À ce qu'on dit, pour Mascouche...

155 M. MARTIN DION :

Deux mille dix (2010)?

LE PRÉSIDENT :

160 ... on dit le plus tôt possible. Alors, on va essayer d'avoir plus d'informations à propos de ça mais comme vous avez constaté, il y a un consensus partout qu'il faut que le service soit disponible le plus tôt possible. On va s'attacher... on va essayer d'avoir plus de précisions par rapport aux délais.

165 M. MARTIN DION :

J'apprécierais qu'ils gardent le tracé actuel par Repentigny. Dans l'est, ça aiderait beaucoup les gens.

170 LE PRÉSIDENT :

Entendu.

175 M. MARTIN DION :

Puis moins de trafic.

LE PRÉSIDENT :

180 Très bien, d'accord.

M. MARTIN DION :

Parce que je veux que ça respecte l'environnement aussi. La pollution, moi, j'aime pas

185 bien, bien ça.

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr, bien sûr.

190

M. MARTIN DION :

C'est pour sauver la planète qu'on fait ça.

195 LE PRÉSIDENT :

Une corvée collective pour nous tous. D'accord.

M. MARTIN DION :

200

Merci beaucoup. Bonne journée.

LE PRÉSIDENT :

205 Je vous en prie. Merci d'être venu. Merci. Madame Méthot va se charger de prendre votre pétition, Monsieur Dion.

Alors, j'invite la Caisse populaire Desjardins Terrebonne à prendre la parole. Monsieur Gravel, c'est ça?

210

CAISSE POPULAIRE DESJARDINS TERREBONNE

M. ROBERT GRAVEL

LE PRÉSIDENT :

215

Bonjour, Monsieur Gravel. On vous écoute.

M. ROBERT GRAVEL :

220

Alors, bonjour. Je suis le président de la Caisse populaire Terrebonne. Et au nom de la

caisse, qui représente au moins cent trente-cinq (135) membres, on appuie fortement le projet du train de l'est qui est selon le scénario présenté par l'Agence Métropolitaine de Transport, l'AMT.

Alors, évidemment, vous avez un mémoire qui vous a été présenté, un résumé.

225

LE PRÉSIDENT :

Oui.

230

M. ROBERT GRAVEL :

Mais les points, je pense que tout le monde en a parlé, celui qui me précédait aussi, l'environnement, évidemment la qualité du transport, la congestion sur les routes, tous ces points-là ont été apportés. Alors, je pense que vous l'avez dans le point.

235

LE PRÉSIDENT :

Oui.

240

M. ROBERT GRAVEL :

Pour nous, c'est très important que ce tracé-là soit réalisé le plus tôt possible pour les raisons que tout le monde expriment.

245

LE PRÉSIDENT :

C'est très clair.

250

M. ROBERT GRAVEL :

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

255

Je vous en prie, Monsieur Gravel. Merci beaucoup. Votre position est très claire.

260 Est-ce que la MRC Les Moulins est disponible ou on attend toujours un participant? Je
vais vous revenir. Est-ce que monsieur Burcombe est ici? Monsieur John Burcombe est là? Il
vient tout juste d'arriver. Alors, d'accord. Prenez votre temps, Monsieur Burcombe. Ça va, on va
vous attendre. Alors, le premier entre les deux (2), soit la MRC Les Moulins ou monsieur
Burcombe. Monsieur Burcombe est en route, là. Alors, MRC Les Moulins, monsieur Pilon,
monsieur Labrecque, monsieur Robitaille, monsieur Marcotte.

MRC LES MOULINS

265 **M. DANIEL PILON, M. JEAN-LUC LABRECQUE, M. JEAN-MARC ROBITAILLE,
M. RICHARD MARCOTTE**

LE PRÉSIDENT :

270 Bonjour. On vous écoute.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

275 Alors, bonjour, Monsieur le Président.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

280 Alors, on vous remercie infiniment de nous recevoir aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

285 Merci à vous.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

290 Et de ce pas je vais commencer la présentation. Alors, je ferai la première partie et
monsieur Marcotte fera la deuxième partie.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

295 Sur ce, je passerai maintenant la parole à mon collègue, maire de Mascouche, monsieur Richard Marcotte. Je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

300 Merci, Monsieur le maire.

M. RICHARD MARCOTTE :

305 Alors, merci, Messieurs les Commissaire.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. RICHARD MARCOTTE :

310 On a beaucoup d'engagements de règlements de faits et d'investissements, comme je viens de vous le dire, je me permets de le dire, les deux (2) villes ont mis, et il n'y a eu aucun des règlements d'emprunt, aucun, qui a été contesté par les citoyens d'aucun vote. Je ne l'ai pas dans le rapport mais j'aime autant le dire, c'est un travail qu'on a fait tout le monde là-dessus.

315 LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

320 Merci à vous, Monsieur le maire. Merci Monsieur. Service donc, urgent, essentiel et prioritaire qui a déjà mis beaucoup de temps à se faire attendre. Bon, Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

325 Une courte question. Vous dites dans votre mémoire qu'en plus des impacts financiers positifs du projet, la présence des deux (2) gares contribuera à hausser la densification de la trame urbaine et stimulera les projets de développement de type TOD dans les secteurs avoisinants. La gare de Mascouche, telle qu'elle est proposée, se trouve principalement dans un secteur industriel. Est-ce que c'est de votre intention de... Comment vous voyez votre développement du type TOD

330 dans une zone industrielle, surtout bordée à l'est par des terres agricoles que vous vous engagez à ne pas toucher?

M. RICHARD MARCOTTE :

335 Oui. Alors, donc, dans le zonage industriel que nous avons, nous avons déjà amorcé l'ensemble de la procédure avec la MRC et aussi dans notre schéma d'aménagement de la ville, dans notre occupation du territoire, le changement de zonage. On a dans la partie du parc industriel, une partie qui est semi-industrielle, c'est-à-dire distribution et tout, etc., et on a une petite partie industrielle et l'autre partie, c'est celle-là qui d'ailleurs s'agence bien avec le milieu commercial, avec l'infrastructure du viaduc et on n'a pas, nous, l'intention de conserver par rapport
340 à la valeur ajoutée et par rapport à la CMM les exigences qu'on a au niveau de densification pour le transport en commun, on n'a pas établi que c'était la priorité.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

345 Là, vous parlez de la partie qui est au sud de la gare projetée de Mascouche.

M. RICHARD MARCOTTE :

350 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

355 M. RICHARD MARCOTTE :

360 C'est ça. Alors, c'est cette partie-là. Et je pense qu'on a une belle concordance avec la MRC et les deux (2) villes, Terrebonne, pour les investissements industriels à grand déploiement sont extrêmement bien structurés. Ils ont un territoire. Ils ont les infrastructures. Ils ont investi là-dessus. Et, nous, par rapport à la caractérisation de cette occupation-là du territoire, on s'aperçoit, et quand on le regarde de proche, que c'est pas des types d'entreprises qui pourraient aller à côté d'un service public comme le transport en commun, train de banlieue.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

365

Bien.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

370

Vous me permettrez d'intervenir, Monsieur le Commissaire, sur le sens de votre question et je la saisis très bien. On est quand même bien informés. On a un bon réseau d'informations. Alors, on est un petit peu au courant, même si on n'est pas toujours ici, des craintes qui sont soulevées par rapport à toute la question de l'occupation du territoire agricole.

375

Il faut comprendre qu'à la MRC Les Moulins pour la Ville de Terrebonne, et ça vaut aussi pour la Ville de Mascouche, présentement les périmètres en zone blanche, périmètres d'urbanisation en zones blanches sont suffisants pour soutenir le développement des vingt-cinq (25) prochaines années. Alors, c'est bien évident qu'à partir de ce moment-là, lorsqu'on fait la localisation des gares, on les fait de telle façon à ce qu'elles soient conformes à la planification de

380

notre réseau routier, à une accessibilité qui soit la plus efficiente possible, et qu'on ait toute la marge de manœuvre possible lorsqu'on parle de mettre en place des stationnements incitatifs.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

385

O.K.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

390

Maintenant, le fait que ça se colle sur la zone agricole, ça ne serait pas une menace pour la zone agricole parce que tout le développement qui se fait autour, il y a densification automatique. Alors, quand on parle de TOD, on parle de développement intégré, on parle de densification. Mais pour rassurer les gens, lorsque nous avons adopté le schéma d'aménagement révisé, Terrebonne et Mascouche détiennent du territoire en zone blanche, un périmètre d'urbanisation pour supporter son développement au rythme actuel pour les vingt-cinq (25)

395

prochaines années, sans avoir fait aucune demande de dézonage agricole.

Et le schéma révisé, il faut se souvenir que le Comité consultatif agricole de la MRC a participé activement à ça, alors il est bien au fait des périmètres d'urbanisation et il n'y a aucune menace de quelque façon que ce soit par rapport à la zone agricole.

400

Et juste pour vous informer que présentement à la MRC Les Moulins, nous travaillons avec le comité consultatif agricole sur un projet de mise en valeur et de valorisation de l'agriculture sur l'ensemble du territoire de la MRC. Alors, je pense que ça vient confirmer que nos intentions sont très claires et clairement démontrées dans le schéma d'aménagement.

405

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

410 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

415

J'ai deux (2), trois (3) questions pour continuer la question de mon collègue. Pour revenir à la question de Transport Oriented Development et tout ça, l'idée étant de créer une polyvalence d'usage en matière d'affectation du sol qui soit complémentaire avec des synergies, donc résidentielles, commerciales, parcs, bicyclettes, etc., trains. Si on regarde autour de la gare projetée actuellement, il y a quand même une zone industrielle. C'est vrai, vous dites qu'il y a une zone semi industrielle autre qui est probablement assimilable au commercial, mais si on veut exploiter le potentiel, le plein potentiel de ce concept de développement urbain axé autour du transport, est-ce que la polyvalence complémentaire d'usage du sol va être assurée, étant donné qu'il y a un bout quand même industriel, industriel, quoi?

420

425

M. RICHARD MARCOTTE :

On a fait des études là-dessus...

430 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. RICHARD MARCOTTE :

435

... et on a été même plus loin que ça, Monsieur le Commissaire, c'est qu'on a eu des

propositions d'aménagement et d'occupation vis-à-vis d'une diversification d'usage.

LE PRÉSIDENT :

440

Oui.

M. RICHARD MARCOTTE :

445

Et ça a été fait par l'entreprise Bian Cabano, des urbanistes spécialisés, qui nous ont proposé et qui ont étudié aussi la question du coût pour l'implantation des infrastructures par rapport au rendement nécessaire ou au type d'usage qu'on doit avoir pour quand même que ça ait une compatibilité avec ce qui se fait alentour, avec le méga centre, avec le développement résidentiel qu'on a et l'articulation des infrastructures routières qu'on y a mises.

450

Alors, donc, le zonage qui est requis pour ce territoire-là qu'on parle ensemble, là, il est absolument facile et conforme, compte tenu que la priorité qu'on avait de décider ou de regarder, c'est quel était le rendement coût-bénéfice par rapport à l'ensemble des investissements infrastructures et tout et la diversification et ça on l'a. Et pour exemple, on a l'implantation et c'est en construction actuellement de la SQ, c'est la Sûreté du Québec qui est le poste pas simplement rien que régional, c'est Laval, Laurentides, Lanaudière et Montréal. C'est le grand poste de la Sûreté du Québec qui est justement là. Et on a donc investi aussi beaucoup en infrastructures mais il fallait calculer l'ensemble de ces investissements-là par rapport au territoire, quel type d'occupation, quel type, est-ce que c'est du commerce, est-ce que c'est de l'ensemble de résidentiel à étages et tout? On a évalué et c'est évalué actuellement.

455

460

On a eu, bien, nous avons vendu voilà deux (2) semaines, trois (3) semaines, le terrain requis pour aussi la gare en tant que telle mais aussi la réserve d'espace pour que les trains le soir, la nuit et tout...

465

LE PRÉSIDENT :

Oui.

470

M. RICHARD MARCOTTE :

... la gare régionale est là. C'est vendu. Mais pour vendre ça, il fallait avoir les

infrastructures, il faut avoir la capacité.

475 LE PRÉSIDENT :

Quand vous dites vendu, le terrain privé pour la gare?

480 M. RICHARD MARCOTTE :

Qui est à la ville, on l'a vendu à l'Agence Métropolitaine.

LE PRÉSIDENT :

485 Je comprends, d'accord. Écoutez, si ça serait possible de partager ces projections...

M. RICHARD MARCOTTE :

Oui.

490

LE PRÉSIDENT :

... de développement avec la Commission, la Commission apprécierait beaucoup de recevoir ces études.

495

M. RICHARD MARCOTTE :

Oui.

500 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Deux (2) questions pour clore. Vous avez dit vingt pour cent (20 %) d'augmentation de fréquentation de routes autour de vous en deux (2) ans. Rares sont les phénomènes d'un taux de croissance de dix pour cent (10 %) par année, là. Je n'en connais pas depuis trois (3) ans à propos de tous les phénomènes sociaux ou économiques. Pourquoi vous

505 pensez que l'achalandage a augmenté de dix pour cent (10 %) par année? À quoi on attribue ça?

M. RICHARD MARCOTTE :

510 Pour Mascouche je vais le dire, puis pour Terrebonne ça va être...

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y, on vous écoute.

515

M. RICHARD MARCOTTE :

Écoutez, Monsieur le Commissaire, en trois ans et demi (3½) nous avons eu à Mascouche plus de sept mille (7000) nouveaux résidents.

520

LE PRÉSIDENT :

O.K.

525 M. RICHARD MARCOTTE :

Je pense que ça parle par...

LE PRÉSIDENT :

530

Croissance démographique assez importante.

M. RICHARD MARCOTTE :

535

Oui.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

540

M. RICHARD MARCOTTE :

Et la moyenne d'âge est d'environ entre trente-cinq (35) et trente-six (36) ans, très jeune. Alors, vous allez bien comprendre que c'est des travailleurs. C'est des gens aussi qui sont formés.

545 En principe, c'est des familles et ils ont une utilisation... bon, c'est certain qu'ils viennent pour une qualité de ville et une qualité de vie dans notre coin mais particulièrement aussi ils ont le droit à avoir la possibilité d'avoir la mobilité en termes d'emploi et c'est le principal facteur.

LE PRÉSIDENT :

550

D'accord.

M. RICHARD MARCOTTE :

555

On a aussi l'autre facteur, c'est qu'on travaille bien dans nos infrastructures.

LE PRÉSIDENT :

560

Ça, c'est clair. Voulez-vous ajouter quelque chose, Monsieur Robitaille?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

565

Oui. Je vous dirais en complément, vous savez que le phénomène de l'augmentation des coûts de l'énergie, de l'essence, de la sensibilité que les gens ont par rapport à tout le phénomène des gaz à effet de serre, alors quand vous prenez tous ces éléments-là combinés ensemble, il est évident qu'il y a eu un engouement sur le transport en commun et les investissements importants. C'est une affaire de virage extrêmement important, il y a environ sept (7), huit (8) ans, on a augmenté la qualité du transport en commun.

570

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

575

Et on sait fort bien que l'efficience, la qualité, l'efficacité, c'est les éléments tout à fait essentiels si vous voulez vraiment développer une clientèle qui va devenir des adeptes du transport en commun. Alors, c'est ce qu'on a fait il y a quelques années et on en a vu le résultat.

580

Bon, en même temps, on a fait d'autres choses aussi parce qu'en occupation du territoire,

je vous dirais que la Ville de Terrebonne il y a dix (10) ans, il y a quinze pour cent (15 %) de la population active de Terrebonne qui travaillait sur le territoire de la Ville de Terrebonne. Alors, avec le développement qui s'est réalisé dans la Ville de Terrebonne, ça a été le cas pour Mascouche aussi, aujourd'hui c'est trente-cinq pour cent (35 %) de la population active de
585 Terrebonne qui travaille sur le territoire de la Ville de Terrebonne.

Alors, ça veut dire que... parce que les gens nous parlaient de l'étalement urbain puis de ce phénomène d'étalement urbain, nous on appelle ça du développement durable parce que, là, si on limite les déplacements, même si on met des systèmes de transport collectif en place puis
590 qu'on fait des autoroutes, même si on est en mesure d'avoir une forme d'autonomie en termes d'emploi et de proximité...

LE PRÉSIDENT :

595 D'accord.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

... pour faire en sorte... alors...
600

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

605 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Et l'engouement pour le transport en commun vient par des facteurs économiques et des questions d'efficacité.

610 LE PRÉSIDENT :

Oui, ça, c'est clair. J'ai une dernière question pour vous. Maintenant, vous avez été avec nous hier puis vous avez suivi le débat. Il y a toujours dans les analyses de l'Agence l'option C, deux (2) trains, un train Mascouche – centre-ville et l'autre l'Assomption – centre-ville. Entre
615 l'option proposée par l'AMT actuellement et l'autre, qui est deux (2) trains, est-ce que ça change quelque chose pour votre MRC ou les bienfaits de la desserte ferroviaire dans les deux (2) cas

seront comparables - Bonnet blanc – blanc bonnet, en ce qui vous concerne vous, hormis les conclusions de l'analyse de l'Agence comme telles ? On vous écoute.

620 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Vous me parlez de l'Assomption ?

LE PRÉSIDENT :

625

Je vous parle entre le projet tel que proposé...

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

630

Oui.

LE PRÉSIDENT :

635 ... et le projet alternatif qui s'appelle option C dans les analyses, qui consiste à avoir deux (2) trains, un train qui part de Mascouche au centre-ville de Montréal en passant par Laval et l'autre qui part de l'Assomption en passant par Repentigny, etc. allant vers le centre-ville. Est-ce que les deux (2) projets assurent les mêmes avantages que votre MRC cherche ?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

640

Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

645

Pas du tout.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

650

Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

Alors, expliquez-nous...

655 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Bien, pour des motifs économiques qui nous apparaissent bien évidents, je pense que lorsque l'Agence Métropolitaine des Transports, qui est une agence extrêmement compétente avec des gens compétents...

660

LE PRÉSIDENT :

Hormis ça, Monsieur le maire.

665 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Oui, mais regardez, nous autres on nous a fait une démonstration.

670

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, je comprends.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

675 Alors, lorsqu'on nous a fait la démonstration, on nous a fait la démonstration, on nous a démontré clairement que l'option la plus économique premièrement, il faut avoir les moyens de faire les choses et la façon la plus économique était vraiment...

680

LE PRÉSIDENT :

Non, ce n'est pas ça ma question, Monsieur le maire. L'AMT est tout à fait compétente. Leur choix est expliqué. Ce n'est pas ça la question. La question, l'autre alternative, est-ce qu'elle va assurer pour vous, en tant que MRC, la même mobilité et les mêmes avantages ?

685 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Non, non.

690 LE PRÉSIDENT :
Alors, c'est ça que je vous demande. Pourquoi ?

695 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :
Non, parce que ça rentre en conflit avec les autres lignes.

700 LE PRÉSIDENT :
Non, non, non.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :
Bien oui.

705 M. RICHARD MARCOTTE :
Je vais essayer de...

710 LE PRÉSIDENT :
Allez-y.

M. RICHARD MARCOTTE :
715 Parce que je comprends ce que vous voulez dire. Vous voulez savoir, vous, le coût
bénéfice... pas le coût bénéfice mais l'avantage ou désavantage de la ligne...

LE PRÉSIDENT :
720 De l'autre option.

M. RICHARD MARCOTTE :
De l'autre option.

725

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

730

M. RICHARD MARCOTTE :

Première des choses, il faut dire que l'autre option, c'était la première option.

735

LE PRÉSIDENT :

Oui.

740

M. RICHARD MARCOTTE :

On se comprend bien?

745

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

750

M. RICHARD MARCOTTE :

Et que tous les élus, mon collègue et moi, quand l'AMT est arrivée pour nous présenter l'option qui est choisie et qui doit être acceptée par résolution à la fois des villes et de la MRC, ils ont dû nous convaincre, l'AMT.

