



**PROJET DE TRAIN DE L'EST – LIEN FERROVIAIRE ENTRE  
MASCOCHE/TERREBONNE ET REPENTIGNY**

**Rectification des faits par l'Agence métropolitaine de transport  
sur le**

***Mémoire soumis par les procureurs de General Dynamics Produits de  
défense et Systèmes tactiques – Canada inc. (GD-OTS Canada), HEENAN  
BLAIKIE AUBUT, le 4 février 2009***

**déposé au BAPE sous le numéro DM36  
suite aux audiences publiques tenues  
les 9 et 10 décembre 2008 et les 13 et 14 janvier 2009**

**Montréal, le 23 février 2009**

Page 15, onglet 11 :

Art. 16 : « Des discussions avec tous les intervenants et les propriétaires concernés par le projet ont déjà eu lieu et se poursuivront au cours des prochains mois ».

Art. 17 : Cependant, aucune évaluation du coût de ces indemnités possibles ou probables n'est faite.

Rectificatif apporté par l'AMT :

Le processus d'acquisition des terrains requis par l'AMT pour la réalisation du projet du train de l'Est se poursuit tout au long du projet dans un processus de gré à gré dans un premier temps. L'arpentage, les évaluations foncières et la caractérisation des sols, sont réalisés en premier lieu, et ont été faits pour tous les terrains ciblés, y compris celui de GD-OTS Canada. Effectivement, l'arpentage et l'évaluation environnementale du site de GD-OTS Canada ont été faits en 2008 et plusieurs discussions avec GD-OTS Canada ont déjà eu lieu sur le passage du train sur leur terrain. D'août 2006 au 30 janvier 2009, GD-OTS Canada et l'AMT se sont réunis à douze reprises pour faire le point sur l'avancement le projet et du passage du train sur la propriété de GD-OTS Canada et ce, sans compter les nombreuses conversations téléphoniques. GD-OTS Canada désirant rester propriétaire du terrain, la forme privilégiée par ce dernier pour le passage du train sur le terrain de GD-OTS Canada serait une servitude consentie à l'AMT. GD-OTS Canada désirait cependant attendre de connaître la position finale de Ressources Naturelles Canada (RNC) avant d'entamer les discussions en vue d'établir un protocole d'entente entre GD-OTS Canada et l'AMT.

Page 16, onglet 11 :

Art. 21 : Aucune mesure d'atténuation spécifique à GD-OTS Canada n'est prévue (p.268).

Rectificatif apporté par l'AMT :

GD-OTS Canada et l'AMT ont signé un protocole d'entente en octobre 2006 afin de faire réaliser une étude de risques relié au passage du train de l'Est sur le terrain de GD-OTS Canada. Le choix du consultant expert BakerRisk, de réputation mondiale dans le domaine d'analyse des risques reliés aux explosifs, a été fait d'un commun accord entre GD-OTS Canada et l'AMT. D'ailleurs, c'est GD-OTS Canada qui informait l'AMT par courriel le 4 juillet 2006 de l'expertise de BakerRisk en ce domaine en nous écrivant que « *vous trouverez ci-joint la proposition de Baker Engineering and Risk Consultants, Inc. Un fait intéressant : le Dr Bennett qui fera l'analyse si Baker est choisi, a fait une étude de vulnérabilité au déraillement des trains de marchandise exposés à l'onde de choc et aux surpressions d'une détonation* ».

Une clause de confidentialité dans le protocole d'entente, compréhensible compte tenu de la nature des opérations de GD-OTS Canada, liait les parties. Par conséquent, que toutes les discussions sur les impacts potentiels sur la sécurité relatifs au passage du train sur leur propriété et les mesures d'atténuation requises n'ont eu lieu que dans le cadre de l'étude de BakerRisk, afin de conserver le caractère confidentiel exigé par GD-OTS Canada. C'est la raison pour laquelle toutes les analyses, calculs, résultats et mesures d'atténuation en fonction des différents risques, se retrouvent dans l'étude de risques de BakerRisk et non dans l'étude

d'impact. Toutes les préoccupations ou source d'inquiétude de GD-OTS Canada ont été prises en compte et sont adressées dans l'étude de BakerRisk.

