

**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
MASCOUCHE-TERREBONNE-REPENTIGNY
PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 9 décembre 2008 à 19 h
Au centre Récréatif de Repentigny
Salle de réception
740, rue Pontbriand
Repentigny (Québec)
J6A 8E1

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

SÉANCE DU 9 DÉCEMBRE 2008

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT 3

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS

SYNDICAT UPA PORTAGE ET SYNDICAT UPA LAURENTIEN

M. Gilbert Mathieu 11

M. RICHARD CARDIN 13

CONSEIL RÉGIONAL DE LANAUDIÈRE ET CONSEIL RÉGIONAL DE LAVAL

M. Gilles Côté 17

Mme CHANTAL CÔTÉ 19

PRÉSENTATION DES PROMOTEURS

AMT

M. Jean Hardy 24

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. JACQUES CARON 32

M. GILLES CÔTÉ 36

M. RONALD GADBOIS 47

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME 59

M. JOHN BURCOMBE 70

M. CLAUDE LAURENCE 80

M. MARIO VALLIÈRES 90

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE 103

5 L'an deux mille huit (2008), ce neuvième (9^e) jour du mois de décembre :

LE PRÉSIDENT (M. QUSSAÏ SAMAK) :

10 Bonsoir, Mesdames et Messieurs. On va commencer. Je vous souhaite la bienvenue à cette première séance de la première partie de l'audience publique comportant sur le projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny. Projet proposé par l'Agence métropolitaine de transport.

15 Je m'appelle Qussaï Samak et j'ai été chargé par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur Pierre Renaud, de la responsabilité de présider cette Commission, Commission donc d'enquête d'audiences publiques portant sur le projet et j'ai le grand plaisir de partager la responsabilité de la Commission avec mon collègue à ma gauche, maître Jean-François Longpré qui agit à titre de commissaire également.

20 Rapidement, certains parmi vous le savez déjà mais au cas où, on est pendant la fonction que nous assumons ici, nous sommes commissaires et nous sommes assermentés devant les juges de la Cour supérieure et nous sommes munis des responsabilités et des obligations et privilèges qui sont investis selon la Loi sur les commissions d'enquêtes publiques du Québec.

25 Nous avons également, en ce qui concerne le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, les commissaires qui agissent au sein des commissions sont régis par un Code d'éthique et de déontologie que vous pourrez consulter évidemment, soit ici, soit à travers la documentation du Bureau disponible sur le site du Bureau.

30 Tout de suite, avant d'aller plus loin, j'aimerais vous présenter l'équipe de la Commission qui nous aide à faire l'analyse du projet.

35 Alors, à ma gauche, à la table immédiatement à ma gauche, vous avez madame Linda Saint-Michel et monsieur Mathieu St-Onge qui agissent à titre d'analystes. Et nous avons également avec nous madame Marie-Éve Fortin qui est assise à l'autre bout là, analyste également.

40 Nous avons en arrière de la salle madame Marie-Josée Méthot que vous avez rencontrée probablement déjà ainsi que madame Julie Olivier. Madame Olivier est conseillère de communication auprès de l'équipe de la Commission, responsable des contacts avec les médias, etc. Et madame Méthot assure la coordination administrative des travaux de la

Commission.

45 Et nous avons également la contribution de madame Angela Perreault qui agit à titre d'agente de secrétariat avec la Commission.

L'organisation que vous avez autour de vous technique de la salle on le doit à monsieur Grenier et à monsieur Moisan ici en arrière, le Centre de services partagés du gouvernement du Québec.

50 Et comme la Commission est une commission d'enquête également, donc tout ce qui se dit est consigné dans des *verbatim* des transcriptions qui sont disponibles et qui font partie de la documentation de la Commission et nous avons avec nous madame Francine Langevin qui assure la transcription de tout ce qui se dit. Et j'ajoute tout de suite que les transcriptions seront disponibles dans deux (2), trois (3) jours et seront accessibles avec le reste de la documentation de la Commission.

60 Alors, quand on va sur le site du Bureau, de la toile, le web, si vous voulez, alors la section est identifiée par le nom du projet, Projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny.