755

LE PRÉSIDENT :

Oui.

760

M. RICHARD MARCOTTE :

Alors, les principaux arguments, vous savez que les maires on regarde beaucoup les sous aussi.

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

765 M. RICHARD MARCOTTE :

770 Alors, quatre (4) gares, parce que vous pensez que le financement des opérations et tout c'est divisé par le nombre de gares. Alors, la première question qui a été posée, c'est oui, mais si on divise le coût par quatorze (14) fois au lieu de quatre (4), ça commence à être intéressant pour nos villes. Bon. Alors, ça, ça a déjà été un argument assez bien.

L'autre argument, c'est pour se rendre au centre-ville, est-ce que c'est le même temps ou c'est deux (2) fois plus de temps l'option que vous nous proposez?

775 LE PRÉSIDENT :

À partir de quelle provenance?

780 M. RICHARD MARCOTTE :

En comparant les deux (2) et ça donnait à peu près la même chose pour deux (2), trois (3) minutes, en tout cas, si je me souviens, vous vérifierez...

785 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

790 M. RICHARD MARCOTTE :

... les années, si on est capable, il n'y avait pas de changement.

795 D'autre part, et je vais être très, très, très concret parce qu'on a travaillé ensemble et moi j'ai travaillé beaucoup sur ce projet-là depuis dix (10) ans. Je vais le dire, il y a eu une hésitation de la Ville de Laval d'embarquer avec positivisme et puis on y va puis on le fait, on a eu des réticences, on se comprend?

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi?

800

M. RICHARD MARCOTTE :

Ah! Bien ça, c'est peut-être... parce que mettons que l'occupation du territoire, nous, on a un développement puis il y a des développements dans l'est de Laval, etc.

805

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

810 M. RICHARD MARCOTTE :

Ça, c'est devenu marginal pour nous. D'autre part, la chose essentielle qui est à démontrer, c'est qu'on a aussi compris dans l'analyse que si on faisait quatre mille (4000) à cinq (5000), six mille (6000) passages-jour dans la ligne de Laval, Concorde ne pouvait pas recevoir ce monde-là. Ça, ça a été encore un point auquel c'est beau de dire on va faire une ligne, parce que l'avantage que nous avons c'est qu'on ait toutes les lignes inimaginables pour faire une facilité, une fluidité dans le transport et, là, ensuite, d'autre part, est-ce que nous avons à négocier beaucoup, beaucoup d'emprises? Vous savez c'est quoi les systèmes d'expropriation, etc., etc.? Dans la proposition de l'AMT de Mascouche jusqu'à Repentigny, c'était extraordinaire. On n'avait pas de négociations à faire. On ne touchait pas à la zone agricole, etc., etc. Toutes les contraintes étaient vraiment administrées, gérées. Ça a plu aux deux (2) maires et à la MRC, à tous nos élus. Ils ont dit voyons!

815

820

D'autre part, je dois vous le dire, c'est que le maire de Montréal, c'était rendu très intéressant aussi d'offrir l'opportunité d'avoir dans l'est de Montréal, à la fois notre main-d'œuvre et particulièrement comme monsieur le maire de Terrebonne disait tout à l'heure, la croissance qu'on a dans notre milieu n'est pas rien qu'une croissance des résidents qui ne font rien, on a une augmentation aussi de nos travailleurs. Mais savez-vous, Monsieur le Commissaire, prenez bien en considération ce qu'on vous dit, on va avoir besoin de travailleurs de Montréal.

825

830

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, oui, absolument, oui, c'est clair.

835 M. RICHARD MARCOTTE :

840 Donc, dans l'est de Montréal, le bassin que nous avons avec quatorze (14) stations, c'est tous ces éléments-là que nous avons regardé qui sont, à mon sens, et les quatorze (14) stations qu'il y avait à Montréal à faire sont, d'après ce que nous avons eu comme information, assez faciles à faire, assez faciles à faire.

Donc, j'oublie peut-être certains éléments mais c'est la réponse à votre question.

845 LE PRÉSIDENT :

Non, ça va. Écoutez, on a – comme j'ai dit hier – on a une obligation de couvrir tous les aspects.

850 M. RICHARD MARCOTTE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

855 Et juste pour terminer à propos de ça, si vous avez été avec nous hier, ce qui prône l'option deux (2) lignes, effectivement, soulève le fait qu'il s'agit de deux (2) lignes déjà existantes. Il n'y a pas d'expropriation à faire. Il n'y a pas de traversées de milieux humides. Il n'y a pas d'impact, etc., etc. C'est juste pour vous dire que les partisans de l'option C, qui n'est pas la première option prônée par l'Agence, ont aussi quelques éléments. Mais c'est très éclairant. Votre présence avec nous cet après-midi est très appréciée, Monsieur le maire, Monsieur et merci beaucoup.

860 Et si évidemment vous avez d'autres éléments que vous aimeriez apporter à notre attention, disons, d'ici une dizaine de jours, ça serait apprécié, y compris les études que vous avez faites à propos de la polyvalence de l'usage en matière d'affectation au sol autour de la gare.

865

M. RICHARD MARCOTTE :

Très bien. Merci, Messieurs les Commissaires.

870 LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

875 Alors, j'invite maintenant monsieur John Burcombe à venir partager sa contribution avec nous.

**MOUVEMENT AU COURANT
M. JOHN BURCOMBE**

880 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Burcombe, heureux de vous revoir.

885 M. JOHN BURCOMBE :

Bonjour, Monsieur le Président. D'abord, je m'excuse pour vous présenter un mémoire à la dernière minute mais ça, c'est la vie. Alors, c'est intéressant que la MRC Les Moulins parle de la protection du territoire agricole parce que c'est le thème principal de ma présentation aussi. Alors, je vais lire le mémoire.

890

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JOHN BURCOMBE :

895 Alors, ça complète mon mémoire.

LE PRÉSIDENT :

900 Merci beaucoup, Monsieur Burcombe. Monsieur Longpré, ça va?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Oui.

905 LE PRÉSIDENT :

J'aimerais revenir avec vous à l'option... vous dites clairement que votre préférence est pour l'option B, c'est-à-dire le chemin de fer CN, Canadien National l'Assomption, électrifié intégralement et vous dites que c'est possible de desservir le vieux Terrebonne, Mascouche, soit
910 par train, l'autre option, mais aussi également en bonifiant les services actuels.

Alors, vous dites... là, vous avez ajouté qu'il y avait trois (3) départs le matin. Donc, vous dites finalement qu'en ce qui concerne Mascouche-Vieux Terrebonne, le train en termes de temps de parcours n'ajouterait pas vraiment un avantage considérable par rapport à un service de qualité
915 par agencement bus-métro actuellement. C'est ça que vous dites?

M. JOHN BURCOMBE :

Ça, c'est mon analyse des informations. Peut-être je peux me tromper mais il me semble que c'est ce que j'ai trouvé.
920

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, si maintenant je vous invite à élargir un tout petit peu votre analyse pour
925 tenir compte des effets structurants du projet en termes de Transport Oriented Development, etc., etc., tel que vous l'avez entendu avec monsieur le maire tout à l'heure, est-ce que vous voyez d'autres avantages possibles aussi pour ce coin-là, Mascouche-Terrebonne?

M. JOHN BURCOMBE :

930 C'est sûr que pour moi, l'utilisation de la gare de Terrebonne, Terrebonne Lachenaie effectivement, il n'y a pas assez d'espace pour faire le type de développement qu'on vise sans empiéter dans le...

935 LE PRÉSIDENT :

Sur le milieu agricole, oui, d'accord. Et vous ajoutez que sans cette gare, le nouveau segment aménagé perd sa raison d'être.

940 M. JOHN BURCOMBE :

C'est ça.

M. JOHN BURCOMBE :

945

Oui, parce que l'utilisation de la gare Terrebonne Lachenaie, c'est tout au coin de la zone non agricole et la seule façon de bâtir autour de cette gare est d'empiéter dans la zone agricole.

LE PRÉSIDENT :

950

Dans la zone verte. D'accord. C'est assez clair comme d'habitude, Monsieur Burcombe. Merci beaucoup. C'est très apprécié.

J'invite maintenant monsieur Jean-Paul Lacoursière.

955

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

960

Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

965

Madame Lacoursière, ma consœur par amitié ne sera pas avec vous aujourd'hui?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

970

D'accord. Très bien. Alors, on vous écoute. On a pris connaissance détaillée de votre mémoire.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Vous me permettez que j'utilise...

975

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, bien sûr.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

980

Merci. Alors, Monsieur le Président, mon nom est Jean-Paul Lacoursière. Je suis professeur associé à l'Université de Sherbrooke au département de génie chimique et aussi je suis membre de la Commission Scientifique de l'INERIS qui est le Centre de Recherche de la France en Risques et d'autres instituts internationaux.

985

Je vous remercie de bien recevoir notre mémoire.

990

J'ai hésité longuement à vous le présenter parce que je vais critiquer en public un ami et un mentor, je vais critiquer son rapport et je n'aime pas ça du tout. Et je ne souhaite pas que ce mémoire ralentisse les travaux de réalisation de ce projet. De plus, je ne souhaite pas que ce mémoire cause des préoccupations dans la population.

995

Dans ce mémoire, je vais traiter d'accidents rares mais dont les conséquences sont très graves, ils sont rares mais très graves. La plupart d'entre nous n'avons pas de point de référence pour ces accidents parce que nous ne les avons pas vécus. J'ai deux (2) enfants, il y en a une qui est ici, qui apparaît, ils sont tous les deux (2) ingénieurs. Françoine disait : Papa, comment veux-tu qu'un accident de propane se produise? Ça ne s'allume pas tout seul. Stéphanie, qui est celle qui a réalisé ce travail, me dit – et elle est spécialiste en risques industriels – me dit : Il faut s'en préoccuper. Il y a plusieurs causes qui mènent à l'accident et dont les conséquences sont très graves.

1000

Donc, vous voyez ici deux (2) points de vue et nous les avons entendus ces points de vue dans cette salle.

1005

Comme individu, on n'a pas de point de référence tellement. Il faut donc se fier, et au Canada on a peu de points de référence, il faut se fier à ce que les autres pays font, à la sagesse qu'ils ont acquise et j'ai choisi en particulier d'utiliser ce que nos collègues du Royaume-Uni font. Ils ont un développement qui est mature, une législation qui est mature et sur laquelle on peut s'appuyer.

1010

Donc, l'AMT souhaite construire un lien ferroviaire reliant Mascouche à Montréal. Nous supportons ce projet sans aucune hésitation. Il aura des impacts positifs sur l'environnement,

économiques pour le développement de la couronne nord et aussi il représente un investissement souhaité dans un temps de crise où les activités économiques sont importantes.

1015

Donc, ce mémoire va traiter exclusivement de la sécurité lié à la localisation de la gare de Mascouche.

1020

Donc, l'AMT souhaite construire une gare ferroviaire à Mascouche. Cette gare est à proximité d'un réservoir de soixante mille gallons (60 000 ga) de propane appartenant à la compagnie Inter Propane. J'étais un peu confus dans les distances de séparation entre le réservoir et la gare. Le rapport de R3 Solutions indique trois cent cinquante mètres (350 m), le *verbatim* du neuf (9) décembre parlait de deux cent soixante-dix mètres (270 m).

1025

Selon les informations que j'ai reçues, les services techniques de la Ville de Mascouche, auraient confirmé la distance de trois cent cinquante mètres (350 m). C'est selon cette hypothèse que j'ai procédé à faire cette étude. S'il en était autrement, mes conclusions seraient différentes.

1030

LE PRÉSIDENT :

Je veux juste vous arrêter. Vous avez confirmé que la distance est trois cent cinquante mètres (350 m) et non pas deux cent soixante-dix mètres (270 m), c'est ça?

1035

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

En fait, j'ai parlé au directeur général de la Ville de Mascouche et il m'a indiqué dans un appel téléphonique lorsqu'on s'est parlés que c'était trois cent cinquante mètres (350 m) ou que c'était la distance que les services techniques avaient mesurée ou réalisée.

1040

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1045

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Donc, c'est sur cette information que j'ai procédé.

LE PRÉSIDENT :

1050 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1055 Donc, dans cette étude, le contenu de ma présentation va traiter d'un phénomène brutal qui s'appelle BLEVE, je vais le décrire, je vais traiter de la fréquence de ces événements, je vais traiter du rapport d'évaluation de risques de R3 Solutions et du rapport révisé que j'ai fait de ces risques et je vais formuler quelques recommandations.

1060 Qu'est-ce qu'un BLEVE? Le mot, l'acronyme veut dire Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion. C'est la rupture catastrophique d'un récipient sous pression lorsqu'il est engouffré dans la flamme ou lorsqu'il est soumis à un feu en chalumeau. Il provoque une boule de feu, une onde de choc et la projection de fragments à grande distance.

1065 On se rappellera, comme je l'ai mentionné le neuf (9) décembre, l'événement de Sunrise à Toronto. Il y a un peu de confusion sur le volume du récipient, certains disent quatre mille gallons (4000 ga), d'autres disent six mille gallons (6000 ga). Il y a plusieurs causes à ces événements dont en particulier les bris de boyaux de déchargement. Ce sont les instruments ou les tuyaux flexibles qui sont utilisés pour raccorder camions et équipement. Les fuites, c'est des conduites où les joints mécaniques de pompes et compresseurs qui, lorsque le propane fuit, s'il s'allume, vont produire un feu en chalumeau qui, s'ils touchent une partie, la partie supérieure, la partie au-dessus du liquide du réservoir va provoquer l'affaiblissement de l'acier et sa rupture brutale très rapidement.

1075 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lacoursière, je vous invite à accélérer parce qu'on aura des questions, de manière à rendre plus intéressant l'échange entre nous.

1080 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1085

Merci.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1090

Vous permettez que je présente un court clip?

LE PRÉSIDENT :

1095

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1100

Le clip en cause, c'est un événement qui s'est passé à Tacoma dans l'état de Washington. À cette époque, ça s'est passé en deux mille sept (2007) et je travaillais en Alberta à cette époque. Il s'agit d'un bris de boyau qui a libéré une quantité de propane et ça a couvert le secteur et le chauffeur de camion n'a pas pu intervenir parce qu'il était dans le nuage de propane, il n'a pas pu intervenir. Voyons ce que ça a... c'est très court. Vous avez le feu, ça brûlait au départ et voilà l'événement.

1105

LE PRÉSIDENT :

Savez-vous cet événement est survenu après combien de temps depuis la déclaration du feu?

1110

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Quelques minutes.

1115

LE PRÉSIDENT :

Quelques minutes, d'accord.

1120

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Et l'autre vue.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce que vous avez des données sur les quantités qu'il y avait, à ce moment-là?

1125 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui, huit mille gallons (8000 ga).

1130 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Huit mille (8000 ga)?

LE PRÉSIDENT :

1135 Et ici on a, le gros réservoir Inter Propane, c'est soixante-deux mille gallons (62 000 ga).

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Donc, voilà le phénomène.

1140

La fréquence de ces événements. Je vais accélérer comme vous le demandez. La fréquence de ces événements, selon le Health & Safety Executive du Royaume-Uni, c'est la CSST du Royaume-Uni, mais en bien plus gros, la fréquence qu'ils ont mesurée, qu'ils ont comptabilisée, c'est un événement dans cent mille (100 000) ans, ce qui veut dire que si on a cent mille (100 000) récepteurs qui opèrent pendant un an, on en a un qui brise.

1145

Plusieurs facteurs vont affecter ces événements et dispositifs de sécurité en place et les systèmes de gestion en place.

1150 Il y a eu en Ontario depuis deux mille trois (2003), donc ça fait cinq (5) ans, trois (3) BLEVE. Ils sont répertoriés dans mon rapport.

LE PRÉSIDENT :

1155 Et on a le rapport de la Commission qui a été déposé en novembre.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1160 Si on considère qu'il y a deux cents (200) récipients en opération de cette nature en Ontario, sur cinq (5) ans, on a donc trois (3) événements sur mille (1000) ans. Donc, on est absolument loin de cette fréquence de un dans cent mille. Pourquoi? Probablement que la situation ontarienne était dégradée.

LE PRÉSIDENT :

1165

Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1170 Et, bien, le gouvernement va légiférer ou agir et on va remonter à ce cent mille (100 000) ou un dans cent mille (100 000), on va régler le problème. Mais si on laisse dégrader, ce que je dis, le système de gestion de sécurité dégrader, paf, on n'a plus la même fréquence.

1175 Donc, R3 Solutions a fait une étude. Ils ont utilisé une méthodologie qui est basée sur un manuel développé pour les pompiers des Pays-Bas pour cibler, je dis bien cibler, pour « screener » ou cibler, si vous voulez, les industries à inspecter. Ne prend pas compte du phénomène BLEVE dans cette méthodologie.

1180 Dans un courriel qui a été transmis par d'anciens membres du CCAIM, c'est le Conseil Canadien des Accidents Industriels Majeurs, on nous alertait que le guide ne prend pas compte d'un BLEVE et doit être retiré d'usage. Donc, ma première recommandation, c'est que les résultats de cette étude ne devraient pas être utilisés puisque les auteurs du guide en découragent l'usage.

1185 Et c'est malheureux parce que suite à la disparition, je blâme pas les auteurs du guide du rapport du tout, ce n'est pas du tout ça, ce sont des amis. Et je trouve ça malheureux parce que suite à la disparition du Conseil Canadien des Accidents Industriels Majeurs, ces outils n'ont pas été mis à jour, on n'a pas suivi ce qui se développait dans les autres pays et donc on est restés avec un document qui était basé sur des technologies périmées.

1190

J'ai utilisé pour ce faire les techniques de la HSE, du Health & Safety Executive. J'ai donc calculé trois (3) niveaux de charge thermique. La charge thermique, c'est une façon de mesurer

1195 l'impact pour déterminer trois (3) zones de risques. J'ai utilisé pour ce faire un outil qui est moderne, qui s'appelle PHAST, qui est Process Hazard Analysis System Tools, qui est un outil développé par DMV, qui est une entreprise qui œuvre dans le risque au niveau international.

1200 Les calculs que j'ai faits nous montrent ceci. Ce qui nous intéresse, il faut souligner tout d'abord que la gare proposée comporterait une garderie, comporterait, c'est-à-dire non la gare mais l'édifice associé à la gare comporterait une garderie et des bureaux administratifs, ce qui fait que cet endroit ça le rend encore plus vulnérable et ce qui fait qu'il doit être localisé à l'extérieur ici, à l'extérieur de cette zone de cinq cents kilowatts par mètre carré seconde (500 kW/m²/s) puissance quatre tiers, et elle est située à trois cent cinquante mètres (355 m) cette zone. Donc, selon le calcul que j'ai fait, ça devrait être à l'extérieur de cette zone.

1205 Ça prend comme hypothèse...

LE PRÉSIDENT :

1210 Pardon, pour les faits de *verbatim*, la zone verte correspond à quelle distance?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1215 Trois cent cinquante-cinq mètres (355 m). Vous l'avez dans le rapport. C'est celle qui nous préoccupe et elle est gouvernée par le fait qu'il y a des personnes vulnérables. C'est ce qui gouverne le calcul.

L'hypothèse ici, c'est le... l'événement se produit lorsque le réservoir est à moitié plein à cause qu'il a perdu une partie de ses capacités dû au fait... donc, elle est minimale.

1220 Donc, ce qui m'amène maintenant vers mes conclusions. Quels sont les principes que l'on doit suivre dans cette affaire? Et ça va conduire à mes conclusions, il faut une technologie sécuritaire. On parle ici évidemment du stockage de propane. Il faut une gestion sécuritaire. Il faut un aménagement approprié du territoire, suffisamment de distance entre le générateur de risque et le récepteur, et il faut un plan d'urgence bien établi. Et le public doit être informé. Ce sont les règles habituelles.

1225 Ma première recommandation, donc, elle traite, je l'ai déjà mentionnée, considérant que le guide qui a été utilisé est périmé, bien, les calculs, les distances qui sont proposées ne devraient

pas être utilisées.