Par ailleurs, à la demande du MDDEP, l'étude de BakerRisk a été déposée pour fins d'analyse, une fois que l'autorisation de GD-OTS Canada sur son contenu, ait été obtenue. De plus, aucune contrainte environnementale n'avait été identifiée sur le site de GD-OTS Canada.

Par surcroit, il est inexact de prétendre qu'aucune mesure d'atténuation spécifique à GD-OTS Canada n'est prévue. En effet, nous référons également au rapport de BakerRisk, version finale du 19 septembre 2008 dans lequel toutes les mesures d'atténuation requises pour le projet y sont mentionnées, entres autres :

- La construction d'une berme de terre de 4 mètres de hauteur avec muret de blocs de béton tout le long du tracé dans le rayon de sécurité « D7 ».
- La conception de la voie ferrée pour une circulation des trains à 45 mph dans la section du tracé située dans la zone « D7 ».
- L'utilisation des nouvelles locomotives bi-modes pour le train de l'Est, comprenant deux moteurs diesel qui fonctionneront simultanément. Toutefois, ces locomotives peuvent fonctionner avec seulement un moteur diesel ce qui signifie qu'un arrêt de la locomotive causé par une panne simultanée des deux moteurs est hautement improbable.
- Le plan des mesures d'urgence spécifiera que les passagers ne devront pas être évacués dans la zone « D7 ». À cette fin, une locomotive en attente sera utilisée pour venir pousser le train jusqu'à la prochaine gare.
- Les réservoirs de diesel de la locomotive seront compartimentés (en 4 parties au moins) et le dessous des réservoirs sera à au moins 15 pouces au-dessus des rails, comparativement aux 12 pouces usuellement requis. (...) Cette mesure devrait également réduire la probabilité d'un feu dans le cas où la locomotive serait frappée par des débris résultant d'un incident sur le site de GD-OTS Canada.
- Un chasse-pierres ou un système semblable sera installé à l'avant de la locomotive afin de réduire les probabilités que des débris fassent dérailler le train.
- Un pont d'étagement est proposé au croisement du boulevard Pierre-Le Gardeur et de la voie ferrée afin qu'aucun conflit entre les usagers de la route et le train ne puissent causer l'arrêt du train dans la zone « D7 ». Une nouvelle voie ferrée sera construite entre Repentigny et Charlemagne pour les trains de l'AMT; ce qui signifie que le train de l'AMT n'aura pas à arrêter pour laisser passer un train de marchandises du CN, diminuant de cette façon la possibilité que le train ait à arrêter dans la zone de distance « D7 » des entrepôts de GD-OTS Canada.
- La structure des voitures de passagers est très solide (semblable à celle des modules sur terre résistant aux explosions). Les calculs et les comparaisons aux résultats de tests indiquent qu'ils ne subiraient que de légers dommages lors d'un événement.

Pages 16 et 17, onglet 11 :

Art. 22 : À la page 287, il est noté certains inconvénients du futur tracé de la voie ferrée pour l'entreprise Recyclage AIM Ltée; cependant, rien n'est noté concernant les opérations de GD-OTS Canada sur sa propriété à Le Gardeur.

Art. 24 : de nouveau, à la section 6.7.2.1, le rapport note certains inconvénients subis à la propriété de l'entreprise Recyclage AIM Ltée (contraintes en ce qui a trait à l'utilisation de l'espace disponible sous la structure), mais rien en ce qui concerne GD-OTS Canada.

Rectificatif de l'AMT :

Nous référons au rectificatif précédent dans lequel nous avons énoncé que GD-OTS Canada et l'AMT ont signé un protocole d'entente visant la réalisation d'une étude de risques, et que pour respecter le caractère confidentiel des opérations de GD-OTS Canada, c'est dans le cadre de cette étude que ce sont faites toutes les analyses reliées aux différents risques possibles, leurs impacts ainsi que l'identification des mesures d'atténuation éventuelles. Des contraintes environnementales (sols contaminés) ont été identifiées pour Recyclage AIM Ltée mais pas pour GD-OTS Canada. Pour ce qui est des contraintes reliées à la structure d'insertion du tracé au centre de l'A-640, elles ne touchent évidemment que Recyclage AIM Ltée qui est situé à proximité.

