

Projet Train de l'Est : Lien Mascouche-  
Terrebonne-Repentigny

6211-14-008

Heenan Blaikie Aubut

PAR TÉLÉCOPIE  
ORIGINAL PAR MESSAGER

**Avocats-conseils**

Le très honorable Pierre Elliott Trudeau, C.P., C.C., C.H., c.r., MSRC (1984-2000)

Le très honorable Jean Chrétien, C.P., c.r.

L'honorable Donald J. Johnston, C.P., c.r.

Pierre Marc Johnson, MSRC

Peter M. Blaikie, c.r.

André Bureau, O.C.

Le 3 avril 2009

Madame Marie-Josée Méthot  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission d'enquête  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Notre référence : 045091-0002

**Objet : Projet de Train de l'Est de l'Agence métropolitaine de Transport (« AMT »)  
lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny  
RE : Réponse à la rectification des faits par l'AMT (23 février 2009) sur le  
mémoire soumis par les procureurs de General Dynamics Produits de  
défense et Systèmes tactiques Canada Inc. le 4 février 2009**

---

Chère Madame,

Il nous fait plaisir de vous transmettre au nom de notre cliente, General Dynamics Produits de défense et Systèmes tactiques-Canada Inc. (« GD-OTS »), notre réponse au document intitulé « Rectification des faits par l'Agence métropolitaine de transport » produit le 23 février 2009 (dossier : DA32).

Nous avons retardé la présente réponse dans l'attente de la version révisée de l'étude de risques réalisée par BakerRisk devant être produite le jeudi 26 février 2009, et dont nous n'avons toujours pas reçu copie ou pris connaissance.

Nous présumons, de ce fait, mais également pour d'autres motifs, que l'AMT révisé présentement les détails de sa proposition particulièrement en ce qui a trait à la propriété de notre cliente. Celle-ci a appris que l'AMT serait notamment, en train de mener une étude pour évaluer la possibilité de construire un tunnel de surface dans lequel le train circulerait sur le terrain de notre cliente. Cependant, nous ne pouvons laisser sous silence et sans réponse certains des éléments des rectifications ci-haut mentionnées.

PIERRE C. BELLAVANCE

T 418 649.5476  
F 1 866 297.8755  
pbellavance@heenan.ca

900, boul. René-Lévesque Est  
Bureau 600  
Québec (Québec)  
Canada G1R 2B5

www.heenanblaikie.com

1. Page 15, onglet 11, réponse au rectificatif de l'AMT :

GD-OTS ne nie aucunement qu'il y ait eu de nombreux pourparlers dans le passé. Cependant, eu égard au fait que la présence du train de passagers pourrait affecter, par l'application du critère « D7 » de Ressources Naturelles Canada (« RNC »), 45% de sa capacité d'entreposage d'explosifs, il nous semble important de souligner que :

- i) Tous les pourparlers auxquels réfère l'AMT ont toujours été faits sous réserve que GD-OTS ne subirait aucun préjudice du fait du passage du Train de l'Est sur sa propriété ;
- ii) L'arpentage des terrains de notre cliente a été effectué le 7 mars 2009, contrairement à l'énoncé de l'AMT.
- iii) L'évaluation environnementale du site de notre cliente a débuté le 10 septembre 2008, par la remise à ABS Environnement Inc., firme retenue par l'AMT, de documents en possession de notre cliente concernant la caractérisation de son site. Lors de la visite du site, cet expert a effectué un repérage visuel des lieux. Aucun prélèvement n'a été fait.

2. Page 16, onglet 11, réponse au rectificatif de l'AMT :

L'Étude d'impact sur l'environnement commandée par l'AMT (dossier PR3) identifie, à la page 268, des mesures d'atténuation particulières. Le nom de notre cliente n'apparaît pas dans la liste des sites où des mesures seront requises et aucune référence à l'étude de risques de BakerRisk (dossier PR8.5) n'est faite pour souligner que des mesures seront requises.