65 Les délibérations de ce soir et de la première partie de l'audience sont également diffusées à travers le site de la toile du BAPE, du Bureau, audio, en mode audio et on a monsieur Pierre Dufour à remercier pour cette contribution.

70 Le mandat, officiellement on commence aujourd'hui, le neuf (9) donc décembre. Il s'agit d'un mandat de quatre (4) mois. Donc, nous avons au plus tard jusqu'au neuf (9) avril, la date limite, pour que le Président du Bureau transmette le rapport de cette Commission à Madame la ministre.

Donc, c'est ça la durée du mandat.

75 Et j'aimerais aussi, puisqu'on parle de mandat, de vous lire le texte de la lettre du mandat que monsieur le président a reçu de la part de Madame la ministre, madame Line Beauchamp. La lettre se lit comme suit :

80 « Monsieur le Président, en ma qualité de ministre du développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de

85 *l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je
donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement de tenir une audience publique concernant
le projet de Train de l'Est – lien ferroviaire entre
Mascouche/Terrebonne et Repentigny par l'Agence
métropolitaine de transport et de me faire rapport de ses
constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.
Le mandat du Bureau débutera le neuf (9) décembre deux
mille huit (2008).*

90 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui
ont été adressées concernant le projet.
Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes
sentiments les meilleurs. Madame la ministre Line
Beauchamp. »*

95

Alors, la lettre dit essentiellement deux (2) choses importantes, que ce processus est déclenché par des demandes de mandat et on va entendre les requêtes adressées à Madame la ministre en ce sens.

100 Et notre rôle est effectivement de transmettre à Madame la ministre les constatations et les analyses que la Commission aura faites du projet à la lumière, évidemment, entre autres, de la contribution du public.

105 Le BAPE, je crois que les citoyens du Québec sont suffisamment au courant de son mandat et sa nature. On contribue, à travers des commissions constituées pour des projets qui sont assujettis à apporter le plus d'éclairage possible à propos des projets proposés, de leurs impacts à tous les niveaux et de rapporter également le plus fidèlement possible, de refléter les opinions qui émanent de la population à propos de ces rapports.

110 Les commissions du BAPE depuis très longtemps, depuis le début d'ailleurs, ont adopté une définition large de la notion de l'environnement. On a dit depuis au-delà de vingt-cinq (25) ans que la notion de l'environnement est comprise au sens large du terme qui englobe la dimension écologique, sociale et économique également. Alors, finalement, vous l'avez deviné, c'est l'articulation qui est venue se voir consacrer par la suite par le concept de développement durable.

115

Alors, effectivement, on fait l'analyse des projets qui sont référés à nous dans une perspective de développement durable, surtout depuis l'adoption en deux mille six (2006) de la

Loi sur le développement durable du Québec avec ses principes.

120

Alors, les analyses que nous faisons des projets qui sont référés à nous, on le fait toujours en tenant compte de ces considérations.

Un mot rapidement concernant le processus.

125

Vous savez que le projet a fait déjà l'objet d'une période d'information qui s'est passée entre le vingt-cinq (25) septembre et le neuf (9) novembre. Et c'est durant cette période d'information que Madame la ministre a reçu de la part des citoyens des demandes d'audiences.

130

Et après cette période d'information, on a reçu le mandat.

Notre processus est évidemment régi par la réglementation qui nous gouverne ainsi que les codes qui nous gouvernent. Et j'aimerais ajouter maintenant qu'on parle de ça, du fait que les projets assujettis au Québec subissent en réalité deux (2) processus d'évaluation en parallèle. Il y a l'examen public que les commissions du BAPE se chargent de faire mais en même temps il y a l'équipe ministérielle qui fait l'analyse de tous les projets de toute façon.

135

Et à terme, Madame la ministre recevra l'éclairage de ces deux (2) processus d'évaluation parallèles du projet. C'est le processus auquel vous contribuez ainsi que le processus d'évaluation qui est fait actuellement et qui va poursuivre sa réalisation au sein de l'équipe ministérielle.

140

Quelques mots à propos des deux (2) parties de l'audience.