Par ailleurs, il est important de noter que dès l'annonce du projet par le gouvernement du Québec en mars 2006, le passage du tracé sur le site de GD-OTS Canada a été priorisé par l'AMT. C'est d'ailleurs dès ce moment que des échanges informels ont commencé et la première rencontre entre les dirigeants de GD-OTS et l'AMT a eu lieu en août 2006.

Pages 18 et 19, point III, A)

A) Le mandat : (...) Une inquiétude majeure de GD-OTS Canada à l'égard du projet du Train de l'Est de l'AMT porte sur la sécurité d'une telle ligne de train de banlieue traversant ses terrains et ses installations.

13. Demande d'audience publique : Une personne, un groupe ou une municipalité peut, dans le délai prévu au premier alinéa de l'article 11, demander par écrit au ministre la tenue d'une audience publique relativement à ce projet, « en lui faisant part des motifs de sa demande et de son intérêt par rapport au milieu touché par le projet ».

Rectificatif de l'AMT

Il ressort que dans les faits, GD-OTS Canada n'a pas jugé opportun de demander la tenue d'audiences publiques sur le projet, et ne s'est pas manifesté dans le délai prescrit à l'article 11 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*. En effet, jamais GD-OTS Canada n'a manifesté l'intention de faire quelque demande que ce soit. Au contraire, compte tenu des discussions qui ont eu lieu depuis l'été 2006, il semblait clair que l'AMT et GD-OTS Canada collaboraient et recherchaient une entente commune satisfaisant les deux parties. Jamais avant le mémoire du 4 février 2009, GD-OTS Canada n'a jamais fait valoir que le passage du train sur son terrain constituait un danger pour la sécurité des usagers. D'ailleurs, les rapports émis par BakerRisk ne remettaient jamais en question la sécurité des usagers du train de l'Est.

Page 20, onglet 12,

Art. B) b) « (...) ce qui donne un total de plus de 6 000 passagers/passages par période de 24 heures (alors que le seuil pour un achalandage lourd est de 5 000 passagers/passages par période de 24 heures) selon les normes confirmées par RNC »;

Rectificatif de l'AMT :

Le seuil de 5000 passagers/passages par période de 24 heures pour déterminer un achalandage lourd et donc l'application de la distance « D7 », s'applique à une route.

En effet, à l'onglet 19, d'après le document du 7 janvier du consultant ABS Consulting, le tableau 1 de la page 3 définit « les distances entre une route et la source d'explosifs ». On y fait spécifiquement référence à des véhicules, la note au bas du tableau spécifiant « nombre de véhicules dans une période de 24 heures » (la traduction est de nous).

De plus, le mémoire fait référence à des normes confirmées par RNC. Il serait utile que la Commission demande le dépôt de ces normes, afin de dissiper tout doute quant à leur interprétation en relation avec un chemin de fer et le nombre de passagers et non par rapport à des véhicules automobiles.

Enfin, l'étude de BakerRisk mentionne clairement que le train de l'Est ne sera exposé à une menace d'explosion accidentelle aux entrepôts de GD-OTS Canada que pour l'équivalent de 34 minutes par jour, 5 jours par semaine, alors que les normes utilisées pour déterminer la distance « D7 », sont applicables pour la circulation sur une route durant 24 heures, 7 jours par semaine et avec des véhicules beaucoup plus vulnérables que les voitures de train (autobus, automobile, motocyclette, camions citernes et matières dangereuses, etc.) Le passage du train représente donc 1,7 % de l'exposition reliée à une route sur une semaine donnée.