1230

Ma troisième... je reviendrai plus tard sur la deuxième. Ma troisième, c'est qu'il est possible, il serait possible de localiser la gare à trois cent cinquante-cinq mètres (355 m) minimum pourvu que l'on mette en place des mesures robustes de protection chez Inter Propane, et je vais y revenir un petit peu plus loin.

1235

Et quelles sont ces mesures robustes? Nous avons le choix. Elles sont additives ces mesures robustes. Une des mesures qui y est proposée, c'est un pare-feu sur les réservoirs, c'est-à-dire que c'est un « coating », c'est une technologie utilisée dans les plateformes de forrage, les plateformes d'exploitation pétrolière en air et ça permet de ralentir l'événement, on parle ici de ralentir de deux (2) heures dans le cas d'un feu de torche en torche, en chalumeau, et de quatre (4) heures dans le cas d'un feu en flaque. Donc, ça donne beaucoup plus de temps pour intervenir.

1240

Et un des éléments les plus fragiles, ce sont les boyaux de raccordement. Je suis conscient que... je suis conscient qu'Inter Propane a des dispositifs. Ces boyaux ici sont intelligents. Lorsqu'ils brisent, ils ferment tout seul mais je suis conscient que ceci s'additionne à ce qu'Inter Propane a déjà en place et le DOT aux Etats-Unis les recommande, les exige, enfin.

1245

LE PRÉSIDENT :

1250

On reviendra. D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1255

Mais ça demande aussi que la Ville de Mascouche s'assure que leur réseau d'aqueducs est suffisant pour être en mesure d'intervenir rapidement en cas d'incendie. Donc, il s'agit d'incendie ici. Et les volumes sont importants. Ça demande aussi à la Régie du Bâtiment de faire les inspections régulières des installations d'Inter Propane. Je comprends qu'ils en font mais je veux juste renforcer cet aspect-là. Vous avez vu la dégradation qui s'est passée en Ontario, on ne veut pas que ça se passe. Pour ce faire, ça prend une inspection.

1260

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1265

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1270

Ma recommandation cinq (5), donc, elle est la même, un petit peu comme la précédente, si les recommandations quatre (4) sont appliquées, je crois que la gare peut être construite à l'endroit qui est proposé. Mais c'est minimal, c'est minimal dans le sens que les recommandations que j'ai formulées sont importantes parce que le scénario qui est pris, c'est un scénario qui est recommandé par le HSE mais c'est un scénario qui est minimal. Donc, on peut avoir des événements qui sont plus sévères si c'est plus loin.

1275

Ma recommandation 2 donc c'est – j'ai presque fini – ça concerne le guide et l'outil et ça s'adresse au MDDEP. Il ne devrait pas être utilisé, plus utilisé parce qu'ils sont périmés.

1280

Ma recommandation 6 elle s'adresse à la sécurité publique. La Loi de la Sécurité publique a été adoptée en deux mille un (2001). La réglementation qui devrait être mise en place pour s'assurer que tous les dispositifs de sécurité ou tous les règlements de sécurité soient appliqués n'est pas en place. La Loi est inactive de sorte qu'on est dans un vide. Et ma dernière recommandation, c'est la septième, elle concerne l'aménagement du territoire. Elle est le pendant de la recommandation précédente. Il faut absolument travailler sur ces règles d'aménagement du territoire pour les établir de façon claire, de sorte qu'on n'a pas chaque fois à faire face au même problème et se buter et causer des délais à un projet parce que l'étude... les règles ne sont pas claires.

1285

Voilà, Messieurs, mon mémoire et mes recommandations.

1290

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lacoursière, la Commission vous est reconnaissante pour l'analyse que vous avez faite du projet.

1295

D'abord, j'aimerais disposer de certaines questions, détails concernant votre mémoire. Vous avez... à la page 24 vous avez un tableau...

1300

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Du mémoire?

LE PRÉSIDENT :

1305 Oui, voilà. Tableau 9, concernant un événement de rupture du boyau de déchargement ou chargement de camion citerne et vous n'avez pas...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1310 À quelle page?

LE PRÉSIDENT :

À la page 24, tableau 9.

1315 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1320

Et vous n'avez pas associé l'événement. Vous avez inclus la pressurisation qui pourrait en résulter mais vous n'avez pas rattaché ça à des niveaux de rayonnement thermique. Est-ce que...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1325

J'aurais pu le faire.

LE PRÉSIDENT :

1330

D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1335

C'est peut-être une omission involontaire de ma part, je pense...

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien.

1340 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... tant qu'à moi.

1345 LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est juste pour la...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1350 Ici, on aurait développé un feu en torche d'une certaine dimension.

LE PRÉSIDENT :

1355 D'accord. Très bien. Mais s'il y a des détails qui pourraient être rajoutés à l'information pour les fins de – je ne sais pas si ça existe – pour la « complétude » d'informations, ça serait apprécié.

Un autre petit détail, quand vous donnez la vitesse des vents, parfois c'est marqué D, F et D signifie quoi quand on donne les...

1360

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ce sont les stabilités atmosphériques.

1365 LE PRÉSIDENT :

Alors, F c'est...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1370

Il y a sept (7) stabilités atmosphériques A, B, C, D, E, F.

LE PRÉSIDENT :

1375 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1380 F, c'est la stabilité, la nuit c'est le temps le plus stable et ça se passe la nuit, donc c'est stable et ça fait un nuage qui ne se disperse pas,...

LE PRÉSIDENT :

1385 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... qui est long et pas large.

1390 LE PRÉSIDENT :

Donc, D, c'est des conditions relativement peu stables comparativement à F quoi?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1395 D c'est instable.

LE PRÉSIDENT :

1400 Instable, c'est ça, relativement peu stable comparativement à F.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1405 Peu stable.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1410 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ce qui fait que ça mélange et ça va plus loin, moins loin.

1415 LE PRÉSIDENT :

D'accord. D'accord. Avez-vous pris connaissance tout d'abord du rapport de la Commission Royale en Ontario Katz Burke?

1420 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui, vous avez les extraits dans le texte.

1425 LE PRÉSIDENT :

Oui, oui. Le gouvernement ontarien, pas plus loin que décembre ou novembre, fin novembre, a annoncé ses intentions d'accepter la plupart, la majorité de ses recommandations et j'imagine que vous endossez également les conclusions de la Commission?

1430 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Tout à fait.

1435 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Maintenant, dites-nous, grosso modo, on comprend la critique que vous faites à propos du logiciel SERI qui a été utilisé par 3 R Solutions. La raison pour laquelle on a développé ça aux Pays-Bas n'est pas tout à fait conforme à l'usage qu'on a ici mais rapidement, quand on applique PHAST, le logiciel de Norsk Veritas, ça donne quoi comme différence un rayon SERI par rapport à une certaine probabilité d'occurrence? Grosso modo, là, c'est plus conservateur comment PHAST par rapport à SERI, comme conclusion?

1440 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Le calcul de PHAST, c'est un calcul rigoureux qui implique tous les éléments de

1445 thermodynamique, de mécanique des fluides et tout ça. En fait, tous les éléments de calculs qui rentrent dans le calcul. Donc, on calcule le débit de fuite. On calcule la flamme et la radiation qui...

LE PRÉSIDENT :

1450

Donc, c'est méthodologiquement plus fiable?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1455

Rigoureux et plus fiable.

LE PRÉSIDENT :

Mais pas nécessairement plus conservateur ou moins conservateur.

1460

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

C'est plus conservateur, beaucoup plus conservateur parce qu'à l'époque en quatre-vingt-cinq ('85), les technologies étaient... on n'avait pas toutes les données qu'on a maintenant. Donc, c'est beaucoup, beaucoup plus conservateur, conservateur étant dans le sens que les distances sont plus longues.

1465

LE PRÉSIDENT :

1470

C'est-à-dire plus favorable et plus de sécurité?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Plus de sécurité.

1475

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1480

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1485

Vous dites, à travers nous, d'envoyer un message au ministère des Développement Durables Environnement et Parcs de cesser de se fier à SERI, à ces logiciels, ces outils et plutôt à suivre des choses comme PHAST. Vous savez qu'il y a des projets qui ont été soumis, qui ont été approuvés et qui utilisent les analyses PHAST, comme Rabaska, Cacouna, etc., etc. Alors, le ministère...

1490

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

J'ai travaillé sur le projet de Gros Cacouna.

1495

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord. Alors, le ministère quand même ça fait partie de ses référentiels tout de même, d'accord. Alors, mais vous voulez vraiment que ce soit explicitement... qu'on se fie plus à ces outils que, selon vous, son périmètre?

1500

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Vous avez vu le courriel qui est dans le texte...

1505

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1510

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... que je vous ai soumis.

LE PRÉSIDENT :

1515

Ce qui me ramène à la question suivante. Si les critères de distance en matière

d'utilisation de sol de CCAIM ne tiennent pas compte du BLEVE, donc vous vous rappelez du schéma,...

1520 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

1525

... dix à la moins quatre industriel, dix à la moins cinq commercial, dix à la moins six résidentiel, donc ce schéma-là on doit comprendre à ne pas s'y référer quand il y a des conditions de BLEVE.

1530 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Non, il faut distinguer deux (2) choses. Ce que vous décrivez, qui sont les critères d'aménagement du territoire,...

1535 LE PRÉSIDENT :

C'est exactement ça.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1540

... sur lequel on a travaillé...

LE PRÉSIDENT :

1545

Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1550

... au CCAIM ça dit : « Bon, voilà les fréquences qui peuvent être tolérées dans certaines circonstances. » Mais ça n'a rien à voir avec ceux dont je viens de traiter. Ceux dont je viens de traiter, c'est un deuxième outil qui disait : Nous allons développer un outil pour... qui va être facile à utiliser, facile à utiliser sur papier et avec lequel on pourra déterminer des distances. Donc,

1555 l'élément qui cloche, c'est le fait que dans ce calcul de distances, le BLEVE n'est pas calculé et l'outil de calcul qui a été utilisé, en fait, ce sont des abaques qui ont été utilisés, simplement des abaques, des courbes sur papier qui ont été transformées en équation et à partir de ces courbes on a donc calculé des distances.

LE PRÉSIDENT :

1560 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1565 Le point de départ est que l'outil de calcul de distance est incorrect, est incorrect.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1570 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1575 Le deuxième point de départ, c'est qu'on a assumé universellement deux (2) scénarios, un scénario petite fuite avec une probabilité dans dix mille (10 000) ans; le deuxième scénario est un scénario grosse fuite avec une suite de trente (30) minutes avec une probabilité dans un million (1 M) d'années. Et tous les scénarios ont la même chose. Tous les calculs ont été faits de la même façon, avec des probabilités qui sont artificielles.

LE PRÉSIDENT :

1580 D'accord. Il y a une autre question que j'ai pour vous. Vous prônez l'utilisation de ce qu'on appelle Smart Hoses. Qui a-t-il de différence entre ça et le système dit homme mort qui ceintureront en fonction des changements...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1585 Smart Hose est intrinsèquement sécuritaire. Il y a pas d'intervention humaine. C'est un boyau dans lequel il y a un ressort, si vous voulez, un fil qui est en compression, qui garde des dispositifs de fermeture à chaque extrémité du boyau. Si le boyau se brise, le ressort perd sa

compression et les plongeurs de chaque extrémité se ferment.

1590 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1595 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Donc, ils brisent et ça ferme.

LE PRÉSIDENT :

1600 Mais c'est possible qu'Inter Propane a des mécanismes comparables?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1605 Pas tout à fait. Pas tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Pas tout à fait.

1610 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Non. C'est additif à ce qu'ils ont.

1615 LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1620 Ça s'additionne à ce qu'ils ont.

LE PRÉSIDENT :

1625 D'accord. Très bien. Dernière question. Le ministère utilise un critère de rayonnement thermique et non pas de dose thermique, donc...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1630 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

... cinq kilowatts par mètre carré (5 kW/m²).

1635

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1640 Cinq kilowatts (5 kW) est incorrect dans ce cas-ci et il est fait pour des événements de longue durée. L'événement dont on parle ici est un événement de courte durée ou si vous regardez dans les tableaux que j'ai faits, c'est un événement qui dure, dans ce cas particulier, dix-sept (17) secondes. Vous avez vu la durée de cette affaire?

LE PRÉSIDENT :

1645 Oui, oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1650 Ça dure c'est extrêmement court, dix-sept (17) secondes. Donc, il serait exagéré d'utiliser un cinq kilowatts (5 kW) par mètre carré. L'artifice qui a été développé, c'est d'utiliser vingt-cinq kilowatts par mètre carré (25 kW/m²) et c'est pour ça que je l'ai inscrit dans mon...

LE PRÉSIDENT :

1655 Ça, on l'a compris mais ma question était autre chose. Par conservatisme technique et non pas politique, technique, on propose parfois d'aller utiliser un critère plus conservateur de trois kilowatts par mètre carré (3 kW/m²) pour des lieux où il y a des grands rassemblements ou il y a des difficultés d'évacuation. Qu'en pensez-vous? Le cinq qui a un statut quasi officiel et le 3 qui n'a pas de statut véritable pour un lieu de rassemblement comme une gare ou un terrain de...

1660

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1665 Non, ici, ce sont des critères qui seraient inappropriés parce que l'incendie dure... est très court. Vous allez avoir des distances qui sont beaucoup trop grandes et qui seraient inappropriées, je pense. Elles sont beaucoup trop grandes. L'événement dure quelques secondes et donc il faut en prendre compte. C'est pour ça que vous voyez, le calcul c'est kilowatts mètre carré, puissance quatre tiers multiplié par seconde. Donc, c'est ce qu'on appelle charge thermique. Il faut absolument prendre compte de la durée d'exposition qui est courte ici.

1670 Dans d'autres circonstances, ça serait, je crois, trop conservateur, comme vous dites.

LE PRÉSIDENT :

1675 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Trop long.

1680 LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien. Monsieur Longpré, ça va?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1685

Ma question va peut-être vous paraître un peu simpliste. Je regarde vos tableaux, je regarde les cercles que vous faites, est-ce qu'on parle ici de boules de feu? Est-ce qu'on parle d'ondes de chocs? Les périmètres que vous désignez dans vos tableaux, est-ce que c'est toute la partie qui peut être touchée soit par une onde de choc ou la boule de feu ou...

1690

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1695 Il y a plusieurs tableaux, comme vous avez vu, qui sont – j'en ai montré un seul ici – mais dans le mémoire lui-même il y a plusieurs tableaux qui sont plusieurs calculs qui ont été faits. Il y a un calcul de ce qui gouverne pour la distance de séparation, c'est la charge thermique le tableau qui est présenté. Celui que je viens de présenter, c'est celui qui gouverne la distance de

séparation.

1700 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce que ça a quelque chose à avoir avec une onde de choc?

1705 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

J'ai aussi indiqué dans la figure 7, qui est une onde de choc.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1710 Le tableau 7 est une onde de choc?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui. Ça s'exprime en, si vous regardez, ça s'exprime en kilopascal ou en livre par pouce carré.

1715 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Et elle crée du dommage, l'onde de choc?

1720 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Pardon?

1725 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Et elle crée du dommage, l'onde de choc?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

1730 C'est sûr qu'elle crée du dommage. C'est sûr.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1735 D'accord.
M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Et c'est pour ça, essentiellement, c'est pour ça qu'il faut... ici on parle évidemment de choses qui sont peu probables...

1740 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Mais possibles.

1745 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... mais dont les conséquences sont graves et c'est pour ça que j'insiste sur le fait qu'il faut, par précaution, agir sur le générateur de risque.

1750 LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord. Dernière question. Pour les mesures de confinement, si on vit dans un monde où tout est immuable, la gare est immuable, le terrain d'exploitation d'Inter Propane est là, alors si on est maintenant à faire dans des mesures de confinement, est-ce qu'enterrer le grand réservoir vous serait acceptable comme praticien de sécurité industrielle?

1755 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

C'est la solution que les anglais, les français et les allemands utilisent.

1760 LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Est-ce que ça vous serait acceptable?

1765 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui, tout à fait.

1770 LE PRÉSIDENT :
D'accord.

1775 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :
L'alternative que je propose, qui est ce « coating »,...

1780 LE PRÉSIDENT :
L'isolation thermique.

1785 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :
... qui est ce « coating », c'est l'alternative à l'enterrement et c'est ce que Total, qui est la compagnie française, préconise d'utiliser. C'est un « coating » que lorsqu'il est soumis à la chaleur se développe et forme une isolation thermique. Ce n'est pas l'enterrement ou la mise en talus mais ça donne beaucoup de choses. C'est pour ça que je choisis cette alternative-là qui était moins difficile à réaliser que d'y aller sous talus parce qu'un réservoir qui est pas conçu pour aller sous talus, ça pose des problèmes.

1790 LE PRÉSIDENT :
Oui. Est-ce que d'après ce que vous connaissez du site Inter Propane, compte tenu de la présence des réservoirs vides, etc., l'aménagement, est-ce que c'est pour vous probabilité d'un événement de type domino? Est-ce que ça existe toujours?

1795 JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :
Vous voulez dire indiquer dans mon réservoir qu'il est possible d'avoir, dans ce type d'installation là on l'a vu à Sunrise, il est possible d'avoir un type, un événement domino, c'est-à-dire un premier réservoir, un petit réservoir qui est pris dans un incendie, qui explose et qui projette bien des fragments et qui causent des dommages à un autre qui va faire une conflagration. C'est possible. Ça peut se réaliser.

1800 LE PRÉSIDENT :

1805

Dernière question, toujours dans les éventualités de l'immuabilité du monde, l'aménagement des talus ou des écrans et l'aménagement des barrières qui pourraient servir à la fois d'écran thermique et de moyens de brise ondes en matière de chocs, est-ce que c'est des mesures... comment ça vous paraît?

1810

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Pas une bonne idée parce que vous avez vu la hauteur de la boule de feu. Donc, un talus, il faudrait un talus...

1815

LE PRÉSIDENT :

Pour les événements BLEVE, ça n'a pas... ça n'aurait pas été fiable?

1820

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... qui peut intercepter des fragments,...

1825

LE PRÉSIDENT :

Voilà.

1830

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... des fragments, parce que c'est ce qu'on utilise pour...

1835

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Sans être dévié?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Sans être dévié.

1840

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Sans être dévié. L'onde de choc va...

1845 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ça cause une augmentation de pression à l'avant, un vacuum à l'arrière et pas de problème.

1850 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K., O.K.

LE PRÉSIDENT :

1855 Monsieur Lacoursière, comme à l'accoutumée merci beaucoup et prière de transmettre la reconnaissance de la Commission à madame votre fille qui a participé à la rédaction du mémoire.

1860 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Je vous en prie.

LE PRÉSIDENT :

1865 Merci.

Alors, on invite maintenant madame Geneviève Pelletier, Jeune chambre d'affaires et de professionnels Lanaudière Sud.

1870 **JEUNE CHAMBRE D'AFFAIRES ET DE PROFESSIONNELS LANAUDIÈRE SUD**
Mme GENEVIÈVE PELLETIER

Mme GENEVIÈVE PELLETIER :

1875 Alors, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Madame Pelletier, bonjour. On vous écoute.

1880

Mme GENEVIÈVE PELLETIER :

Alors, oui, je représente aujourd'hui la Jeune Chambre d'Affaires et de Professionnels de Lanaudière Sud. Je vais tenter de parler lentement parce que j'ai tendance à parler très vite.

1885

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

1890

Mme GENEVIÈVE PELLETIER :

Alors, je suis à titre de chargée de projet principal, donc, à la Jeune Chambre, et notre organisme agit à titre d'intervenant économique régional et comme plusieurs autres intervenants, donc on a cru bon finalement d'appuyer finalement le projet du train de l'est. Donc, on ne présentera pas de mémoire. Cependant, on vous a fait parvenir une lettre d'appui.