La première partie de l'audience, comme vous le savez, est consacrée à obtenir le plus d'éclairage possible, le plus d'informations possible à propos du projet, de la part de l'initiateur du projet, le promoteur, comme de la part des ministères et organismes publics qui, de l'avis de la Commission, et à travers le processus de consultation ministérielle, pourraient avoir quelque chose à dire à propos du projet et de sa réalisation.

145

Ça, c'est la première partie de l'audience. On siégera aujourd'hui évidemment. On poursuivra selon les questions qu'il reste à traiter avec vous demain, demain après-midi, demain soir, et au besoin jeudi également.

150

Question aussi d'aménager un temps pour certains sujets, je vous ajoute tout de suite que demain après-midi on va, sans nécessairement en faire un champ exclusif, mais on va

155

traiter, on va donner une priorité de traitement demain après-midi à la question de la sécurité du projet, la sécurité, l'aspect sécurité par rapport aux lieux qui constituent des risques dans le passage des trains proposés.

160

Alors, ceux et celles parmi vous qui ont des questions à propos de la sécurité, si ça peut attendre jusqu'à demain, tant mieux, bien sinon, on va les prendre pareil. On verra comment on va traiter ça. Alors, demain après-midi, on va concentrer les efforts autour de la question de la sécurité et de l'ambiance sonore également, donc les impacts sur le bruit.

165

La deuxième partie de l'audience, étant donné la période des Fêtes, etc., débutera le treize (13) janvier et je reviendrai à ça. Et ça va être comme aujourd'hui, quand on commencera le treize (13) janvier la deuxième partie de l'audience, ça va être à dix-neuf heures (19 h).

170

La deuxième partie de l'audience sera consacrée à vous écouter, à écouter les mémoires ou les prestations orales venant de la part du public. Alors, tous les citoyens qui auraient signalé leur intention de participer, de présenter des mémoires, on va les entendre. Et je me presse à vous dire aussi, et je sais que parfois la tentation est très forte de vouloir émettre des opinions tout de suite, je vous dis, essayez de résister à ça. Essayez d'obtenir le plus d'informations possible pour la première partie de l'audience qui ne recevra que des questions et le préambule est strictement nécessaire à la compréhension de ces questions sans plus.

175

On reviendra le treize (13) janvier pour vous entendre autant que vous voulez. C'est pour ça qu'on est là d'ailleurs.

180

Alors, deuxième partie de l'audience commencera le treize (13) janvier.

Quelques dates. Ça serait très apprécié de signaler votre intention, ceux et celles qui voudraient présenter des mémoires, de signaler leur intention à madame Méthot au plus tard le trente (30) décembre et de nous faire venir les textes de ces mémoires au plus tard le neuf (9) janvier, de manière à nous laisser le temps quand même de nous familiariser avec le contenu parce qu'on va engager quand même une discussion avec vous, avec ceux et celles qui présentent des mémoires selon la teneur et les positions de ces mémoires.

185

190

On a dans la salle ici certains documents qui pourraient servir de guide pour l'élaboration des mémoires ou dépositions. Si vous voulez, madame Olivier et madame Méthot seront ravies de vous indiquer ces documents.

195 Je crois que je n'ai pas de choses à ajouter. Oui, deux (2) petites choses après.

Mais j'aimerais tout de suite peut-être passer à demander à l'Agence, le promoteur, de présenter l'équipe, monsieur Hardy, allez-y.

200 M.JEAN HARDY :

Parfait. Bonsoir. Alors, Yves Phaneuf, qui est analyste de l'équipe planification de l'AMT et nous avons une série d'experts qui nous accompagnent. Vous avez Carmen Pelletier pour les émissions polluantes; Jean-François Allaire pour tout ce qui est génie ferroviaire; Louis
205 Machado pour les opérations ferroviaires; Paul Dorval également tout ce qui est planification du projet et Dominique Leclerc en bruit; Guy Bouthillier pour les acquisitions et les transactions immobilières; Suzanne St-Onge circulation; Catherine Beaulieu pour les sols et Daniel Aubin pour le génie routier.