1. Il est prioritaire pour l'AMT d'assurer la sécurité du public face aux risques inhérents aux poudrières et à la fabrique de munitions de General Dynamics. Ces exigences de sécurité requièrent, entre autres, des éloignements conformes aux « principes de quantités-distances » et, dans certains cas, certaines mesures d'atténuation, telles que la construction de bernés.
2. Le *Manuel des principes de quantités-distances* aborde de façon numérique seulement la question de l'achalandage des routes, et non celle des chemins de fer. Selon l'AMT, aucun facteur unique ne constitue une panacée afin d'en arriver à qualifier l'achalandage d'un chemin de fer de léger, moyen ou lourd et de déterminer les distances applicables.
3. Par conséquent, l'AMT doit exprimer son désaccord face aux conclusions du mémoire des procureurs de General Dynamics, qui suggèrent que l'augmentation du nombre projeté de passagers impose automatiquement la limite de distance « D7 », sans considérer les autres facteurs applicables, tels qu'analysés dans le rapport Baker Risk mandaté par l'AMT.
4. L'AMT doit également exprimer son désaccord face au mémoire au motif qu'il aborde comme seule mesure d'atténuation possible la réduction des quantités d'explosifs sur le site, insistant ainsi sur les conséquences financières qui pourraient en découler pour General Dynamics. Le mémoire omet de traiter des mesures d'atténuation déjà

envisagées, dont la construction d'une berme de terre et de blocs de béton de quatre (4) m. de hauteur conforme au *Manuel*.

5. En somme, selon l'AMT, les conclusions du mémoire des procureurs de General Dynamics suggérant l'application des distances « D7 » reposent sur une analyse d'achalandage en apparence incomplète qui omet de considérer l'ensemble des facteurs applicables aux situations ferroviaires. Il s'impose donc de préférer à ce mémoire l'analyse et les conclusions des professionnels de Baker Risk retenus par l'AMT.

Page 21, onglet 12 :

Art. B) c) : Selon l'ingénieur Lacoursière (...), l'étude de risque de l'AMT (pour le réservoir de propane à Mascouche), a été réalisée avec un logiciel qui a tendance à sous-estimer le rayon d'impact d'une explosion de ce type (...). Une telle sous-estimation inquiète GD-OTS Canada en ce qui a trait à l'évaluation du risque faite par l'AMT du tracé de la voie ferrée traversant sa propriété à Le Gardeur.

Rectificatif de l'AMT :

L'analogie faite par GD-OTS Canada à l'étude de risque faite pour Inter-Propane et la gare de Mascouche, ne s'applique pas et est inappropriée. Dans ce cas précis, Inter-Propane relève du plan d'urgence de la municipalité de Mascouche. Le choix du consultant et la conduite de cette étude a donc été réalisée par la municipalité de Mascouche à la demande de l'AMT. D'autre part, la source de risque d'entreposage de propane ne peut être comparée à celle d'un entreposage d'explosifs en termes de méthodologie d'évaluation du risque.

Par ailleurs, l'AMT est très étonnée de cette affirmation compte tenu que dans le cas du terrain de GD-OTS Canada, le choix du consultant expert BakerRisk a été fait d'un commun accord entre GD-OTS Canada (SNC TEC à l'époque) et l'AMT. Ce consultant est un expert reconnu mondialement dans le domaine. Tout au long de l'étude qui a duré 2 ans, GD-OTS Canada et l'AMT ont collaboré activement afin de s'assurer que tous les risques potentiels soient pris en compte. Les rapports étaient revus et commentés par chaque partie. La berme le long du tracé a été ajoutée à la demande expresse de GD-OTS Canada bien que les conclusions de l'étude de BakerRisk ne la jugeaient pas requise. De plus, les rapports de BakerRisk étaient transmis à RNC par GD-OTS Canada.

Pour les audiences du BAPE, l'AMT a obtenu l'approbation écrite de GD-OTS Canada avant de rendre public le rapport de BakerRisk. Des modifications requises par GD-OTS Canada ont d'ailleurs été apportées pour qu'il ne compromette pas la sécurité de leurs opérations.

Page 24, onglet 14 :

Art. C) : Depuis le début du projet de l'AMT, GD-OTS Canada a toujours assuré l'AMT de son entière collaboration tant et aussi longtemps que ses opérations n'étaient pas affectées négativement.