1895

Donc, tel que stipulé finalement dans la lettre d'appui envoyée par madame Anne Martel, qui est la présidente de l'organisme, nous tenons à soulever finalement le déséquilibre de la desserte en matière de transport à l'est de la métropole. Donc, c'est une situation, finalement, qui touche l'ensemble des commerçants et qui occasionne aussi certains inconvénients finalement.

1900

Donc, on a résumé, finalement, en quelques points ce que le train de l'est pourrait apporter pour l'ensemble, finalement, de nos membres et des commerçants.

1905

Alors, l'arrivée du train aurait d'abord comme effet d'optimiser le développement commercial et résidentiel et ainsi attirer de nouvelles clientèles pour nos établissements. Donc, de plus, parmi ces nouveaux arrivants, il y a des entrepreneurs, finalement, potentiels qui pourraient investir, finalement, davantage, finalement, dans cette agglomération-là et donc développement économique aussi pour la région.

1910

Donc, ça permettrait aussi d'augmenter, finalement, l'économie locale. Pourquoi? Parce que les résidents dans le fond seraient plus intéressés, finalement, à dépenser leur argent ici,

1915 utiliser les services de loisirs, les restaurants, tout ça, puisque avec le train ils vont avoir fait une économie de temps et d'argent. Donc, augmentation en plus de leur qualité de vie. N'est-ce pas merveilleux?

Alors, en plus de tout ça, la construction, finalement, de ce train-là pourrait apporter des belles occasions aussi pour les gens d'affaires, donc, de la région.

1920 Autre chose, finalement, à ne pas négliger, c'est probablement une solution, donc, à apporter à la pénurie de main-d'œuvre, donc, pour finalement améliorer l'accès à ces gens-là finalement, qui pourraient venir travailler chez nous, donc, même en partant de Montréal pour venir travailler ici.

1925 Donc, aussi, du point de vue environnemental très important pour la Jeune Chambre c'est quelque chose qui est très important, d'autant plus qu'on est la première Jeune Chambre à s'être intégrée, finalement, au programme « Ici on Recycle », donc économie de carburant, polluant et aussi diminution de l'effet de serre.

1930 Alors, en bref, pour l'ensemble des éléments qui ont été énoncés, nous appuyons définitivement le projet du train de l'est et croyons que son implantation entraînera de nombreuses retombées positives pour notre communauté et à l'ensemble de la couronne nord. Donc, je vous remercie.

1935 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Longpré? Non? Alors, votre message s'inscrit parfaitement dans un consensus qu'on a déjà reçu.

1940 Mme GENEVIÈVE PELLETIER :

C'est parfait.

1945 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Mme GENEVIÈVE PELLETIER :

1950 Merci. Bonne fin de journée.

LE PRÉSIDENT :

1955 Alors, une pause bien méritée. Vingt (20) minutes et on reprend.

SUSPENSION

LE PRÉSIDENT :

1960 Monsieur Martin Dion avait quelque chose à mettre en partage avec nous avant de partir alors je l'invite rapidement à venir le faire avec nous.

M. MARTIN DION

1965 M. MARTIN DION :

Je peux y aller.

LE PRÉSIDENT :

1970 Oui, allez-y, allez-y. On vous écoute. Oui.

M. MARTIN DION :

1975 Oui, c'est encore Martin.

LE PRÉSIDENT :

1980 Oui.

M. MARTIN DION :

C'est que j'apprécierais aussi qu'il y aurait un train qui partirait de Mascouche vers Repentigny mais aussi vers Laval parce qu'il y a des gens aussi qui travaillent vers Laval puis étant

1985 donné que le métro La Concorde il y a pas d'élévateur, ça serait plus facile pour moi aussi qu'il y ait une direction vers Laval.

LE PRÉSIDENT :

1990 Donc, un train qui pourrait aussi passer par l'île de Laval.

M. MARTIN DION :

1995 Puis un par Repentigny, ça fait qu'au lieu d'avoir cinq (5) départs, ça pourrait en faire sept (7) départs. Ça serait mieux encore.

LE PRÉSIDENT :

2000 Et de passer de cinq (5) départs à sept (7) départs? D'accord.

M. MARTIN DION :

Puis qu'il y en ait la fin de semaine, j'apprécierais beaucoup.

2005 LE PRÉSIDENT :

Et la fin de semaine, d'accord.

M. MARTIN DION :

2010 Samedi, dimanche.

LE PRÉSIDENT :

2015 D'accord.

M. MARTIN DION :

2020 Au moins un par Laval, puis quand c'est l'heure de pointe, il y en a un par Repentigny puis un par Laval, les deux (2) lignes qu'il pourrait faire étant donné que le tronçon est déjà fait jusqu'à

Laval.

LE PRÉSIDENT :

2025 D'accord.

M. MARTIN DION :

2030 J'apprécierais.

LE PRÉSIDENT :

2035 D'ailleurs, hier avec nous le Parti Vert, monsieur Daxhelet a aussi dit que ça serait apprécié qu'on pense aussi à la fin de semaine. Donc, votre demande est déjà reprise par d'autres et c'est légitime.

M. MARTIN DION :

2040 Parce que le service d'autobus actuel, le service je trouve qu'il est vraiment désuet. Les autobus sont souvent en retard.

LE PRÉSIDENT :

2045 D'accord.

M. MARTIN DION :

2050 Puis c'est vraiment pas évident puis ils sont pas adaptés...

LE PRÉSIDENT :

2055 D'accord.

M. MARTIN DION :

... aussi.

LE PRÉSIDENT :

2060 Très bien.

M. MARTIN DION :

2065 Il va tu y avoir deux (2) lignes, pensez-vous, entre Laval...

LE PRÉSIDENT :

Le message est reçu. Merci beaucoup, Monsieur Dion.

2070 M. MARTIN DION :

Merci beaucoup. Bonne journée.

LE PRÉSIDENT :

2075 Je vous en prie. Merci d'être venu.

Alors, c'est le tour à la Ville de Mascouche maintenant. Alors, on invite monsieur le maire à revenir avec ses collaborateurs.

2080

VILLE DE MASCOUCHE

M. RICHARD MARCOTTE, M. LUC TREMBLAY, M. JEAN-PIERRE BOUDREAU

M. RICHARD MARCOTTE :

2085

Alors, Messieurs les Commissaires, on ne fera pas beaucoup de technique sauf un. Je demanderais la permission de laisser notre directeur de la sécurité incendie, peut-être donner quelques argumentaires. Je pense que vous êtes tous les deux (2) plus spécialistes que moi. Je ne m'aventurerai pas, affaire que le projet du train pourrait devenir une bombe. Alors, donc, je vais demander à mon directeur, si vous le permettez.

2090

LE PRÉSIDENT :

2095 Absolument. Vous vous identifiez encore une fois.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2100 Bonjour. Mon nom est Jean-Pierre Boudreault. Je suis le directeur du service d'incendies de la Ville de Mascouche. On s'est rencontrés au mois de décembre.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boudreault, bien sûr, on s'en rappelle.

2105 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

J'aimerais juste, disons, faire un peu cesser le monstre qui semble être créé ou je ne sais pas quoi, là, en tout cas, remettre toutes les choses en perspective.

2110 Je commencerais peut-être d'abord, est-ce que je peux poser une question?

LE PRÉSIDENT :

D'habitude c'est l'inverse mais on va le permettre.

2115 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Pas de problème.

2120 LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

2125 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Est-ce que vous possédez un appareil barbecue chez vous?

LE PRÉSIDENT :

2130 Oui, oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2135 Il faut que je vous annonce que vous avez à peu près cinq cent mille (500 000) fois plus de chances de sauter en ouvrant votre barbecue que la tank d'Inter Propane puisse avoir quelque problème qu'il soit.

LE PRÉSIDENT :

2140 D'accord.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2145 Si on parle de danger, c'est exactement ce qui se passe. Les réservoirs de vingt livres (20 lbs) de propane, tout ce qu'on peut montrer comme film, des films comme on a vus tantôt j'en ai peut-être vu cinq cents (500) depuis trente et un (31) de carrière. Tout ce qu'on peut montrer là-dedans, les seuls qui ont réussi à faire sauter un BLEVE, c'est les allemands, en provoquant le BLEVE eux autres mêmes. Et je crois que ce n'est pas vrai qu'un BLEVE arrive instantanément. Et le terme le dit lui-même, c'est Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion. Il faut que le liquide
2150 soit bouilli...

LE PRÉSIDENT :

2155 Personne n'a dit...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Non, c'est que tantôt on a dit...

2160 LE PRÉSIDENT :

Non, ça n'arrive pas spontanément. Personne l'a dit.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2165

Je m'excuse, tantôt qu'est-ce que j'ai entendu, à moins que j'aie mal entendu, on a dit : « On chauffe le dessus du réservoir, il fend, ça explose. » Il faut qu'il y ait une ébullition du liquide à l'intérieur et créer des surpressions et ça ne veut pas dire non plus que le réservoir va brûler et exploser.

2170

LE PRÉSIDENT :

Non, non, d'accord.

2175

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

C'est une possibilité.

LE PRÉSIDENT :

2180

Non, non, on comprend ça.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2185

Le réservoir qu'on parle de chez Inter Propane a un pouce et demi (1½ po) d'épaisseur. Si on fait le parallèle, tout ce qui peut sauter comme réservoir dans les films a environ un demi pouce (½ po) d'épaisseur. Je pense qu'il est assez facile de comprendre, de chauffer le bord d'un demi pouce (½ po) et d'un pouce et demi (1½ po) il est beaucoup plus difficile de faire rupturer un tel réservoir.

2190

Je vous dirais que quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de tout ce qui existe sur le net, parce que j'ai passé tout le temps des Fêtes à regarder You Tube avec des BLEVE à travers le monde, et il n'y en a aucune qui existe sur un tel genre de citerne. Et on parle d'une citerne fixe sur socle encabanée et protégée.

2195

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2200

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2205 Ce qui existe dans le monde, c'est des accidents de trains, des accidents ferroviaires, des accidents routiers et ça prend toujours un feu qui est incontrôlé et incontrôlable. Tant et aussi longtemps qu'il y a pas un incendie qui chauffe... quand on parle de Sunrise à Toronto, tout le monde parle de Sunrise à Toronto alors que le rapport est pas sorti du tout et personne a pu spéculer pendant des années là-dessus, c'est un feu incontrôlable. Des accidents de trains, souvent les trains qui sont impliqués au niveau du propane sont en milieu du chargement qui brûle, impossible à rejoindre. Tout ce qui est contrôlable ne peut pas arriver avec un BLEVE.

2210 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2215 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

C'est mes précisions.

LE PRÉSIDENT :

2220 Mais je veux vous poser une question.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2225 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2230 Avez-vous pris connaissance du rapport de la Commission d'enquête ontarienne qui a déposé son rapport au mois de novembre à propos de la gestion des réservoirs de propane en Ontario?

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2235 Je l'ai reçu ce matin. J'ai pas eu le temps de le lire.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien.

2240 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Ce qui se passe aussi, on parle de...

2245 LE PRÉSIDENT :

Ça serait intéressant parce que évidemment on est, au Québec, on a parfois le malheur des voisins qu'on aime bien pourrait nous servir de bon pour améliorer notre manière de le faire collectivement. Alors, je peux vous dire que la Commission regarde ce rapport attentivement, surtout que le gouvernement de l'Ontario a annoncé déjà, par la voie de son ministre, qu'ils vont mettre en œuvre l'essentiel de ces recommandations. Alors, ça m'intéresse beaucoup que vous dites vous allez le regarder, ça serait...

2250 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2255 Oui, mais par contre, à titre de préventionniste depuis trente et un (31) ans, j'ai passé trente et un (31) ans de ma vie à faire des plans de prévention, des plans de réduction de risques. Je suis pas gêné d'être préventionniste au Québec comparé à l'Ontario.

2260 LE PRÉSIDENT :

Non, non, je n'ai pas dit ça, là.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2265 Non, non, ce que je veux dire, c'est que souvent les règles qui s'appliquent au Québec sont souvent plus, entre guillemets, fatigantes que d'autre chose et sont très strictes.

LE PRÉSIDENT :

2270 Non, non, sans égard...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2275 Il y a des endroits comme Inter Propane ont à faire face à trois (3) paliers de gouvernements plus nous autres qui nous trouvent achalant parce qu'on va les voir souvent. Ils respectent tout ce qui peut exister comme normes et comme règles.

LE PRÉSIDENT :

2280 D'accord. Très bien. Mais je vous promets, Monsieur Boudreault, dorénavant je regarderai mon barbecue d'une toute autre façon.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

2285 C'est parce qu'il faut bien comprendre, je vous parle de barbecue, on a aussi la prolifération des poêles au gaz dans les maisons. C'est tous des quatre cents livres (400 lbs) qui sont accotés après les maisons avec des personnes qui ne connaissent pas les propriétés des gaz ou quoi que ce soit. On parle de logiciels désuets. À ce que je sache, le propane n'a pas changé depuis trente (30) ans.

2290

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2295 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Il a exactement les mêmes propriétés aujourd'hui qu'il avait avant ou qu'il va avoir demain la même, même chose, c'est les normes qui sont plus strictes puis c'est une bonne chose.

2300 LE PRÉSIDENT :

Absolument. Merci beaucoup. Monsieur le maire.

M. RICHARD MARCOTTE :

2305

Alors, c'est utile d'avoir des fonctionnaires, Monsieur le Commissaire. Je voudrais juste vous identifier, Monsieur le Commissaire, que ce que je vais vous parler au lieu de quand même traverser tout le mémoire...

2310 LE PRÉSIDENT :

On l'a lu très attentivement.

2315 M. RICHARD MARCOTTE :

... c'est particulièrement les pages 31 et 32 que je vais simplement énumérer.

LE PRÉSIDENT :

2320 Oui.

M. RICHARD MARCOTTE :

2325 Et particulièrement à la page 6, je voudrais juste dire que notre mémoire va faire un rappel historique puis des objectifs et réalisations de la Ville dans le but d'intégrer de projet au paysage municipal, c'est inclus dans le mémoire, puis aussi les efforts consentis par sa population. C'est un élément qui va être dans le mémoire, sur l'intégration complète du projet à la trame urbaine. Alors, je n'en parlerai pas, c'est inclus dans le mémoire mais je veux simplement vous faire un résumé.

2330

LE PRÉSIDENT :

Excellent.

2335 M. RICHARD MARCOTTE :

2340 Et puis ensuite je laisserai la parole à madame Bordonado parce que nous avons fait des représentations au niveau de l'assemblée nationale, il y a eu des dépôts de documents historiques et tout mais je pense que c'est important que vous sachiez que c'est quand même des documents qui ont été officialisés à partir de notre assemblée nationale.

Alors, donc le dossier du train de banlieue revêt un caractère particulièrement important pour Mascouche, sa population, son développement économique. C'est pour cette raison que la Ville présente un mémoire au BAPE. à votre audience.

2345

D'ailleurs, il est intéressant de rappeler que le projet d'instaurer un service essentiel en transport en commun, Montréal-Mascouche, sous la forme d'un transport ferroviaire a vu le jour à Mascouche vers mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998), et on en parlait un petit peu même avant.

2350

La Ville de Mascouche croît que le train de l'est représente un ajustement des services publics en matière de transport collectif dans le sud de Lanaudière en plus d'être un véritable moteur de développement durable alors que la Ville de Mascouche connaît depuis cinq (5) ans une croissance exponentielle, le train de banlieue favoriserait encore cette année un développement urbain par l'arrivée de plus de sept cent cinquante millions (750 M\$) d'investissement à Mascouche seulement et comblera les besoins en transport de main-d'œuvre qui se dirige donc vers l'est de Montréal et à Montréal.

2355

2360

Pour résumer nos demandes, la première elle est simple, c'est que la Ville de Mascouche demande que ses résidents aient un accès à Montréal par un moyen de transport collectif convenable, sécuritaire, confortable comme le train de banlieue donne.

2365

La deuxième demande de la Ville de Mascouche demande la mobilité de l'emploi pour s'assurer que nos entreprises aient accès aux employés nécessaires à leur développement en provenance de l'ensemble du territoire métropolitain. Et j'ajouterais ici qu'il faut comprendre que si on veut faire partie, notre MRC, la MRC aussi de l'Assomption et du grand Montréal métropolitain, il faut qu'on soit tout à fait équipé comme l'ensemble du grand Montréal métropolitain. On est partie prenante. On le sait, on paie pour, d'ailleurs. La troisième demande, la population de Mascouche a consenti des efforts considérables pour assurer son essor mais a également prévu la venue du train de banlieue. En conséquence, la population s'attend à ce que le train soit en service en deux mille dix (2010) afin qu'il puisse bénéficier des mêmes services publics que toutes les autres villes de la couronne nord et sud de Montréal car notre population paie également pour ces derniers bénéfiques, pour ces derniers services.

2370

2375

Alors, quatrièmement, sachant que le risque zéro n'existe pas, en tout cas, pour la connaissance d'un maire, je vous ai écouté, là, mais nous faisons tous les efforts nécessaires pour, à tout le moins, agir promptement et adéquatement si le cas se présente. Les plans d'urgence sont prêts et aucun risque connu n'a atteint et ne s'approche du niveau de dangerosité ou de risque plus élevé que sur un million pour combien d'années, on ne le sait pas.

2380

Et donc, la Ville de Mascouche demande que le projet soit accepté tel quel et, à défaut, si d'autres mesures spéciales doivent être mises en place pour en assurer la réalisation, que ces dernières soient prises en charge par le promoteur du projet. On se protège bien, là.

2385 Alors, donc, cinquième demande que nous demandons, si c'est possible de vous faire valoir, c'est que la Ville de Mascouche en prélude à l'arrivée du train de banlieue qui ne sera, en fait, qu'une mise à niveau des services métropolitains, a investi d'énormes sommes d'argent et consenti à des regroupements de terrains afin de rentabiliser et de viabiliser certains secteurs situés en zone blanche du territoire et ça a été un travail, Messieurs les Commissaires, énorme de
2390 faire ça. Quand c'est une institution publique qui acquière pendant des années et qui rappelle, etc., etc., il y a eu des investissements énormes de faits par la Ville de Mascouche parce que la Ville y croyait.

Après ces efforts, la Ville s'attend à l'arrivée de ce service puisqu'elle possède à ce jour
2395 suffisamment de surfaces en zone blanche pour en assurer la rentabilité tel qu'en fait foi le plan d'urbanisme en vigueur. On vous déposera des documents supplémentaires si vous voulez bien. La Ville s'attend donc au respect des grandes orientations urbaines et à l'intégration dès deux mille dix (2010).

2400 Sixièmement, les résidents demandent que ce projet de développement durable soit réalisé dans les plus brefs délais possibles. En le faisant, nous trouvons une qualité des services publics non disponibles dans notre région mais qui le sont partout ailleurs autour de l'île de Montréal.

2405 Donc, je tiens à vous remercier de cette petite présentation. J'évite l'ensemble des contenus que je pense que vous avez et je tiens à remercier ici madame Bordonado qui a travaillé beaucoup avec tout le conseil de ville, monsieur Luc Tremblay qui a été acharné à ce dossier, madame Cloutier qui est ici qui a travaillé avec la MRC à ce dossier, Normand Pagé qui est un vieux de la vieille chez nous, qui a vu tout ce projet-là depuis dix (10) ans cheminer, alors Jean-
2410 Pierre qui a passé ses Fêtes pour être documenté pour pouvoir vous parler et monsieur Théberge, qui est notre directeur d'urbanisme, qui a planifié quand même tout le cheminement de l'occupation du territoire dont je vous parlais tout à l'heure. Alors, je tiens à remercier quand même devant vous ces gens.

2415 Alors, j'aimerais peut-être demander à madame Bordonado très succinctement de dire un cheminement qui a été fait et elle va vous expliquer vraiment, ce n'est pas des pétitions qu'on

2455 de concertation des organismes communautaires, il y en a plus d'une quarantaine, la CRE, la conférence des élus, alors ce sont ces documents qui comprennent également une revue de presse pour vous montrer comment les journaux locaux ont couvert ce train de banlieue que nous espérons tous, une pétition de plus de dix mille (10 000) noms.