210 LE PRÉSIDENT :

Ça fait le tour de votre équipe, Monsieur Hardy ? Merci.

Maintenant, peut-être de gauche vers la droite et après la deuxième table et les
215 personnes ressources qui représentent les ministères et d'autres agences, s'il vous plaît de vous présenter.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

220 Oui, bonsoir. Mon nom est Hervé Chatagnier. Je suis chargé de projet à la direction des (inaudible) environnementales du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. Et je suis accompagné de Hubert Gagné qui est analyste pour le même projet.

Et dans la salle, on retrouve Yannick Bilodeau de la direction régionale, qui est
225 biologiste.

Et aussi Michel Duquette qui est un spécialiste en gestion de risque.

LE PRÉSIDENT :

230 Très bien. Monsieur Fafard.

M. DENIS FAFARD :

235 C'est Denis Fafard, aménagiste à la MRC de l'Assomption.

Mme CHANTAL LALIBERTÉ :

240 Bonsoir. Chantal Laliberté, aménagiste MRC Les Moulins.

M. GUY DAOUST :

Guy Daoust, chef à la planification du développement urbain, Ville de Terrebonne.

245 M. LUC TREMBLAY :

Luc Tremblay, directeur général de la Ville de Mascouche.

M. GHISLAIN BÉLANGER :

250 Ghislain Bélanger, directeur adjoint au service de l'aménagement et développement, Ville de Repentigny.

M. YVES DESHAIES :

255 Yves Deshaies, directeur service technique, Ville de Charlemagne.

LE PRÉSIDENT :

260 Merci. Y a-t-il d'autres personnes ressources dans la salle qu'on n'a pas nommées ?
Ça va ?

265 Alors, vous l'avez deviné, parfois il y a des questions adressées à l'Agence et ça pourrait être aussi complété par des réponses, un éclairage supplémentaire de la part des ministères. Et comme il pourrait y avoir aussi des questions directement adressées au ministère, selon les besoins de la salle et de la Commission.

270 Alors, après mes remarques en guise d'introduction, ce qui va se passer, je vais inviter les requérants d'audience, ceux et celles qui ont envoyé des requêtes d'audience à Madame la ministre de venir faire lecture de leur requête ou partager les éléments saillants de leur requête.

Par la suite, je vais demander à monsieur Hardy de nous faire une présentation des éléments importants du projet, ses caractéristiques, etc.

275 Par la suite, on va passer à une pause et durant cette pause, il y aura un registre en arrière de la salle qui sera ouvert où les citoyens pourraient s'inscrire pour poser des questions.

En règle pour commencer, on permet deux (2) questions par passage. Les citoyens qui auraient épuisé leurs questions pourraient revenir se réinscrire de nouveau.

280 La tempête intervient dans nos travaux évidemment, bien on a un requérant d'audience que sa requête va être lue par quelqu'un d'autre parce que la tempête l'a empêché de venir. Ça, c'est des choses en hiver, il faut s'y attendre.

285 Vous allez remarquer qu'il pourrait y avoir certaines questions venant de la salle et puis la Commission, monsieur Longpré ou moi, on pourrait enchaîner avec des questions supplémentaires en relation avec la question posée. Parfois, on va avoir des questions supplémentaires de notre part, parfois non. Ça dépend. Mais on essaie quand même si on a ouvert déjà un sujet et le temps et le contexte se prête à en faire un traitement un peu plus
290 approfondi, on va le faire pour ne pas rompre la spontanéité de l'échange et la cohérence aussi de la discussion et ça, c'est une question de jugement qu'on va exercer avec vous.

Je n'ai pas vraiment besoin de vous rappeler les règles de bonne conduite qu'on est censés respecter dans la salle. Je n'ai aucune raison pour présumer que vous ne les
295 connaissez pas. Alors, je vais vous en faire grâce.

Pour le reste, juste vous dire que toute la documentation de la Commission est disponible pour consultation à travers le site du Bureau, la toile. Nous avons également des centres de consultation et histoire d'économie de papier, les centres de consultation disponibles
300 dans la région assurent un accès Internet gratuit, on ne laisse pas des copies de consultation papier, donc toute la documentation, les projets, l'étude d'impact, etc., etc., ainsi que les autres documents qui sont déposés en cours de route.