RNC a, depuis, statué que les mesures d'atténuation énoncées dans l'étude de risques de BakerRisk (dossier PR8.5) sont inappropriées pour conserver intacts les permis d'opérations présentement en vigueur à l'usine de notre cliente.

3. Pages 16 et 17, onglet 11, réponse au rectificatif de l'AMT :

Au moment de la préparation de l'Étude d'impact sur l'environnement (dossier PR3) aucun impact n'avait été identifié concernant les opérations de GD-OTS pour la bonne raison que l'évaluation de l'impact sur les capacités d'entreposage n'était toujours pas complétée. Il aurait été prudent d'inclure à la page 287 une note à l'effet que l'évaluation des impacts n'était pas complétée pour l'usine de notre cliente et qu'un rapport séparé serait soumis le cas échéant. Le texte présenté dans l'étude laisse présumer qu'aucun impact ne résultera du passage du train sur les terrains de notre cliente.

4. Pages 18 et 19, point III, A), réponse au rectificatif de l'AMT :

Premièrement, à compter du moment où quelqu'un demande une audience publique, il n'est pas nécessaire à tous les intervenants de signifier leur intérêt à être entendu. Tout au cours des discussions avec l'AMT, il a toujours été clair que l'absence d'impact sur les opérations de notre cliente était une condition impérative pour la réalisation du projet sur ses terrains. Ce n'est que lors de la réception de la lettre datée du 5 décembre 2008 provenant de RNC (onglet 16), que GD-OTS était informée officiellement des conditions extrêmement limitatives qu'imposerait cet organisme pour le passage de la ligne de chemin de fer du Train de l'Est. Le fait que le respect de plusieurs de ces conditions relève de la responsabilité de l'AMT, crée, à sa face même, un risque important pour les opérations de notre cliente. C'est à ce moment que la décision de faire des représentations a été prise. C'est aussi à ce moment que notre cliente a décidé de retenir les services d'une autre firme en évaluation de risques pour soumettre le rapport de BakerRisk à une contre-expertise.

Les conditions d'exploitation proposées par RNC ont convaincu GD-OTS Canada que la proposition de l'AMT, mainte fois discutée de bonne foi entre les parties et prenant pour base qu'aucun dommage ou limitation ne devait être causé aux opérations de son usine, du fait de la présence du train, ne saurait respecter cet impératif.

Il est maintenant évident que l'impact du passage du train sur les terrains de notre cliente représenterait des pertes d'emploi pour plus de 300 employés, principalement à l'usine de Le Gardeur, sans oublier 200 emplois de plus chez les fournisseurs québécois de notre cliente, dont plusieurs sont établis dans la région. L'impact sur ses capacités d'entreposage mettrait aussi notre cliente en défaut pour rencontrer ses obligations auprès du ministère de la Défense nationale, dont notre cliente est le fournisseur principal en matière de munitions conventionnelles, et en défaut pour rencontrer ses obligations contractuelles envers plusieurs de ses clients étrangers.

5. Page 20, onglet 12, réponse au rectificatif de l'AMT :

Il est évident, à la lumière de la documentation fournie par l'AMT et de l'analyse qu'en a faite GD-OTS, que le seuil de cinq mille (5 000) passagers par période de 24 heures sera atteint.

Au sujet de l'application de ces normes, GD-OTS rappelle qu'elle a produit, sous les onglets 16 et 18, les décisions officielles de l'organisme canadien chargé de la réglementation des usines d'explosifs et de munitions. RNC est le seul organisme canadien ayant juridiction pour l'établissement d'un périmètre de sécurité tant pour les personnes travaillant à l'usine de munitions que pour le public en général.

Il appert clairement de la section C.2.4 (groupe 4) des règles Q-D *quantity distance* de RNC (onglet 9, page C-2) que le chemin de fer de passagers constitue une installation du groupe 4 et que de telles installations exigent l'application des distances de type

« D7 » (heavy traffic). (voir les conclusions de notre expert Ben Harrison, onglet 20, page 5, section 2.2, sur section d).

6. Page 21, onglet 12, réponse au rectificatif de l'AMT :

Aucun commentaire.