Il est important de comprendre que GD-OTS Canada n'a été mis au courant des impacts possibles sur ses opérations qu'à compter du mois d'août 2008 (...).

#### Rectificatif de l'AMT :

Cette affirmation est inexacte. En effet, la firme BakerRisk, mandatée dès l'automne 2006 a émis plusieurs versions de son rapport d'étude de risque entre janvier 2007 et décembre 2008. GD-OTS Canada a eu copie de tous ces rapports et les a commentés. Ces rapports ont également été présentés à RNC. Nous résumons les dates d'émission ainsi que les principaux éléments soulevés dans ces rapports :

#### Rapports de Baker Risk :

- Émission du 30 janvier 2007 (préliminaire): tableaux avec distances « D-7 », calcul du risque avec maximum de 300 passagers par train, 16 trains par jour. Proposition d'une berme de protection.
- Émission du 29 mai 2007 (préliminaire) : tableaux avec distances « D-7 », calcul du risque avec maximum de 300 passagers par train, 16 trains par jour. Proposition d'une berme de protection.
- Émission du 19 octobre 2007 (final) : tableaux avec distances « D-7 », calcul du risque avec maximum de 300 passagers par train, 16 trains par jour. Proposition d'une berme de protection.
- Émission du 1<sup>er</sup> février 2008 (final révisé) : tableaux avec distances « D-5 », calculs de risques avec 256 passagers par train, 16 trains par jour. Proposition d'une berme de protection.
- Émission 26 mars 2008 (final révisé) : tableaux avec distances « D-5 », calculs de risques avec 256 passagers par train, 16 trains par jour. Proposition d'une berme de protection.
- Émission 19 septembre 2008 (final révisé, version anglaise et pour le BAPE, version française) : tableaux avec distances « D-5 », calculs de risques avec 256 passagers par train, 16 trains par jour.

En résumé, dès janvier 2007 et jusqu'en février 2008, le rapport de BakerRisk faisait état de la distance « D7 », de la construction d'une berme et d'un potentiel de 4 800 passagers par jour (300 passagers X 16 trains/jour) sur le tracé situé sur le terrain de GD-OTS Canada. La distance « D7 » était donc déjà retenue dans le rapport.

La distance « D5 » n'a été retenue qu'à partir du rapport du 1<sup>er</sup> février 2008 suite à une recommandation de RNC à GD-OTS Canada (transmission d'un courriel dont copie nous a été remise). Dans cette directive, il est mentionné que toutes les poudrières de GD-OTS Canada devront se conformer aux cercles de distance « D5 » face à la ligne de train de banlieue. Aux endroits où la ligne se trouve dans les cercles de distance « D7 », une barricade devra être construite. Si une poudrière existante ou à construire ne se conforme pas à la distance « D5 », les limites de quantités ou la classification des explosifs qui y sont entreposés devra être modifié afin de garder la licence pour ces poudrières. Les rapports de BakerRisk à partir du 1<sup>er</sup> février 2008 ont donc retenu la distance « D5 » suite à cet avis de RNC.

Page 24, onglet 16 :

Art. D) : Le rapport (du 19 septembre 2008) prend pour acquis l'exigence d'une distance désignée comme étant « D5 », soit la distance minimale d'éloignement requise pour certaines routes; aucune discussion n'est faite de la distance « D7 » qui est la distance d'éloignement normalement requise pour les routes achalandées ou pour les bâtiments où des personnes peuvent se trouver.

Rectificatif de l'AMT :

Tel que mentionné au point précédent, l'étude de risques de BakerRisk a tenu compte de la distance « D5 » qu'à partir de la recommandation même de RNC à GD-OTS Canada (courriel du 16 octobre 2007). Jusqu'à ce moment, les rapports de BakerRisk faisaient état de la distance « D7 ».