2460 Je sais que ça va peut-être paraître fastidieux pour vous d'avoir tous ces documents, mais ça, c'est la conviction des citoyens de notre ville mais aussi de notre région.

2465 Alors, ainsi qu'un sondage que nous avons fait qui révèle que quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) de la population est favorable au train de banlieue. Alors, vous voyez, c'est une implication de toute une communauté. Cela démontre clairement, non seulement la mobilisation mais l'urgence d'avoir un train de banlieue.

2470 Pour toutes les raisons qui ont déjà été mentionnées, la qualité de vie, l'environnement, pour l'effet de serre, l'accès rapide et sécuritaire, l'accès pour la main-d'œuvre, l'équité enfin, l'équité pour notre région et qui est extrêmement importante. Alors, voilà, nous l'espérons pour deux mille dix (2010). Nous comptons sur vous et la population compte sur vous. Alors, j'ai le plaisir de vous déposer la pétition.

LE PRÉSIDENT :

2475 Vous allez, Madame... madame Méthot va prendre ça.

Mme FORTANE BORDONADO :

Oui, oui, d'accord. Comme vous voyez...

2480 LE PRÉSIDENT :

Je vois ça. Merci beaucoup, Madame Fortane Bordonado.

Mme FORTANE BORDONADO :

2485 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

2490 C'est très aimable à vous.

Mme FORTANE BORDONADO :

2495 Il y a peut-être un aspect que j'aimerais rajouter...

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

2500 Mme FORTANE BORDONADO :

... parce qu'il n'a peut-être pas été mentionné et c'est aussi ce que ce train va permettre dans l'est, l'accès à l'hôpital...

2505 LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme FORTANE BORDONADO :

2510 ... pour les citoyens ça veut dire qu'ils vont avoir un moyen de transport enfin pour pouvoir se rendre à l'hôpital. Alors, c'est un aspect aussi qui nous a été mentionné à quelques reprises.

LE PRÉSIDENT :

2515 Très bien. Autre chose Monsieur Tremblay à ajouter ou ça va?

M. LUC TREMBLAY :

2520 Oui, j'aurais juste deux (2) choses....

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

2525

M. LUC TREMBLAY :

... Monsieur le Président, à ajouter.

2530

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, allez-y.

2535

M. LUC TREMBLAY :

Comme directeur général, je veux juste dire, étant donné que vous avez écho à l'extérieur de la salle ici, il est important de rappeler que tous les permis pour toutes les entreprises qui sont dans le parc industriel, les maisons, les garderies ou autres, respectent toutes les normes au Québec, au Canada et en Amérique et que tous ces permis-là ont été émis conformément aux règles et la sécurité prévue. C'est important parce que quand on lit à l'extérieur, il faut rappeler à nos gens quand je vous déposerai la carte que vous m'aviez demandée, que j'ai ici, que je vais déposer à l'arrière, vous allez voir que les rayons comprennent également l'autre côté de l'autoroute...

2540

2545

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, bien sûr.

2550

M. LUC TREMBLAY :

... et c'est important de rappeler qu'on a émis ça en fonction de tous ces critères-là. Et un dernier point au niveau administratif, c'est aussi de rappeler que la Ville de Mascouche a investi pour le train de banlieue à ce jour seulement pour le train trente-six millions (36 M\$) de ses fonds propres, sans subvention et sans demande à l'extérieur pour en établir le réseau routier. Donc, la Ville de Mascouche a une confiance absolue dans ce mode de transport, ce mode de transport sécuritaire et efficace qui, aux heures de pointe, va permettre à nos gens d'aller à Montréal et aux gens de Montréal de venir travailler chez nous. Merci.

2555

2560

LE PRÉSIDENT :

Oui. Merci à vous. On avait aucune raison de douter de la conformité totale et entière de vos établissements, bien sûr. Monsieur Longpré?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2565

Ça va.

LE PRÉSIDENT :

2570

J'aurais... c'est assez clair. Disons que j'aurais juste une seule question pour vous, Monsieur le maire et Monsieur Boudreault au besoin.

2575

Étant donné la gestion des territoires en relation avec la gestion des risques, etc., etc., et le zonage est fait pour ça, d'ailleurs, entre autres, et on a des instruments de gestion partout dans le monde, l'Europe a révisé bout à bout, maintenant il y a un système qui s'appelle SIVISO Parce qu'il y avait un accident majeur qui est arrivé, alors la communauté européenne est tenue à gérer son territoire en fonction de ça, l'accident à Toulouse, etc., etc. Donc, ce n'est pas parce qu'il y a des méchants ou des pas bons et des bons, c'est juste... et évidemment, il n'y a aucune raison pourquoi nous ici au Québec et au Canada, il faut absolument qu'on s'assure que tout se gère en fonction des meilleures règles de l'art. Alors, c'est juste ça. Ce n'est pas pour suggérer qu'il y a des défaillances quelconques.

2580

2585

Alors, juste pour comparer la chose et son contraire je dirais, en matière de gestion de territoire, imaginons la situation suivante, il y a une gare. La gare existe et finalement vous avez reçu une demande d'autorisation d'une entreprise de stockage et de distribution de propane qui serait dans le voisinage de la gare. Alors, je renverse la situation pour vous. Vous avez des instruments en gestion de territoire et de zonage, etc., etc. Alors, en fonction des instruments que vous avez en main en tant qu'élu et en tant qu'administration municipale compétente, est-ce que ces instruments seraient... vous permettraient d'autoriser l'implantation de l'entreprise à la même distance, donc trois cent cinquante mètres (350 m) de la gare si la situation était l'inverse? C'est juste ça.

2590

M. RICHARD MARCOTTE :

2595

Mettons qu'on est dans l'hypothèse?

LE PRÉSIDENT :
2600 Oui, oui, absolument.

M. RICHARD MARCOTTE :
2605 On se comprend bien?

LE PRÉSIDENT :
2610 Oui.

M. RICHARD MARCOTTE :
2615 C'est pour ça que le BAPE existe d'ailleurs, de toute façon.

LE PRÉSIDENT :
2620 Oui, c'est ça. Et d'ailleurs je l'ai dit au début, hier, je ne sais pas si vous avez été avec nous ou pas, on a une obligation de couvrir tous les... ce n'est pas parce qu'on favorise quelque chose ou l'autre, là. Il ne faut pas conclure des choses à partir de nos questions.

M. RICHARD MARCOTTE :
2625 À partir de cette hypothèse qui a toute sa valeur, je dois dire, là, nous avons, nous, une responsabilité, là, je parle comme maire, vous allez bien comprendre...

LE PRÉSIDENT :
2630 Bien sûr.

M. RICHARD MARCOTTE :
2630 ... et je ne peux pas parler comme scientifique ou comme expert, d'ailleurs je pense qu'il serait prétentieux de ma part de dire que je connais l'impact.

Par contre, on a, nous, à exécuter des lois et des règles du jeu qui nous sont données par notre grand-père, ou on va dire notre père, qui s'appelle le gouvernement.

2635

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2640 M. RICHARD MARCOTTE :

Des fois il est grand-père puis des fois il n'est pas jeune parce qu'ils veulent pas changer grand-chose, des fois bien ils sont plus écoutant.

2645

Alors, donc, nous, si vous me posez cette question-là, que demain matin ou tout à l'heure je rentre au bureau, je dois respecter les normes qui me sont dévolues de par les règlements, les lois, que ce soit du ministère de l'Environnement, que ce soit du ministère des Affaires municipales, on a vraiment des règles du jeu puis particulièrement cette entreprise-là, pour ma part, il est évident que je vais aller référer à mon service pour qu'il y ait une analyse, pas exhaustive mais très précise. On demande aussi souvent... on ne demande pas souvent, on demande même toujours une conformité avec ingénieurs ou des spécialistes et, là, le service nous dit : « Oui, Monsieur le maire, c'est conforme. On peut établir selon les règles du jeu d'aujourd'hui. »

2650

2655

Il n'en demeure pas moins, si vous me permettez, je suis vice-président international des régions francophones dans tous les pays et puis je dois vous dire quand on rentre dans certains pays, il y a plus de bonbonnes de gaz dangereuses que ce qui existe au Québec ou des événements qui se sont produits au Québec.

2660 LE PRÉSIDENT :

Oui.

2665 M. RICHARD MARCOTTE :

Je sais qu'en Europe ils sont souvent dans beaucoup de choses ou beaucoup de domaines beaucoup plus exigeants peut-être mais il y a une concentration de population... il y a des phénomènes, là...

2670 LE PRÉSIDENT :

Un contexte différent.

2675 M. RICHARD MARCOTTE :

2675

... et un contexte différent qu'il faut faire attention à ne pas redéployer facilement et je pense qu'on doit trouver le moyen de réussir, pour un maire, le bénéfice à sa population d'obtenir ce qu'on appelle des services publics de haut niveau. Je sais qu'il peut y avoir des contraintes. Exemple, c'est beau l'Ontario mais quand ils sont arrivés avec Walkerton, ça a changé des normes. C'est pas les villes qui ont changé les normes, ça a été le gouvernement qui a dit : À cet exemple-là nous allons produire des normes. Le ministère de l'Environnement est arrivé, ils ont produit des normes.

2680

Nous, on est des exécutants.

2685

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2690 M. RICHARD MARCOTTE :

Alors, je ne peux pas répondre autrement que de cette façon-là...

2695 LE PRÉSIDENT :

2695

D'accord.

M. RICHARD MARCOTTE :

2700

... et demain matin si une entreprise arrive, est conforme aux normes et tout, on ne dira pas parce qu'il y a un train... non, on va dire : Regarde, il y a une conformité, c'est clair, et c'est à mon service à dire les règles du jeu, à nous informer, nous, comme élus, à avoir la responsabilité de droit juridique qu'on demande à nos gens fonctionnaires et je peux vous dire que ça me fait pas peur de recevoir une entreprise demain matin comme ça en autant qu'on respecte nos règles du

2705 jeu au Québec.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

2710

M. RICHARD MARCOTTE :

2715 Et s'il y a une modification à avoir, je vous garantis que la recommandation du BAPE qu'elle vous réfère au gouvernement, si c'est vrai, il faudrait peut-être avancer davantage dans des choses mais ça ne concerne pas ma décision d'aujourd'hui ou de demain.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2720

M. RICHARD MARCOTTE :

Elle n'est pas légiférée à l'assemblée nationale.

2725 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Monsieur Boudreault, vous voulez ajouter quelque chose? Allez-y.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2730

Moi, je dirais que votre question n'est pas si hypothétique que ça parce que la question s'est posé voila dix (10) ans quand Inter Propane s'est installée là.

LE PRÉSIDENT :

2735

Ah! Oui, ah! Oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2740

De l'autre côté de la 25 il y a un développement résidentiel et « v'là » dix (10) ans les

probabilités ont été étudiées de la même manière.

LE PRÉSIDENT :

2745 Je le sais, oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

2750 C'est exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2755 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

J'ai eu plus de réticences « v'là » dix (10) ans à accepter toutes les quatre cents livres (400 lbs) en arrière des maisons, que j'ai aucune réticence à accepter Inter Propane.

2760 LE PRÉSIDENT :

La distance qui sépare le site des maisons à l'autre côté, c'est? Juste pour les fins de l'audience?

2765 M. LUC TREMBLAY :

C'est la largeur de l'autoroute 25.

LE PRÉSIDENT :

2770 C'est la largeur de l'autoroute 25?

M. LUC TREMBLAY :

2775 À peu près deux cents pieds (200 pi).

LE PRÉSIDENT :
Deux cents pieds (200 pi), d'accord.
2780 M. LUC TREMBLAY :
À peu près.
2785 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :
Pour votre information, je reste avec mes enfants dans le cercle qui est sur la carte.
LE PRÉSIDENT :
2790 D'accord. C'est comme moi avec ma bonbonne.
M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :
2795 Même chose. Elle est plus dangereuse que ça, je vous le dis tout de suite.
LE PRÉSIDENT :
C'est très bien.
2800 M. LUC TREMBLAY :
Vous me permettez juste une petite...
2805 LE PRÉSIDENT :
Monsieur Tremblay, allez-y.
M. LUC TREMBLAY :
2810 ... intervention rapide à votre question qui est très pertinente. Présentement, on a une station d'essence qui essaie de s'installer sur un site ça fait plus de trois ans et demi (3½).

2815 LE PRÉSIDENT :

O.K.

2820 M. LUC TREMBLAY :

Et la Ville a posé des questions parce que c'est un site qui est intéressant mais qui a des grosses problématiques et c'est les ingénieurs, c'est les évaluations. Donc, on fait exactement ce genre d'évaluation-là parce que c'est des produits pétroliers, c'est des produits gazés, c'est très dangereux puis il y a la sécurité, il y a le nombre de véhicules. Donc, nos services chez nous sont très, très particuliers sur ces choses-là. Ils laissent pas passer, pas plus d'ailleurs qu'au CCU où ça passe pas.

2825 LE PRÉSIDENT :

Absolument. Et nous n'avons aucune raison pour présumer le contraire. C'est clair. Dernière question, Monsieur le maire, dans votre mémoire une des choses que vous proposez concernant les coûts d'éventuelles mesures supplémentaires à mettre en place, si effectivement il devient opportun de mettre en place d'autres mesures, vous dites qu'il faut que ce soit à la charge de...

2835 M. RICHARD MARCOTTE :

Bien, pour ceux qui connaissent le maire de...

2840 LE PRÉSIDENT :

... de l'Agence et non pas de...

M. RICHARD MARCOTTE :

2845 Oui, pour ceux qui connaissent le maire de Mascouche, vous allez bien comprendre que...

LE PRÉSIDENT :

2850 Ça ne serait pas étonnant.

M. RICHARD MARCOTTE :

 Ce n'est pas étonnant.

2855 LE PRÉSIDENT :

 D'accord.

M. RICHARD MARCOTTE :

2860 Mon collègue de Terrebonne aussi, je pense on se suit là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

2865 D'accord.

M. RICHARD MARCOTTE :

 Et de toute façon, je pense que le promoteur, s'il y a des recommandations, c'est à lui à

2870 prendre les responsabilités des mesures palliatives, s'il y a lieu.

LE PRÉSIDENT :

 Donc, pour parler clairement à propos du contexte particulier qui nous concerne

2875 aujourd'hui, s'il y a des mesures supplémentaires, des sécurisations supplémentaires ou des

confinements supplémentaires concernant le rapport de voisinage entre les sites d'Inter Propane et

la gare, votre position est à l'effet que l'Agence doit assumer la facture de ça?

M. RICHARD MARCOTTE :

2880 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2885 D'accord. Très bien.

M. RICHARD MARCOTTE :

2890 Parce qu'on n'a pas eu, nous, selon les règles du jeu, votre question sur l'hypothèse tout à l'heure se confirme, c'est-à-dire qu'on n'a pas eu, nous, un cheminement qui ne nous autorisait pas de faire ça...

LE PRÉSIDENT :

2895 Oui.

M. RICHARD MARCOTTE :

2900 ... vis-à-vis des lois et des règles du jeu du ministère de l'Environnement ou de toutes règles normatives.

LE PRÉSIDENT :

2905 C'est clair. C'est très clair. Alors, votre présence avec nous est très appréciée et votre information est très éclairante. Merci beaucoup.

Alors, j'invite maintenant l'Association des Conseils intermunicipaux de transport, l'ACIT, monsieur René Barrette et monsieur Jean-Luc Labrecque.

2910 **ASSOCIATION DES CONSEILS INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT**
M. RENÉ BARRETTE, M. JEAN-LUC LABRECQUE

LE PRÉSIDENT :

2915 Alors, Monsieur Barrette, Monsieur Labrecque, bonsoir. On vous écoute.

M. JEAN-LUC LABRECQUE :

2920 Bonjour, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

2925 M. JEAN-LUC LABRECQUE :

Alors, comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné de monsieur René Barrette, directeur général de l'Association au cas où je ne puisse répondre à vos questions.

2930 LE PRÉSIDENT :

Très bien.

LECTURE DU MÉMOIRE

2935

LE PRÉSIDENT :

2940 Merci à vous. Merci. Monsieur Longpré. Alors, Monsieur Labrecque, petite question. En ce qui concerne, c'est tout à fait cohérent et conforme au consensus qu'on constate à propos du projet, maintenant, si je vous pose une question entre le projet de la configuration qu'on appelle configuration A proposée par l'Agence, et le projet alternatif qui semble être prôné par d'autres groupes dans la région, à savoir deux (2) trains sur les rails existants, un qui part de Mascouche pour aller à Montréal en passant par l'île de Laval, l'autre l'Assomption en passant par Terrebonne, etc. Est-ce qu'en ce qui vous concerne et en ce qui concerne la problématique qui vous anime, 2945 est-ce que ça changerait quelque chose pour vous par rapport aux avantages escomptés?

M. JEAN-LUC LABRECQUE :

2950 Bien, je vous répondrai, je vous dirai premièrement que monsieur Marcotte a très bien répondu à cette question-là ce matin et je l'endosse.

Deuxièmement, l'Association fait la promotion du train de banlieue et appuie les organismes du milieu qui, eux, acceptent une méthode ou une autre méthode.

2955 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2960 M. JEAN-LUC LABRECQUE :

Le scénario proposé par l'AMT nous l'avons bien étudié aussi à l'Association parce qu'on est en contact régulièrement avec l'Agence. Si vous avez d'autres questions concernant les trains de banlieue, n'hésitez pas.

2965 LE PRÉSIDENT :

Absolument. Et je vous rends la courtoisie, si vous avez d'autres informations que vous estimez utiles pour nous, nous sommes en mode d'enquête jusqu'au plus tard le neuf (9) avril. Alors...

2970 M. JEAN-LUC LABRECQUE :

C'est avec plaisir qu'on vous les fournira.

2975 LE PRÉSIDENT :

... on les recevra avec beaucoup de gratitude. Merci.

2980 M. JEAN-LUC LABRECQUE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2985 Alors, j'invite le CLD des Moulins, monsieur Robichaud, monsieur Claude Robichaud est là?

CLD DES MOULINS

M. CLAUDE ROBICHAUD, M. FRANÇOIS DUVAL

2990 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Robichaud, bonsoir.

2995 M. CLAUDE ROBICHAUD :

Monsieur le Président, Monsieur Longpré, bonjour. Donc, je suis Claude Robichaud, directeur général, Centre local de développement économique des Moulins et c'est avec grand plaisir que je vous présente notre mémoire d'appui au train de l'est que nous intitulons *Feu Vert au Train de l'Est*. Permettez-moi d'abord rapidement de situer le Centre local de développement.

3000

LECTURE DU MÉMOIRE

3005 M. CLAUDE ROBICHAUD :

Voilà notre position. Merci.

3005

LE PRÉSIDENT :

3010 Monsieur Robichaud, merci beaucoup. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est beau.

3015

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, là, vous complétez de façon admirable le contexte avec les quelques chiffres, surtout le niveau d'implication et les niveaux d'activités des résidents de la région. Et c'est clair, quand on monte par ailleurs de cinq millions (5 M) à seize millions (16 M) depuis quatre-vingt-quinze ('95) par rapport à l'usage des trains au Québec c'est très parlant. Ça nous complète le profil de façon très appréciée. Merci beaucoup, Monsieur Robichaud.

3020

3025 M. CLAUDE ROBICHAUD :

Merci bien.

3025

LE PRÉSIDENT :

3030 Alors, la Ville de Terrebonne maintenant est à son tour. Monsieur Robitaille, monsieur le maire. Alors, re-bonsoir.

VILLE DE TERREBONNE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE, M. JEAN-LUC LABRECQUE, M. DAoust

3035

LE PRÉSIDENT :

Alors, on vous écoute, Monsieur Labrecque et monsieur...

3040 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Alors, j'ai le plaisir... j'ai monsieur Labrecque qui est conseiller municipal de Ville de Terrebonne et également président de l'ACIT, c'est utile ça aussi.