7. Page 24, onglet 14, réponse au rectificatif de l'AMT :

Nous reprenons ici l'argumentaire exposé au point 4 de la présente réponse.

8. Page 24, onglet 16, réponse au rectificatif de l'AMT :

GD-OTS est d'avis que les opinions de BakerRisk et de l'AMT ne peuvent prévaloir sur cette question d'application du critère « D5 » ou « D7 », et que c'est la décision finale de RNC, qui lui a été transmise le 15 janvier 2009 (onglet 18), qui détermine les standards et normes applicables, compte tenu des nouvelles données sur l'achalandage anticipé.

9. Page 26, onglet 15, réponse au rectificatif de l'AMT :

En ce qui a trait aux prévisions d'achalandage du futur Train de l'Est, l'AMT elle-même, lors du témoignage de ses représentants, établit que cet achalandage pourrait atteindre six mille cinq cent soixante-et-onze (6 571) passagers, basé sur les projets d'aménagement des stationnements de Mascouche et Terrebonne qu'elle recommande dans ses études. Il est également à prévoir que ce nouveau mode de transport connaîtra une grande popularité à une époque où la population privilégie les solutions de transport respectant l'environnement et qui permettent d'éviter la circulation automobile dense. Cet achalandage accéléré, et qui est très certainement souhaité par l'AMT, lui permettra sûrement de mieux justifier les coûts de ce projet d'infrastructures.

10. Page 29, réponse au rectificatif de l'AMT :

Aucun commentaire.

11. Onglet 21, lettres d'ABS Consulting des 7 janvier et 3 février 2009, réponse au rectificatif de l'AMT :

GD-OTS attend toujours la version révisée des études de risques que devait réaliser BakerRisk ; elle se réserve formellement le droit d'y répondre après, bien entendu, l'avoir fait analyser par ses propres consultants.

Nous présumons du retard de l'AMT à produire l'expertise révisée de BakerRisk que cette dernière envisage d'autres hypothèses afin de garantir la sécurité des passagers du futur Train de l'Est et la viabilité à long terme des installations industrielles de GD-OTS.

Nous vous rappelons à cet effet que nous sommes d'avis que RNC a juridiction exclusive pour établir les règles de sécurité applicables en l'espèce et que les règles actuellement envisagées par cet organisme, eu égard au projet tel qu'il est actuellement défini, auraient un impact qui pourrait réduire (selon nos nouveaux calculs basés sur la localisation exacte de l'emprise du train de banlieue) de 45% la capacité d'entreposage d'explosifs, réduisant ainsi la capacité de production de notre cliente de façon radicale.

### Conclusion

Tant et aussi longtemps que l'ensemble des questions soulevées ici ne seront pas résolues, il n'est pas possible pour GD-OTS d'accepter le passage du Train de l'Est dans le périmètre de sécurité qui lui est imposé par les autorités fédérales compétentes en la matière. Les conséquences sur le niveau d'emplois (300 mises à pied chez GD-OTS, principalement à Le Gardeur, et plus de 200 chez les fournisseurs directs) sont tout simplement inacceptables. Il faut noter que l'impact économique régional de ces réductions de main d'œuvre est beaucoup plus important lorsqu'on tient compte de l'effet multiplicateur (ex. impact chez les commerçants locaux).

De plus, notre cliente rappelle qu'elle doit respecter les engagements pris à l'égard du gouvernement canadien lors de l'acquisition de l'entreprise de Le Gardeur, à l'effet de maintenir sa capacité de production de munitions à l'intérieur des frontières canadiennes et d'assurer, à long terme, un approvisionnement fiable et économique.

Pour ces motifs, notre cliente propose que le BAPE sursoit à produire une recommandation à la Ministre tant que de telles problématiques n'auront pas été adressées par l'AMT. Alternativement, le BAPE devrait envisager de procéder, dans une phase subséquente, à l'analyse de ces questions.

Le tout respectueusement soumis.

Veuillez recevoir, chère Madame, nos salutations distinguées.

Heenan Blaikie Aubut



PIERRE C. BELLAVANCE

PCB/cm

HBdocs - 6008571v1