Page 26, onglet 15 :

Art. F) : Dans les échanges entre GD-OTS Canada et RNC, de même que dans la lettre d'autorisation du 5 décembre 2008, l'achalandage doit être en tout temps conforme aux prévisions de l'AMT du mois d'août 2008 à savoir, maximum de 16 trains par jour, maximum de 700 personnes par jour sur la ligne de train dans le rayonnement du site de GD-OTS Canada et 500 personnes par jour à la gare de Le Gardeur (...)

Rectificatif de l'AMT :

GD-OTS Canada fait référence aux prévisions d'achalandage du mois d'août 2008. L'AMT n'a aucune idée d'où viennent ces chiffres. Cette lettre ne nous ayant pas été transmise, nous n'avons pu la questionner en temps opportun quant aux chiffres avancés et apporter les correctifs appropriés immédiatement. Il n'y a donc pas eu de nouvelles prévisions d'achalandage de la part de l'AMT en août 2008, que ce soit le chiffre d'un maximum de 700 passagers par jour pour le train ou celui de 500 personnes par jour pour la gare de Repentigny. L'AMT ne s'est jamais engagée envers ces chiffres de quelque façon que ce soit. L'étude d'impact a été déposée au MDDEP le 2 mai 2008, et les chiffres d'achalandage à court et long terme (10 ans) n'ont pas changé avant les audiences publiques du BAPE, tel que confirmé par courriel à GD-OTS le 5 décembre 2008, soit 1612 passagers à court terme et 3454 passagers à long terme. D'ailleurs le rapport final de BakerRisk émis le 19 septembre 2008, faisait toujours état de 256 passagers par train pour 16 trains par jour (total de 4 096 passagers par jour). RNC a donc toujours été au courant de l'achalandage prévu.

Ce n'est que pour l'achalandage ultime ( $\pm$  20 ans), tel que présenté aux audiences du BAPE, en supposant que les stationnements de Mascouche et Terrebonne soient à pleine capacité, que l'achalandage pourrait être de l'ordre de 6 571 passagers par jour sur le tronçon GD-OTS (soit 411 passagers en moyenne par trains de 10 voitures). Tous ces chiffres sont cohérents avec les acétates présentés au BAPE lors des audiences publiques.

Page 29,

Art. V. Les conclusions : (...) Tel qu'il appert des études effectuées par les consultants externes (autant BakerRisk pour le compte de l'AMT que ABS Consulting pour le compte de GD-OTS Canada).

Rectificatif de l'AMT :

Tel que démontré précédemment, un protocole d'entente entre GD-OTS Canada et l'AMT visant la réalisation d'une étude de risques a été signée par les deux parties en octobre 2006. Le choix de BakerRisk s'est fait conjointement avec un appui de GD-OTS Canada (SNC-TEC). La firme ABS Consulting qui avait soumissionné pour l'étude, a terminé derrière BakerRisk au pointage d'évaluation des propositions. Par ailleurs, tous les rapports de BakerRisk ont été soumis à GD-OTS Canada et commentés par leurs intervenants. Les rapports de BakerRisk étaient d'ailleurs soumis par la suite à RNC directement par les intervenants de GD-OTS Canada.

Onglet 21, lettres d'ABS Consulting des 7 janvier et 3 février 2009 :  
Contre-expertise d'ABS Consulting

Rectificatif de l'AMT :

L'AMT entend soumettre une version révisée de l'étude de risques réalisée par BakerRisk pour le jeudi 26 février 2009. Ce rapport tiendra compte des éléments suivants :

- utilisation de la révision 4 du « Technical Paper 14 » émise en novembre 2008;
- l'approche sur les fragments primaires inclus dans la méthodologie TP14, adresse spécifiquement les fragments primaires ainsi que le phénomène d'écran créé par les murs des magasins et les barricades;
- des notes de bas de page seront ajoutées au rapport pour identifier les références, les sources d'information et clarifier certains termes techniques comme "Bullet Proof" (à l'épreuve des balles);
- les analyses seront basées sur l'achalandage à l'ultime ( $\pm 20$  ans) soit 6 571 passagers par jour;
- la relation entre nombre de véhicules et nombre de passagers telles qu'appliquée par RNC sera également discutée.