3045 LE PRÉSIDENT :

Et monsieur Daoust, pardonnez-moi.

3050 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Et monsieur Daoust qui est directeur adjoint du service d'urbanisme de la Ville de Terrebonne qui va être là pour répondre à des questions éventuellement.

3055 LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3060 Alors, comme avant-propos, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire...

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3065

Et il serait temps de cesser les procès d'intention tant qu'aux intentions des villes d'empiéter dans les territoires agricoles parce que le schéma d'aménagement est clair là-dessus et je pense que le projet en lui-même est clair à cet effet.

3070

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3075

D'ailleurs, les perspectives de développement de ce secteur en question, contrairement à ce qui a été affirmé précédemment, alors je dois le contester, il y a des perspectives de développement extrêmement importantes du territoire, important à développer ici.

3080

Si on prend le projet du Ruisseau de feu, c'est huit (8) à neuf (9) tours d'habitations de quatorze (14) étages qui doivent prendre place là. Alors, ça, ça fait du logement et il y a de la place pour du développement, contrairement à ce qui a été affirmé précédemment.

LE PRÉSIDENT :

3085

C'est plus la consolidation des terrains déjà affectés que l'étalement urbain, c'est ça que vous dites ?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3090

C'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3095

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3100

Et si on a pu implanter des trains ailleurs dans Deux-Montagnes, Blainville, jusqu'à Saint-Jérôme, Delson, Saint-Hilaire, Rigaud, alors je ne vois pas qu'est-ce qu'il y a d'extraordinaire ou de

si difficile à installer, implanter un train de banlieue dans la seule partie de la région métropolitaine où il n'en existe pas et auprès des citoyens qui de leur côté paient la taxe sur l'essence, paient la taxe foncière, paient les droits d'immatriculation et n'ont pas le service.

3105 LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

3110 Merci beaucoup, Monsieur le maire. Juste un mot par rapport aux audiences, comme vous le savez, la Loi... ce genre de projet est assujéti. Madame la Ministre a reçu des demandes d'audiences. Le BAPE reçoit un mandat et il a une obligation évidemment de remplir ce mandat. Alors, c'est tout à fait...

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3115

3120 Je ne voulais surtout pas, Monsieur le Président, contester la légitimité de l'exercice qui est en train de se faire ici. Cependant, tout le monde sait fort bien qu'il appartient toujours à la Ministre de prendre la décision, d'autoriser des audiences ou de ne pas en autoriser, tout dépendant des demandes qui sont déposées. Alors, j'enlève pas, selon la légitimité, votre légitimité n'est pas contestée.

LE PRÉSIDENT :

3125 Non, non, non, ce n'est pas du tout ça. Je comprends.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3130 Par contre, je me suis expliqué publiquement, je me suis exprimé publiquement sur la décision de la Ministre.

LE PRÉSIDENT :

3135 Oui, oui, d'accord. Mais juste pour compléter le contexte également, vous savez, cette année c'est le trentième anniversaire du BAPE et il est vrai que la Loi accorde au ministre en titre, en l'occurrence, Madame la Ministre, et pourrait juger une demande d'audience frivole mais c'est à l'honneur de notre système ici que juger une demande d'audience frivole a été utilisée, je pense,

peut-être deux (2) fois en trente (30) ans. Donc, il s'agit d'une tradition démocratique à la hauteur du pays, je dirais, mais on espère bien que ça ne retardera rien.

3140 D'ailleurs, la demande et le besoin du projet n'a pas à être étalé davantage. C'est clair qu'il y a une demande, c'est clair qu'il y a un besoin. C'est clair que le service ici est absolument essentiel et urgent. Vous avez fait la démonstration de la manière la plus convaincante, vous et tout le monde d'ailleurs dans la région.

3145 M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

Je vous remercie beaucoup de vos bons mots et vous comprendrez que mon intervention, en politique ça nous prend toujours un peu d'émotions parce que des fois on nous dit...

3150 LE PRÉSIDENT :

Non, non, mais c'est tout à fait légitime.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3155 ... des fois qu'on manque d'émotions. Alors, c'est pour ça que je voulais mettre un petit peu d'émotions en vous disant que ça fait tellement longtemps que les gens paient pour un service qu'ils n'ont pas.

3160 LE PRÉSIDENT :

Absolument.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

3165 Ils le souhaitent, ils le désirent et on sait fort bien que dans les échéanciers que vous avez, vous êtes en mesure de sortir votre rapport, vous pouvez prendre tout votre temps ou vous pouvez aller plus rapidement. Alors, si tout le monde prend ses délais, c'est bien évident que le projet ne verra pas le jour comme prévu. Alors, c'est...

3170 LE PRÉSIDENT :

Non, le délai est très modeste. C'est juste quatre (4) mois au plus tard. Alors, vous voyez ?

3175

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

C'est beaucoup quatre (4) mois.

3180

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On va se presser davantage. Promis.

3185

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

J'en suis convaincu. Je vous remercie de votre patience.

LE PRÉSIDENT :

3190

Merci, Monsieur le maire, Monsieur Labrecque, Monsieur Daoust. Très apprécié.

J'invite maintenant la Chambre de commerce de l'Assomption, madame Mireille Asselin et madame Ginette Blanchard.

3195

CHAMBRE DE COMMERCE DE L'ASSOMPTION
Mme MIREILLE ASSELIN, Mme GINETTE BLANCHARD

Mme MIREILLE ASSELIN :

3200

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

3205

Bonsoir, Madame. Alors, on vous écoute.

Mme MIREILLE ASSELIN :

Je suis Mireille Asselin, la présidente de la Chambre de commerce de l'Assomption et avec

3210 moi, notre directrice, Ginette Blanchard. Donc, on vient déposer ici un mémoire. La Chambre de commerce, c'est un organisme où on est à peu près deux cents (200) personnes d'affaires. Et puis de façon générale, notre mission c'est de travailler au développement économique, civique, culturel et social de nos membres, de notre ville, de notre région, de concert avec les autres partenaires socio-économiques.

3215 La Chambre de commerce s'est beaucoup impliquée dans plusieurs projets de développement dans les dernières années.

3220 Le mémoire qu'on vous soumet reflète de façon générale le point de vue des membres du conseil d'administration de la Chambre de commerce de l'Assomption. Le projet d'implantation d'un train de banlieue dans l'est de Montréal va influencer beaucoup les possibilités pour nous de développement à la MRC. Ça nous interpelle à la Chambre de commerce au plus haut point et on tient absolument à réagir afin de transmettre nos commentaires, nos recommandations, à titre de regroupement de gens d'affaires important qui agissent localement et régionalement dans la MRC de l'Assomption en matière de développement économique.

3225

LECTURE DU MÉMOIRE

Mme MIREILLE ASSELIN :

3230 Plusieurs de nos membres, les membres de notre Chambre de commerce font aussi partie, à titre individuel, des huit mille (8000) signataires de la pétition du regroupement « Accés l'Assomption » qui est un organisme de citoyens local qui travaille à appuyer les élus, à les convaincre de la réalisation du projet initial de train de banlieue qui était...

3235 LE PRÉSIDENT :

On va les entendre tout à l'heure.

Mme MIREILLE ASSELIN :

3240

Oui, c'est ça, qui est le train l'Assomption – Repentigny – Montréal qui en deux mille quatre (2004), là, était l'option retenue.

LECTURE DU MÉMOIRE

3245

Mme MIREILLE ASSELIN :

3250

On a aussi sur notre territoire beaucoup d'exploitations agricoles. On a un territoire d'environ cent kilomètres carrés (100 km²), dix-huit mille (18 000) habitants à l'Assomption, donc il y a beaucoup d'agriculteurs sur notre territoire. Donc, la main-d'œuvre est de plus en plus difficile à trouver dans notre région, donc avec un train puis historiquement la main-d'œuvre arrivait par train beaucoup sur les fermes. Actuellement, dans notre région, il y a beaucoup de travailleurs saisonniers qui sont des mexicains qu'on doit installer et puis on pense que l'arrivée du train ça aiderait beaucoup ces gens-là à avoir une main-d'œuvre qui proviendrait de Montréal.

3255

On a beaucoup aussi d'institutions scolaires, des écoles spécialisées, des campus, le cégep, plusieurs campus du cégep, le Collège de l'Assomption, beaucoup d'écoles donc secondaires, on a aussi sur notre territoire le Théâtre Hector-Charland, qui a un rayonnement qui est plus que régional.

3260

La ville de l'Assomption accueille la présence de plusieurs entreprises de qualité et à fort potentiel oeuvrant dans les secteurs manufacturiers et technologiques, tertiaires moteurs dont Produits Electrolux Canada ou qui est à proximité du site qui a été déterminé pour mettre une gare, c'est deux mille (2000) personnes, là, seulement chez Electrolux Canada, en fait quinze cents (1500) employés actuellement plus des sous-traitants et tout ça.

3265

LECTURE DU MÉMOIRE

Mme MIREILLE ASSELIN :

3270

Déjà à l'heure de pointe le matin, ces deux (2) accès-là vers la 40 sont bloqués à cause du bouchon de circulation à l'entrée de la ville. On parle souvent de nous aux nouvelles.

LECTURE DU MÉMOIRE

3275

Mme MIREILLE ASSELIN :

3280

C'est un acquis. C'est quelque chose qu'on connaît. Ça peut être facilement exploité davantage. Ça a déjà été exploité davantage. Les travailleurs, les agriculteurs, les citoyens, les automobilistes de l'Assomption ont déjà l'habitude de la cohabitation avec le train, les passages à

niveau puis toutes les infrastructures qui sont là. C'est une habitude. Ça fait partie de notre vie déjà,

3285 Les avantages pour nous de l'implantation du train de banlieue. Donc, nous, on pense encore une fois que ça doit être mis rapidement en chantier. C'est une étape donc qui est normale, encore une fois, du développement régional. Pour nous, c'est une question d'équité qui rétablit l'équilibre avec les autres régions. C'est très important pour nous de désengorger le réseau routier actuel. Les infrastructures sont déjà là en grande partie vers l'Assomption. On pense qu'il y a une économie puis que le prolongement vers l'Assomption est nécessaire. Donc, 3290 de façon générale, économie, travaux durables. On pense que ça va faciliter l'entretien et prolonger la durée de vie du réseau routier en allégeant le nombre d'usagers.

LECTURE DU MÉMOIRE

3295 Mme MIREILLE ASSELIN :

C'est un problème actuellement. Quand il y a un engorgement tant pour les ambulances, la police et puis les gens qui veulent s'y rendre.

3300 LECTURE DU MÉMOIRE

Mme MIREILLE ASSELIN :

3305 Autant aux deux (2) bouts de ligne. Autant en se rendant à Montréal qu'une gare à l'Assomption et puis on pourra avoir là une gare d'autobus.

Sécurité et fiabilité diminuant les impacts et les coûts de santé. Dans notre cas, c'est important. Il y a beaucoup d'accidents à la 40, 640.

3310 La permanence des installations, c'est quelque chose dans l'optique de développement durable qui est important pour nous, des infrastructures, la durée de vie qui est plus élevée des infrastructures, facilité et économie d'entretien et d'utilisation.

LECTURE DU MÉMOIRE

3315 Mme MIREILLE ASSELIN :

Meilleure utilisation du réseau de circulation. Dans notre cas, c'est assez important. Je parlais de la 341, 344.

3320

LECTURE DU MÉMOIRE

Mme MIREILLE ASSELIN :

3325 Faible impact sur les territoires agricoles. Dans notre cas, c'est déjà installé. Il n'y a aucun impact.

LECTURE DU MÉMOIRE

3330 Mme MIREILLE ASSELIN :

La sécurité à proximité de l'hôpital c'est important, donc autant pour l'accès que ce qui va se passer autour.

3335 Facilité de transit des trains et la sécurité à proximité des voies routières, autoroutières, donc le croisement entre les trains et les voitures.

LECTURE DU MÉMOIRE

3340 Mme MIREILLE ASSELIN :

Dans notre cas c'est important, dans la région de l'Assomption. Il y a beaucoup de gens qui se dirigent vers Montréal très, très tôt le matin mais le contraire est vrai, surtout avec les écoles et les institutions.

3345

LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

3350 Madame Asselin, Madame Blanchard, merci beaucoup. Monsieur Longpré. Donc, pour vous, on a compris ça hier de la part de monsieur le maire et monsieur Bourg et vous, c'est important qu'il y ait des départs le matin dans les deux (2) sens, de manière à permettre à des

gens de Montréal de venir travailler, que ce soit Electrolux ou d'autres travailleurs.

3355 Mme MIREILLE ASSELIN :

Oui, puis il y a beaucoup d'autres industries dans le même secteur.

LE PRÉSIDENT :

3360

Oui.

Mme MIREILLE ASSELIN :

3365 Il y a Stage Line, par exemple. Il y a beaucoup d'industries qui sont importantes. Il y a des laboratoires un petit peu plus loin. La main-d'œuvre vient un petit peu de l'extérieur.

LE PRÉSIDENT :

3370 Donc, des départs dans les deux (2) sens et des départs dans les deux (2) sens aussi l'après-midi.

Mme MIREILLE ASSELIN :

3375 Oui, c'est ça, puis on trouve important l'arrivée vers la gare de l'Assomption parce qu'il y a beaucoup de gens qui partent de l'est pour aller vers Repentigny.

LE PRÉSIDENT :

3380

Oui.

Mme MIREILLE ASSELIN :

3385 Puis une des préoccupations, c'est de savoir si les gens s'en vont tous vers une gare qui est complètement à Charlemagne. Ça va comme avoir beaucoup de trafic, peut-être avoir une congestion plus grande des voitures le matin, les gens qui vont se diriger vers la gare, il faut qu'ils s'y rendent à cette gare-là. Et puis une des questions qu'on se demande c'est ça, c'est de ne pas envoyer plus de gens à une gare à l'Assomption pour qu'il y ait un point de chute déjà parce qu'une

3390 question qu'on se pose, moi, mon conjoint se lève à quatre heures (4 h) le matin pour aller travailler dans l'ouest de Montréal. Il part à quatre heures et quart (4 h15) parce qu'il y a pas de trafic. S'il y avait du trafic déjà pour s'en aller puis qu'il s'en va à une gare mais qu'une fois rendu là il sait qu'il y a plus de trafic de l'autre côté de la gare, est-ce qu'il va aller à la gare ou il ne va pas plutôt poursuivre vers Montréal ? Donc, c'est une des questions qu'on se pose actuellement.

3395 Donc, on pense que la gare à l'Assomption est vraiment importante pour que le réseau de train soit bien utilisé.

LE PRÉSIDENT :

3400 Oui, oui, oui, je pense que la démonstration est faite. Alors, Mesdames, merci beaucoup. C'est très apprécié.

Mme MIREILLE ASSELIN :

3405 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3410 Alors, j'invite le Conseil régional de transport de Lanaudière. Mesdames, bonsoir.

CONSEIL RÉGIONAL DE TRANSPORT DE LANAUDIÈRE
Mme DENISE CLOUTIER

Mme DENISE CLOUTIER :

3415 Alors, bonjour. Mon nom est Denise Cloutier. Je suis élue de Mascouche depuis dix-neuf (19) ans. Je suis également membre du Conseil exécutif du CRT Lanaudière et on a ici madame Lise Serey qui est directrice générale du CRT.

3420 Alors, en l'absence de monsieur Hénault, monsieur Hénault m'a mandatée, notre président, pour le représenter à ces audiences.

LE PRÉSIDENT :

3425 Oui. Et on a lu votre mémoire évidemment.

Mme DENISE CLOUTIER :

3430 Alors, permettez-moi de vous féliciter de votre écoute parce qu'il y a beaucoup de répétition dans tout ce qui se passe ici, surtout que vous l'avez déjà lu.

LE PRÉSIDENT :

Ça va. C'est gentil.

3435

Mme DENISE CLOUTIER :

Mais on veut toujours comme venir amplifier un peu l'impact de ce mémoire-là en en parlant.

3440

Le CRT Lanaudière comporte six (6) MRC, dont Les Moulins, l'Assomption, Joliette, Montcalm, D'Autray, Matawinie et c'est depuis deux mille deux (2002) qu'il a été créé. Et je peux vous dire que c'est la seule région, Lanaudière, qui a cette concertation régionale à travers le Québec. Il y a quatorze (14) régions administratives, c'est la seule région qui a réussi à concerter au niveau du transport toutes ses MRC. Donc, c'est un exploit assez important et, pour nous, la concertation est majeure.

3445

LECTURE DU MÉMOIRE

3450 Mme DENISE CLOUTIER :

Ça, ça ne comprend pas les déplacements qui sont faits localement par chacune des MRC.

3455 LECTURE DU MÉMOIRE

Mme DENISE CLOUTIER :

3460 Je me permettrais à ce moment-ci quelques commentaires qui vont venir un peu réagir à ce que j'ai entendu hier soir lors des audiences. J'ai été témoin, en tant qu'élue de Mascouche, de

la naissance de ce projet de train de banlieue. J'ai aussi été témoin de l'inclusion de la MRC Les Moulins dans la région Lanaudière. Je peux vous dire qu'au départ ce n'était pas un sentiment d'appartenance facile à obtenir à cause d'aucun lien, il n'existait aucun lien entre Les Moulins et vraiment la région l'Assomption ou autre. Ça a changé, maintenant on a un hôpital.

3465

Les projets de trains de banlieue existaient dans les deux (2) MRC l'Assomption et Les Moulins. Pour nous, le trajet du train vers Laval ne nous menait nulle part. Il a été la source de grandes déceptions à plusieurs reprises et pourquoi ? Et parce qu'il n'y avait pas de volonté politique, et monsieur le maire en a parlé un peu tantôt, du côté de Laval.

3470

De plus, ce train nous offrait beaucoup moins de départs, soit seulement trois (3) à cause des disponibilités de la ligne. La structure des rails était à refaire. Ça nous occasionnait de multiples transferts pour nos citoyens qui nous amenaient aussi à la gare Jean-Talon, donc non à la Gare Centrale et le coût pour notre MRC Les Moulins était deux (2) fois plus important.

3475

Donc, un petit rappel de ce qui a fait débloquer le train, c'est quand les deux (2) MRC se sont mises ensemble avec le projet qui nous a été posé par l'AMT et, en plus, on venait répondre aux besoins de la Ville de Montréal. Alors, jamais la région de Lanaudière n'avait eu un projet plus porteur que celui qui reliait Mascouche, Repentigny et Montréal, porteur de concertation, porteur de synergie et porteur de communication entre les gens de la région de Lanaudière Sud.

3480

Alors, scinder, selon moi, scinder ce projet en deux (2) trains, viendrait scinder ou diminuer de beaucoup le sentiment d'appartenance qu'on a réussi à créer dans Lanaudière pour Les Moulins qui, comme je vous dis, le lien n'était pas facile et maintenant on l'aurait avec ça. Ça fait des années qu'on travaille sur ce projet, alors, comme je vous dis, scinder avec un train vers Laval qui dans toutes les démarches qui ont été faites durant dix (10) ans n'a jamais abouti à rien et, d'autre part, c'est la preuve que c'est un projet gagnant, gagnant, gagnant pour les trois (3) groupes, donc la Ville de Montréal, l'Assomption et Les Moulins. Donc, c'est vraiment dans cet aspect-là. C'est ce que je voulais vous mentionner. Et ça correspond entièrement aux objectifs du CRT qui est la concertation régionale.

3485

3490

Je vous avoue que vos questions hier aux différentes MRC sont venues ébranler peut-être cette concertation régionale là parce que c'est sûr qu'en tant qu'élus, chaque élu veut satisfaire sa propre population mais on a réussi ça dans Lanaudière. Alors, ce projet-là vient vraiment le sceller, sceller cette appartenance. Donc, je vous demanderais de bien vouloir l'accepter.

3495

LE PRÉSIDENT :

3500 C'est très apprécié, Madame Cloutier cet aspect nouveau, c'est-à-dire vous attirez notre attention sur une autre dimension de la chose, la fonction trait d'union dans l'édification d'une complémentarité à l'échelle régionale et c'est logique aussi que ça commence par un hôpital puisque c'est à travers des liens comme ça que l'appartenance se développe. Alors, un autre élément qui va rentrer certainement dans la matrice d'analyse que nous avons à compléter ensemble. Alors, très utile.

3505

Mme DENISE CLOUTIER :

D'accord.

3510 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Mme DENISE CLOUTIER :

3515

Pour ce qui est de l'environnement, qui est votre principale préoccupation, moi-même j'ai étudié en environnement, je fais une maîtrise actuellement, et j'ai assisté à toutes les rencontres ou presque du comité qui a mené à l'implantation du train et je peux vous dire que toutes les considérations que vous avez vues dans le rapport de l'AMT, tout est très bien fait.

3520

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait.

3525 Mme DENISE CLOUTIER :

Alors, je trouve dommage que les gens qui ont présenté ce projet-là en deux (2) trains hier n'aient pas eu toute l'historique du dossier et toute l'historique de ces tergiversations qu'on a eues, là, avec le train de Laval.

3530

LE PRÉSIDENT :

Et, vous, vous l'avez fait maintenant. Monsieur Longpré.

3535 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Juste une courte question. Vous représentez six (6) MRC.

3540 Mme DENISE CLOUTIER :

Oui.

3545 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Comment vous voyez l'avenir? J'imagine en concluant à votre mémoire, en disant qu'un jour le projet de train de banlieue puisse s'étendre jusqu'à Joliette et desservir ce secteur, vous voyez ça comment comme portrait si vous ne voyez pas l'utilisation de deux (2) voies, celle qui va jusqu'à l'Assomption et celle qui va jusqu'à Mascouche, je veux dire la desserte de vos autres dessertes, membres de votre association?

3550

Mme DENISE CLOUTIER :

Bien, ça a été clair dans le projet qui a été présenté par l'AMT que l'un n'empêche pas l'autre. En première phase, on part de Mascouche, on se rend à Repentigny puis on va à Montréal et rien n'empêche un wagon de venir de l'Assomption puis venir s'arrimer à l'autre qui s'en va vers Montréal. Alors, c'est très, très possible.

3555

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3560 O.K. Si on veut aller vers... question hypothétique, si on va vers Joliette à un moment donné, lequel des deux (2) tracés on va prendre?

Mme DENISE CLOUTIER :

3565 Bien, c'est complémentaire.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est complémentaire.

3570

Mme DENISE CLOUTIER :

Joliette... le tracé Repentigny Joliette passerait par l'Assomption. C'est en prolongation mais monsieur Hénault m'a chargé de vous dire qu'il n'était pas pressé.

3575

LE PRÉSIDENT :

Ah! Oui, on a des témoins. D'accord.

3580

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Je vous remercie.

3585

LE PRÉSIDENT :

C'est même écrit dans la transcription. Très bien. Alors, bonne chance dans vos études, Madame Cloutier. Madame Serey, merci beaucoup. Il nous reste trois (3) prestations et le droit de rectification. Alors, on va se permettre cinq (5) minutes de pause.

3590

SUSPENSION

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'invite monsieur Gadbois. Alors, on vous écoute.

3595

ACCÈS L'ASSOMPTION

M. RENÉ GADBOIS

3600

M. RONALD GADBOIS :

Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, bonjour. Je vous ferai grâce de lire notre mémoire en entier.

LE PRÉSIDENT :

3605

On l'a lu.

M. RONALD GADBOIS :

3610

Vous l'avez lu. Donc, je vais aller juste aux points que, nous, nous jugeons important à ressortir.

LE PRÉSIDENT :

3615

Oui.

M. RONALD GADBOIS :

3620

Je pense qu'il y a un fait qui est à souligner qui est important, c'est que depuis deux (2) jours on entend les intervenants. Tout le monde, tout le monde on est d'accord qu'on a besoin d'un train de banlieue, indépendamment du tracé qui sera retenu. Ça, je pense que c'est important que le gouvernement soit au courant de ça. Et puis Accès l'Assomption ne privilégie pas un tracé en particulier. Nous, ce que nous demandons, comme le maire hier a fait à sa présentation, et je le félicite haut la main parce qu'il a fait un excellent travail, d'avoir une gare à l'Assomption c'est primordial.

3625

3630

Il y a la Ville de Repentigny qui avait parti hier comme de quoi que le train pourrait partir de Repentigny, Montréal et se rendre desservir l'est de Montréal. Ma question est, pour la Ville de Repentigny, où elle va mettre la gare dormante? Parce que je crois qu'il n'y a pas d'espace à Repentigny pour stationner le train le soir.

L'Assomption, nous avons toutes les infrastructures pour le faire. Donc, c'est un questionnement que j'avais de la Ville de Repentigny à ce niveau-là.

3635

3640

Quand je me suis présenté ici ce matin je me demandais qu'est-ce que j'allais dire de plus qui a été dit depuis deux (2) jours parce que je rencontre les gens de ce qui a été dit, c'est du redondant. On rappelle tous la même chose, on veut tous le train sur notre territoire, tout le kit. Quand je regarde les gens qui disaient que : Ah! La Ville de Terrebonne, ça fait dix (10) ans que nous attendons, la Ville de l'Assomption depuis mil neuf cent soixante-seize (1976) que nous sommes dans les plans pour un train de banlieue. Donc, s'il y a des gens qui ont été patients

jusqu'à présent, je crois que nous faisons partie de ceux-là et nous avons la médaille d'or parce qu'à plusieurs reprises nous avons eu le train et à plusieurs reprises ils nous ont enlevé le train. Donc, je pense que c'est important de le souligner.

3645 J'aimerais aussi mentionner Accès l'Assomption ça vient d'où? C'est un regroupement de citoyens bénévoles qui travaillent qui, à un moment donné, se sont rendus compte de l'inéquitabilité qu'il y avait dans le transport en commun dans notre région. C'est des gens qui à tous les matins s'en vont travailler à Montréal et qui vivent l'enfer du trafic sur la 40, 640. C'est des gens qui, à tous les jours, vont vivre avec le stress, des gens qui vont vivre de la violence parce
3650 qu'on sait que la rage au volant ça crée certains problèmes. C'est des personnes qui, à un moment donné, se rendent compte qu'ils n'ont pas le choix comme moi de payer un véhicule à leur garçon pour qu'il puisse aller suivre ses études à Montréal parce que le transport par autobus c'est un non-sens d'envoyer son enfant étudier à l'université ou au cégep et de lui faire faire quatre (4) à cinq (5) heures de voyage en autobus, à part ses études. Donc, c'est inconcevable. Ce qui s'en
3655 produit? Décrochage. Soit que le jeune lâche les études ou soit que je lui permets d'avoir une voiture.

Si je lui permets d'avoir une voiture, je fais quoi? Je viens de congestionner encore plus le pont et je crée encore plus de pollution. Si on a une gare à l'Assomption, on vient de régler un
3660 certain problème parce que tous les gens... parce que nous, la MRC de l'Assomption, nous regroupons pas juste des gens de la Ville de l'Assomption mais des gens aussi loin que de Lavaltrie et de Joliette qui font partie de notre groupe. On est appuyé par environ, minimum, huit mille (8000) personnes qui ont signé notre pétition qu'on a envoyée « v'là » trois (3) ans au gouvernement leur mentionnant notre bon vouloir d'avoir la gare à l'Assomption.

3665 Puis je regarde Accès l'Assomption et puis ça me fait penser à l'annonce qu'on voit à la télé ces temps-ci, l'annonce de Nissan, le gros bon sens. Je dis ça parce qu'à l'Assomption nous avons les voies, nous avons les infrastructures, nous avons l'appui de la population qui s'est prononcée par une pétition. La Ville de l'Assomption a fait des immobilisations, des installations,
3670 des terrains, même le président de l'AMT à une époque ventait le tracé de l'Assomption. Avec le gros bon sens, fais-le maintenant. Plus tard, ça va coûter plus cher. On dit toujours : Ah! Vous allez vous greffer en phase 2. Pourquoi que l'Assomption ne deviendrait pas la phase 1 lorsque nous sommes prêts maintenant? Pourquoi attendre que, que ce soit le tracé avec Mascouche, Terrebonne qui soit réalisé, qui soit accepté, qui soit mis en chantier...

3675
LE PRÉSIDENT :

3680 Pourquoi pensez-vous que ce n'est pas le cas? Avez-vous une hypothèse quelconque? Parce que posez la question, on dit implicitement, ils répondent directement, indirectement, pourquoi? Pourquoi ce qui vous est évident ne l'est pas nécessairement...

M. RONALD GADBOIS :

3685 Bien, c'est évident qu'on devrait avoir le tracé, en partant, là.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

3690 M. RONALD GADBOIS :

Parce que nous on est prêt. On greffe toujours quelque chose, une chose existante. On dit qu'on va se greffer, on va se greffer à quelque chose qui n'existe pas encore.

3695 LE PRÉSIDENT :

3700 Mais, d'après vous, qu'est-ce qui militerait contre l'idée d'avoir l'Assomption en phase 1 plutôt qu'en phase 2? Pourquoi pensez-vous que... comme vous dites, vous êtes les champions de la patience en tant que sport...

M. RONALD GADBOIS :

Je ne vous comprends pas.

3705 LE PRÉSIDENT :

Bon, d'accord. Ça vous semble tout à fait logique que l'Assomption soit fait, si non hier, qu'on le fasse aujourd'hui.

3710 M. RONALD GADBOIS :

Oui.

3715 LE PRÉSIDENT :

Alors, pourquoi, ce que je vous demande, ce qui vous semble une évidence ne paraît pas revêtir le même caractère évident?

3720 M. RONALD GADBOIS :

Si j'avais la réponse.

LE PRÉSIDENT :

3725 Très bien. Mais ça, c'est une réponse aussi.

M. RONALD GADBOIS :

3730 Si j'avais la réponse...

LE PRÉSIDENT :

On n'a pas la réponse, d'accord.

3735 M. RONALD GADBOIS :

3740 Parce que, à un moment donné, nous avons le train aller il y a quelques années. Et puis une annonce nous a donné comme une douche d'eau froide. Nous ne l'avons jamais vu venir. Ça a été fait à la télé durant le temps des événements du Mont Orford où est-ce qu'on a vu, à un moment donné le Premier Ministre avec une panoplie de ministres annonçant le tracé Mascouche, Terrebonne, Repentigny. Nous ne savions absolument pas ce qui s'est produit. Pourquoi que le train de l'Assomption a été enlevé? On ne le sait pas.

3745 LE PRÉSIDENT :

Pardonnez-moi, c'était en quelle année ça à peu près?

M. RONALD GADBOIS :

3750 Deux mille cinq (2005), deux mille six (2006).

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien.

3755

M. RONALD GADBOIS :

Dans ces coins-là.

3760 LE PRÉSIDENT :

D'accord. C'est clair, là, votre réponse. Autre chose?

M. RONALD GADBOIS :

3765

Oui, hier il y a un intervenant qui proposait d'implanter un stationnement incitatif à l'Assomption et de fournir une navette vers les gares par autobus. Même si on trouve cette proposition louable, elle ne peut rivaliser avec une gare à l'Assomption où est-ce que le stationnement serait à côté de cette gare. Et, moi, je me demande un peu comment est-ce qu'il va fonctionner si on n'a pas de voie réservée? Les gens vont embarquer dans l'autobus, ils vont faire quoi? Embarquer sur la 40 qui est congestionnée et être pris encore dans le trafic.

3770

LE PRÉSIDENT :

3775 D'accord.

M. RONALD GADBOIS :

C'est à peu près tout. Monsieur Jussaume, avez-vous d'autres choses à ajouter?

3780

M. JUSSAUME :

Oui, en ce qui concerne un point que l'AMT a apporté récemment, c'est qu'ils disaient qu'ils avaient privilégié le tracé actuel à cause d'un meilleur développement ou re-développement

3785 immobilier à long terme. Si je peux défaire un petit peu cet argument-là, c'est que l'Assomption connaît actuellement une forte croissance démographique. La population a augmenté de douze pour cent (12 %) depuis cinq (5) ans et puis on est rendus à dix-huit mille (18 000) habitants et puis à côté de la gare il y a un terrain industriel qui est présentement en expansion. À côté de la gare, vous l'avez déjà entendu, il y a la plus grande usine de la région qui est Electrolux, mais sur le terrain industriel dont je parle il y a la deuxième usine de Stage Line qui emploie plus de cent (100) employés. Donc, les perspectives à long terme là aussi sont intéressantes au niveau industriel puis au niveau résidentiel il y a eu plusieurs projets dont l'Écho Du Patrimoine qui sont tout près de la gare qui ont été construits puis il y a d'autres terrains de disponibles.

3795 Dans le fond, l'Assomption permettrait de desservir un tout autre bassin de population. Comme on a appris tantôt, vu que Joliette n'a pas l'air trop, trop intéressée d'avoir le train, bien l'Assomption pourrait servir de plaque tournante au niveau du transport en commun et puis l'Assomption permettrait de desservir plus de MRC de Lanaudière.

3800 Actuellement, l'Assomption, c'est la cinquième plus grande ville de la région de Lanaudière et puis actuellement il y a cinq (5) quartiers résidentiels en développement pour un total de trois mille cinq cents (3500) nouvelles habitations. Donc, quand on parle de développement, l'Assomption en fait partie.

3805 C'est sûr que l'Assomption permettrait aussi de permettre d'avoir plus de places assises pour les citoyens parce que avec des départs à l'Assomption, des gens risquent de ne pas faire le trajet debout, là, durant tout le voyage en direction de Montréal. On en doute beaucoup, si le train part de Mascouche en arrivant à Charlemagne ou à Repentigny, ça risque d'être complet, puis au pire même, je veux dire, peu importe le nombre de départs qu'il y aurait à l'Assomption, ça serait à l'avantage de tout le monde, pas juste pour les citoyens de l'Assomption mais pour la MRC et pour l'est de Montréal. S'il y a des départs à partir de l'Assomption, ça avantagerait tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

3815 D'accord.

M. RONALD GADBOIS :

3820 Moi, je peux rajouter, qu'on a posé la dernière fois au monsieur de l'AMT, c'est que nous on a prouvé qu'à l'Assomption nous étions prêts à recevoir le train. Nous avons fait deux (2)

départs promotionnels en deux mille trois (2003) et deux mille cinq (2005) où est-ce que les maires étaient invités, où est-ce que les citoyens étaient invités et à deux (2) reprises nous avons rempli le train et on a fait le tracé l'Assomption, Repentigny, Montréal, à deux (2) reprises.

3825 On comprend mal aujourd'hui comment ça se fait que nous ne pouvons pas avoir le train quand nous avons fait la démonstration que le train peut passer à l'Assomption. C'est ça qu'on a de la difficulté à comprendre. On ne veut pas dire que le tracé de Mascouche n'est pas bon. Ce n'est pas ce qu'on veut dire. Mais on ne comprend pas pourquoi faire que nous ne pouvons pas l'avoir.

3830

LE PRÉSIDENT :

D'accord. C'est clair.

3835

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Excusez.

3840

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

3845

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Vous dites dans votre mémoire que considérant qu'on peut déjà prendre le train avec VIA Rail...

3850

M. RONALD GADBOIS :

Oui.

3855

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est quoi la relation que vous avez avec VIA Rail, là, avec la Ville de l'Assomption? Qu'est-ce que vous avez comme services? Qu'est-ce que vous avez comme...

M. JUSSAUME :

3860 C'est qu'on peut actuellement, et je l'ai déjà fait, on peut actuellemnt réserver des billets, mettons, par internet, puis, bon, en achetant les billets on a juste à se rendre au lieu de la future gare et puis...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3865 Mais il n'y a rien? Il n'y a aucune infrastructure, là, pour vous accueillir?

M. JUSSAUME :

3870 Non, non, mais on peut prendre le train quand même.

M. RONALD GADBOIS :

Il y a une affiche où c'est marqué « Gare de l'Assomption ».

3875 M. JUSSAUME :

C'est ça.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3880 O.K.

M. JUSSAUME :

3885 Puis le train, en nous voyant, le train arrête puis on peut monter à l'intérieur.

LE PRÉSIDENT :

3890 C'est sympathique, là.

M. JUSSAUME :

Oui, oui.

3895 M. RONALD GADBOIS :

Donc, le train de passager passe déjà là.

3900 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Et c'est quoi la fréquence de passage des trains de VIA Rail?

3905 M. RONALD GADBOIS :

Je crois deux (2) fois semaine?

M. JUSSAUME :

3910 Deux (2) fois, oui.

M. RONALD GADBOIS :

Je crois que c'est deux (2) fois semaine. Trois (3) fois semaine?

3915 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Trois (3) fois semaine? Donc, il n'y a pas de fin de semaine. C'est juste les jours de semaine, j'imagine?

3920 M. RONALD GADBOIS :

3925 Je ne l'ai jamais pris. Donc, c'est un peu une aberration, il y a déjà des trains de passager qui fonctionnent et puis qu'on nous dise : Bien non, vous, vous ne pouvez pas l'avoir. Là, on va en bâtir un autre ailleurs. Tu sais, c'est là qui est notre frustration à ce niveau-là. Oui, je suis d'accord qu'ils en mettent cinq (5) autres trains. Moi, je n'ai rien contre. Mais pourquoi faire ne pas en implanter un maintenant qui va desservir la population maintenant?

LE PRÉSIDENT :

3930 D'accord. D'accord. Autre chose à ajouter, Monsieur Jussaume? Ça va?

M. JUSSAUME :

3935 Peut-être juste un point à rajouter, là, pour terminer. C'est qu'en devenant une plaque tournante au niveau du transport en commun, c'est sûr que ça bénéficierait à la ville parce qu'il augmenterait son pouvoir d'attraction tant au niveau commercial, industriel que résidentiel, vu qu'il a encore une capacité de développement à long terme. Donc, ça défait un peu l'argument de l'AMT en disant qu'à l'Assomption c'était inutile pour l'instant de l'amener le train là.

3940 LE PRÉSIDENT :

Je n'ai pas entendu l'AMT de le dire de cette façon-là mais en tout cas...

M. JUSSAUME :

3945

Non, mais ça ressemble à ça, par exemple. Il faut lire entre les lignes, oui.

LE PRÉSIDENT :

3950 Je comprends ce que... D'accord. C'est de la lecture entre les lignes.

M. RONALD GADBOIS :

3955 C'est de cette façon-là que nous on le perçoit quand on rencontre les intervenants.

M. JUSSAUME :

Les intervenants de l'AMT, oui.

3960 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie beaucoup, Monsieur Gadbois, Monsieur Jussaume.

M. RONALD GADBOIS :

3965

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3970

Et je crois que vous nous avez envoyé des questions qu'on s'est chargés de transmettre. Quand on aura les réponses, vous allez...

M. JUSSAUME :

3975

Au sujet de la Ville de Laval, oui, c'est ça. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3980

Merci à vous. Il me reste deux (2) interventions verbales et puis après le droit de rectification qui est offert à l'Agence Métropolitaine de Transport. D'abord, par ordre d'inscription, monsieur Paulette. Alors, je vous invite à adresser la Commission.

M. MICHEL PAULETTE

3985

M. MICHEL PAULETTE :

Merci beaucoup de me recevoir.

LE PRÉSIDENT :

3990

Avec plaisir.

M. MICHEL PAULETTE :

3995

Je vais être le plus bref possible. C'est juste ce que je comprends de tout ce que j'ai entendu parce que je suis quand même là depuis le début et je suis ce dossier depuis à peu près une dizaine d'années. J'ai quand même été président, un des premiers, sinon le premier président du Parti Vert au Québec il y a presque vingt-cinq (25) ans. Ça fait que oui l'environnement je connais depuis qu'on est... depuis un petit bout de temps, même avant qu'on invente les cours à l'université si je peux dire ça comme ça, puis oui, tout est fait selon les règles de l'art. L'AMT nous

4000

propose un super, mais un super de beau projet.

4005 On sait tous, puis je ne veux pas être redondant, mais on sait tous que la région a été extrêmement négligée, et ce, depuis quarante (40) ans au niveau des infrastructures.

4010 Il y a deux (2) questions que j'aimerais adresser. Vous avez posé une question hier à monsieur Daxhelet par rapport à Pierre et Paul, O.K., puis non, il n'est absolument pas question de prendre de Pierre et de donner à Paul. Ce que je veux dire par là, c'est que les trains de banlieue peuvent exister conjointement avec les projets autoroutiers et/ou le pont. Les deux (2) peuvent faire de l'argent. Les deux (2) peuvent être rentables.

4015 Les problèmes qu'on a avec Laval, je n'en connais pas toutes les tenants et aboutissants mais, oui, je connais plein d'histoires d'horreur qui nous viennent de cette région et je crois que vous êtes en train d'adresser ça et même que je viens d'entendre que ça patine bien fort à la mairie à Laval depuis deux (2) jours.

4020 Alors, en conclusion, ce que je vais essayer de vous dire, c'est que, oui, ce train de banlieue-là il faut qu'il arrive en gare hier. Tout le monde est d'accord là-dessus. C'est une des belles quasi unanimité qu'on a vue, et ce, depuis très longtemps au niveau d'un projet. Par contre, ce qu'il reste à prendre en considération, c'est les considérations économiques parce que le deuxième train ou les deux (2) lignes ça va coûter un petit peu plus cher, il y a, je crois, une opportunité unique dans le temps en ce moment. Quand on entend parler le gouvernement fédéral qui nous dit qu'il a en ce moment une volonté d'agir au niveau des infrastructures et tout ce qui est développement de transport en commun. Ça fait que oui, il y aurait peut-être une requête à faire de la part de madame la ministre du Transport à son collègue au fédéral pour qu'on ait tous les sous immédiatement pour faire ce projet-là immédiatement pour que non seulement les MRC, les municipalités et tous les gens concernés soient bien desservis mais surtout que la population soit bien desservie. Beaucoup d'entre nous ont démontré que ça prendrait beaucoup plus de temps s'il y avait juste une ligne. Beaucoup d'entre nous ont démontré que si la fonction n'était pas incluse dans le projet, qu'on oublierait du monde, O.K. Je crois ce qu'il faut essayer de faire, c'est d'aller chercher le plus de monde possible, de bien les servir, mais d'inclure le gouvernement fédéral là-dedans.

4035 LE PRÉSIDENT :

Ça ne serait pas la première fois. Il y avait quelques années, il y avait un programme...

M. MICHEL PAULETTE :

4040 Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

4045 ... fédéral – provincial d'infrastructures en partenariat.

M. MICHEL PAULETTE :

4050 Et c'est ce que je déplore, c'est qu'on n'a pas entendu parler d'eux du tout lors de ces audiences.

LE PRÉSIDENT :

Vous venez de le faire et c'est très apprécié.

4055 M. MICHEL PAULETTE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

4060 Merci à vous, Monsieur Paulette.

M. MICHEL PAULETTE :

4065 Et bravo à tout le monde qui a travaillé tellement fort là-dessus depuis des années.

LE PRÉSIDENT :

4070 Message reçu. Alors, Monsieur Belhumeur, nous avons des rapports antérieurs ayant fait une commission précédente ensemble. Alors, heureux de vous revoir, Monsieur Belhumeur. On vous écoute.

M. BELHUMEUR :

4075 Alors, re-bonjour.

LE PRÉSIDENT :

4080 Re-bonjour.

M. BELHUMEUR :

4085 Donc, j'habite Mirabel et j'utilise le train de banlieue de Deux-Montagnes à l'occasion. Il fut un temps où je l'utilisais même tous les jours pendant dix (10) ans de temps. J'ai déjà aussi, au cours des années cinquante ('50), utilisé le train de l'est qui, à ce moment-là, était électrifié jusqu'à Montréal-Nord. Et puis aussi loin que je me rappelle aussi, j'ai déjà même utilisé le train de l'est dans les années quarante ('40). Donc, ça remonte assez loin.

4090 Bon. Mon intervention ici c'est un peu comme en tant que payeur de taxes aussi, là. J'ai intérêt à voir à ce que l'argent de mes taxes soit bien dépensé. Ça ne me fait rien de payer des impôts mais, moi, ce qui me chicote le plus c'est de la façon que c'est dépensé.

4095 Bon. Quand je regarde ce projet-là, ce qui me saute aux yeux, là, c'est l'absence d'un tracé direct Mascouche, Montréal. Et puis ça, je me l'explique très mal ou je me l'explique d'une façon en me disant...

LE PRÉSIDENT :

4100 Vous parlez de quoi? Départ de Mascouche, passer par l'île Jésus, par l'île de Laval?

M. BELHUMEUR :

4105 Par Laval, c'est ça. La seule explication que je vois, là, elle n'est pas rationnelle. C'est politique.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4110 M. BELHUMEUR :

Et puis ça, j'en ai entendu parler maintes et maintes fois. Bon. Alors, tout ça nous donne comme résultat qu'on va devoir, pour pallier à ça, construire une voie ferrée, investir, je pense c'est cent soixante millions (160 M\$) dans l'axe l'autoroute 640. Moi, je trouve ça hautement déplorable, là, qu'on vient de manquer une belle occasion d'épargner des deniers publics, de donner une belle desserte directe Mascouche, Montréal, en passant par Laval puis aux dépens des terres agricoles le long de la 640.

4115 LE PRÉSIDENT :

4120

D'accord.

M. BELHUMEUR :

4125

L'axe de la 640, ça constitue un axe structurant lourd. Je vais vous dire que ça va avoir des effets déstructurants sur la zone agricole. Déjà on me dit qu'il y a des spéculateurs qui sont prêts à payer quatre (4) fois le prix qu'une bonne terre à foin vaut, quitte à laisser dormir ça soit en la louant ou soit en la laissant aller en friche. Quand c'est loué une terre, là, c'est pas entretenu ça, c'est juste cultivé puis à un moment donné la terre vaut plus rien, elle s'épuise puis, là, à un moment donné, ça retourne en friche. Une fois que c'est en friche, ça se dézone assez facilement.

4130

LE PRÉSIDENT :

4135

D'accord. Je crois que le message que vous avez donné est bien compris.

M. BELHUMEUR :

4140

Bon, là, ce que je propose moi, là, c'est une liaison via la ligne de l'est, là, la subdivision Saint-Laurent du CN, là, jusqu'à l'Assomption avec une tête de ligne à l'Assomption, le garage là. Je ne crois pas, moi, qu'on pourrait desservir l'Assomption puis Mascouche en même temps. Là, il va falloir partager ça entre les deux (2).

LE PRÉSIDENT :

4145 Oui. Donc, vous préférez les deux (2) lignes, construction des deux (2) lignes.

M. BELHUMEUR :

Moi, je préfère les deux (2) lignes.

4150

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4155 M. BELHUMEUR :

Mais en attendant, en attendant que ça se règle politiquement la liaison Mascouche, Montréal, là, moi, je préconise des autobus, un service d'autobus entre la gare de Mascouche et la gare de Repentigny ou Charlemagne, là, Le Gardeur, et aux abords de Charlemagne une voie réservée pour les autobus. Donc, vu qu'il y a souvent de la congestion, là, aux abords sur la 640, là, une voie réservée pour les autobus. Donc, il pourrait y avoir plusieurs départs puis même un service toute la journée d'autobus en partant de Charlemagne pour aller à Mascouche tout en desservant, je crois, aussi rapidement ceux qui veulent voyager vers Montréal puis à beaucoup moindre coût.

4165

Pour ce qui est du tronçon Mascouche, Montréal, là, via Laval, pour que... c'est sûr que quand on envisage ce parcours-là et puis qu'on considère que le train ferait le tour de la montagne en passant par Montréal-Ouest, c'est sûr que ça rallonge le trajet d'environ vingt (20) minutes, ce qui est à peu près la même chose que de rallonger le trajet, là, de Mascouche à Repentigny.

4170

Par contre, si on regarde de plus près, il y avait jusqu'à il y a cinq (5) ans, puis il y a encore possibilité de le faire, il y avait la jonction Jacques-Cartier. La jonction Jacques-Cartier, ça, ça permettait au train de Mascouche, entre les années quatre-vingt-quatre ('84) et quatre-vingt-dix ('90) de passer de la subdivision de Lachute du Canadien Pacifique à la subdivision Saint-Laurent du Canadien National pour parvenir au tunnel et se rendre à la Gare Centrale. À ce moment-là, c'était des trains diesels. Alors, ce qu'ils faisaient, quand ils rentraient à Montréal, bien, ils fermaient les moteurs puis ils descendaient par gravité, un pour cent de pente jusqu'à la Gare Centrale. Quand ils sortaient, bien, ils étaient tirés par une locomotive électrique jusqu'à la jonction de l'est.

4180

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4185 M. BELHUMEUR :

Et de là, ils se rendaient par la subdivision Saint-Laurent jusqu'à la jonction Jacques-Cartier et ensuite, via le CP, subdivision Lachute et subdivision Trois-Rivières jusqu'à Mascouche, Trois-Rivières, etc.

4190

On dit : Bon, les rails sont pas bonnes sur le CP. Bon, bien, je consultais des documents, là, la vitesse autorisée entre Saint-Martin jonction puis Mascouche, à ce moment-là, c'était de quatre-vingt milles à l'heure (80 m/hre) pour les trains de passager avec réduction de vitesse de soixante-dix (70 m/hre) ou soixante-quinze (75 m/hre) dans les courbes. Disons que c'est assez intéressant, là, alors qu'actuellement les voies de la subdivision du Saint-Laurent, la vitesse autorisée, là, présentement, comme le train qui a passé ce matin à neuf heures et trente (9 h 30) le train de passager, sa vitesse maximum autorisée c'est soixante-quinze milles à l'heure (75 m/hre) donc, un peu moins, avec réduction de vitesse à soixante (60 m/hre) dans la courbe à l'Assomption.

4195

4200

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4205 M. BELHUMEUR :

Alors, moi, je préconise, là, qu'on prend un bon respire, là, puis qu'on regarde ça comme il faut avant d'autoriser surtout la section le long de l'autoroute 640. Techniquement c'est possible de mettre un train dans le milieu d'une autoroute. Disons que ça se fait ailleurs aux Etats-Unis, là, j'en ai vu des exemples mais sous de meilleurs climats. Ça se fait techniquement mais ce qui s'est fait aux Etats-Unis, c'est que c'était déjà prévu d'avoir des trains dans le milieu de l'autoroute quand on construisait l'autoroute. Donc, les viaducs étaient faits en conséquence, les courbes en conséquence, les dégagements puis le drainage en conséquence.

4210

4215

Là, c'est sûr qu'il va y avoir des gros problèmes d'insertion mais le temps il va falloir qu'il fasse le tour des piliers puis il va falloir qu'il se penche en dessous des viaducs pour passer. Puis

s'ils parlent d'électrifier ça à vingt-cinq mille volts (25 000 v), il va falloir qu'ils se penchent encore plus pour passer en dessous des viaducs.

4220 Maintenant, ça, on n'a pas vu ça en service encore, là. On a de la neige puis l'autoroute c'est un milieu salin. Puis les équipements électriques des trains ils aiment pas le sel du tout, du tout.

LE PRÉSIDENT :

4225 Non, mais le problème technique, évidemment, quand une option est retenue, il va falloir répondre à tout ça et ce qui fait la différence entre une bonne option et une mauvaise option pour toutes les...

4230 M. BELHUMEUR :

Bon. En tout cas, j'ai hâte de voir ça en usage.

LE PRÉSIDENT :

4235 D'accord.

M. BELHUMEUR :

4240 Alors, c'est ça que je préconise. Je préconise donc le service avec Mascouche, Montréal, en passant par le CP...

LE PRÉSIDENT :

4245 Oui.

M. BELHUMEUR :

4250 ... avec une gare au lieu de l'intersection de la 25, avec des autobus sur voie réservée sur le pont.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4255

M. BELHUMEUR :

Et puis l'autre ligne telle quelle directement à la Gare Centrale et puis en fonction bi-modale. Je peux tu continuer?

4260

LE PRÉSIDENT :

Très rapidement. Deux (2) minutes.

4265

M. BELHUMEUR :

Bon. L'AMT préconise de réduire la vitesse des trains entre Le Gardeur puis Repentigny, là, pour atténuer les nuisances sonores. Ça, je ne vois pas en quoi ça peut atténuer les nuisances sonores le fait de réduire la vitesse du train. Ça, ce n'est pas vrai du tout. L'origine du bruit du train, ça vient des roues, des rails puis des moteurs. Puis il y a d'autres moyens techniques de réduire la vitesse. Moi, je pense qu'il y a une autre raison, là, à ça, ce n'est pas la raison de réduire de soixante (60) à quarante (40), là. Moi, je trouve que ça a pas d'allure ça.

4270

LE PRÉSIDENT :

4275

D'accord.

M. BELHUMEUR :

4280

Puis je conteste ça.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4285

M. BELHUMEUR :

Alors, c'est pas mal ce que j'avais à dire. Je voulais rajouter une autre chose.

4290 Éventuellement, là, dans le cas de la subdivision Saint-Laurent, il va y avoir un surplus de trains de
4295 marchandises, là, tous les trains qui vont sortir du Port de Montréal vont passer par la subdivision
du Saint-Laurent. Ils vont venir encombrer davantage cette voie-là, là. Ça, c'est une question de
cinq (5) ans pas plus.

LE PRÉSIDENT :

4295

O.K. D'accord. Alors, merci énormément pour...

M. BELHUMEUR :

4300

Si jamais vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à m'en poser.

LE PRÉSIDENT :

4305

Rassurez-vous, et on a toutes vos coordonnées. Elles n'ont pas changé depuis l'autre
commission.

M. BELHUMEUR :

4310

Donc, manque de temps, je ne continue pas mais j'en aurais pas mal long à dire encore.

LE PRÉSIDENT :

4315

D'accord. Et si vous avez de l'information par écrit par la suite...

M. BELHUMEUR :

4320

Ça va me faire plaisir.

LE PRÉSIDENT :

4320

Merci beaucoup, Monsieur Belhumeur.

M. BELHUMEUR :

4325 Merci, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

4330 Alors, il me reste le droit à la rectification si monsieur Hardy aimerait bien s'en prévaloir.
Alors, je l'invite à venir nous parler de ça.

M. JEAN HARDY :

4335 Oui. Alors, bonjour, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire. Dans un premier temps, l'AMT tient à remercier tous les intervenants, du simple citoyen aux organismes publics qui ont pris le temps et mis les efforts pour préparer des mémoires de qualité et venir les présenter, et ce, qu'ils soient en faveur ou non du projet de l'AMT.

4340 Nous avons noté hier soir et cet après-midi plusieurs éléments soulevés dans les mémoires présentés pour lesquels il nous fera plaisir d'éclairer la Commission et les intervenants, que ce soit en termes de précisions, de corrections ou de simples commentaires, et ce, sur chacun des mémoires présentés, mais considérant les efforts mis pour la rédaction des mémoires, l'AMT tient à prendre le temps pour lire et commenter de façon appropriée chacun des mémoires. Si la Commission nous l'autorise, l'AMT s'engage à les commenter par écrit pour le vendredi vingt-trois
4345 (23) janvier deux mille neuf (2009) au plus tard et à répondre à toutes autres questions que la Commission aurait pour l'AMT suite au dépôt de ces mémoires.

4350 Il nous fera plaisir de commenter tous les enjeux soulevés dans les mémoires déposés devant la Commission, entre autres, le choix du scénario, l'impact visuel de l'étagement du boulevard Pierre-Le-Gardeur, le prolongement du train à l'Assomption, la protection des terres agricoles, la mise en service partiel de portion du tracé, les projets de voies réservées en complémentarité du train de l'est, l'électrification partielle ou complète, les sites Inter Propane, General Dynamics et tous les autres enjeux.

4355 En terminant, je me joins à toute l'équipe de l'AMT pour remercier également toute l'équipe de la Commission pour la façon professionnelle et rigoureuse avec laquelle vous avez mené les audiences publiques sur le projet du train de l'est.

4360 LE PRÉSIDENT :

4365 Merci beaucoup, Monsieur Hardy et la Commission vous accorde, avec grand plaisir, le temps jusqu'au vingt-trois (23) janvier et évidemment la Commission s'intéresse aussi, de façon importante, à tout ce que vous avez à dire au-delà de la simple correction des faits et notamment les options que vous avez entendues. Il va de soi, évidemment, la Commission n'a pas le droit et n'est pas non plus en mesure de vous demander de refaire une autre étude d'impact à propos d'une autre option. Ce n'est pas ça.

4370 Mais tout ce qui milite contre, entre ce moment-ci et la rétention d'une option par rapport à d'autres, vous avez entendu tous les arguments, ça serait très, très utile pour nous et très apprécié.

4375 Deuxièmement, les autres éléments, toutes les questions qui restent en suspens comme on vous a déjà envoyé, il y a certaines questions qu'on attend, alors on présume qu'on va recevoir ça dans le même délai?

M. JEAN HARDY :

Très rapidement, oui.

4380 LE PRÉSIDENT :

Alors voilà. Merci beaucoup, Monsieur Hardy, pour l'engagement. Évidemment, dès qu'on reçoit l'information, ça sera rendu public. Merci beaucoup.

4385 Alors, il me reste à vous dire que cela met un terme à la phase audiences publiques de la Commission chargée d'étudier le dossier de train de l'est lien Mascouche, Terrebonne, Repentigny. Évidemment, vous savez qu'il y a le processus québécois d'évaluation des impacts, il y a un volet public qui est à la charge du BAPE selon le choix de la ministre. Il y a aussi une évaluation qui se fait en parallèle en même temps par l'équipe ministérielle à caractère... ça se fait de toute façon tous les projets. Madame la ministre recevra les fruits de ses deux (2) analyses qui se mènent en parallèle et aura le loisir sur la base de sa meilleure lecture de ces deux (2) analyses de faire la recommandation à ses collègues, au Conseil des ministres et le Conseil prendra la décision finale toujours dans l'intérêt général, c'est sûr, alors soit autoriser le projet tel que proposé, le modifier ou le rejeter, ça leur appartient en tant que gardien ultime de l'intérêt public.

4395 Nous avons, comme vous le savez, jusqu'au plus tard le neuf (9) avril et d'ici là, on est en

4400 mode enquête jusqu'à la fin. Pour les corrections, comme on a accordé la date du vingt-trois (23) à l'Agence, donc c'est accordé à tout le monde. Alors, si vous avez des corrections de faits à apporter à notre attention, faites-le jusqu'au vingt-trois (23) et au-delà de ça, s'il y a des informations pertinentes, je vais vous donner dix (10) jours franc après le vingt-trois (23) janvier donc pour apporter ça à notre attention si vous jugez que c'est approprié.

4405 On s'est joint à quatre (4) ou cinq (5) équipes d'analyses supplémentaires, que ce soit au niveau des présentations des municipalités et des MRC, que ce soit au niveau des ONG et des groupes représentants de la société civile, que ce soit des citoyens en tant que citoyens ou en tant qu'experts et spécialistes, votre contribution est absolument extraordinaire et c'est ce qui nous distingue parmi quelques pays au monde et puis il faut qu'on se le rappelle parce que c'est ça qui assure que notre système marche et marche bien et toujours dans l'intérêt public.

4410 Merci beaucoup et le prochain rendez-vous ça sera quand le rapport sera rendu public par madame la Ministre. Merci encore. Et merci évidemment à l'équipe du Centre de service partagé du Québec et madame Langevin pour son travail. Merci.

4415 **AJOURNEMENT**

SERMENT D'OFFICE

4420 Je, soussignée, FRANCINE LANGEVIN, sténographe officielle, dûment assermentée comme telle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont la transcription exacte et fidèle de mes notes prises au moyen du sténomasque, le tout en accord avec la Loi.

4425 Francine Langevin, s.o