Alors, je parle de la bibliothèque de Lachenaie au 3060, chemin Saint-Charles à
305 Terrebonne. Je parle de la bibliothèque municipale de Repentigny, 1, Place d'Évry, Repentigny. Et je parle de la bibliothèque municipale de Mascouche, 3015, avenue des Ancêtres à Mascouche.

310 Évidemment, il y a les sites permanents de la documentation des commissions du
BAPE, le bureau du BAPE à Québec.

Il y a également la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal. Et voilà.

315 Il me reste d'inviter maintenant, je vais appeler les requérants pour venir lire leur
requête, ceux qui sont là, en tout cas. Alors, au nom du syndicat UPA Portage et syndicat UPA
Laurentien, monsieur Gilbert Mathieu. Et ça, c'est dans l'ordre de réception de ces requêtes.
Monsieur Gilbert Mathieu est là ? Oui. Bonsoir, Monsieur Mathieu.

320

SYNDICAT UPA PORTAGE ET SYNDICAT UPA LAURENTIEN

M. GILBERT MATHIEU :

325 Bonsoir, Messieurs, Mesdames.

LE PRÉSIDENT :

330 Bonsoir. Alors, la requête que vous avez transmise à Madame la ministre, tout
simplement d'en faire la lecture si ce n'est pas très long.

M. GILBERT MATHIEU :

335 Ça ne sera pas tellement long non plus.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

340 M. GILBERT MATHIEU :

« Madame la ministre, nous requérons de votre part la tenue
d'une audience publique concernant le projet de train de
l'Est.

345 Nous désirons profiter d'une telle audience pour exposer
certains éléments aux autorités de votre ministère et

principalement aux représentants du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Bien que la venue d'un train de banlieue dans l'Est de Montréal soit souhaitable et attendu depuis fort longtemps, il n'en demeure pas moins que des impacts non négligeables sur le territoire des activités agricoles sont à prévoir et donc à minimiser.

Effectivement, en plus de la superficie de territoire agricole directement touché par le passage du train, nous pensons également aux pressions de l'étalement urbain, une réalité qui se fait déjà sentir certes mais qui semble aussi vouloir s'accroître à cause de ce projet.

Nous croyons donc nécessaire de tenir une audience publique afin d'apporter un éclairage pertinent aux autorités de votre ministère et ainsi bien mesurer les impacts du projet sur l'agriculture.

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à la présente et demeurons disponibles pour vous fournir toutes informations supplémentaires. »

Moi, je parle au nom du Syndicat Laurentien, dont fait partie Terrebonne, Mascouche et d'autres paroisses, Saint-Roch, Saint-Lin.

Le Syndicat du Portage, c'est la même demande que nous avons faite en commun.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Et Madame la ministre a accédé à votre demande. Merci, Monsieur Mathieu.

M. GILBERT MATHIEU :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant monsieur Richard Cardin de venir présenter sa requête ou d'en faire une présentation des points saillants. Monsieur Cardin, bonsoir.

385

M. RICHARD CARDIN

M. RICHARD CARDIN :

390

Bonsoir. Bon, bien, alors je vais vous lire la requête que j'ai fait parvenir à la Ministre.
Alors, cela va comme suit :

395

« Madame la ministre Beauchamp. Je, Richard Cardin, domicilié au 11, Notre-Dame à Charlemagne et ayant place d'affaires sous le nom de Garage Richard Cardin inc. situé au 9, Notre-Dame à Charlemagne, désire par la présente faire une demande officielle d'audiences et d'enquêtes publiques concernant le projet Train de l'Est : lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny, étant personnellement impliqué, faisant l'objet d'une expropriation future.

400

Plusieurs raisons motivent cette demande. En premier lieu, je n'ai jamais reçu à ce jour de confirmation écrite de l'Agence métropolitaine de transport et/ou de toute autre agence gouvernementale concernant l'expropriation prochaine de ma résidence et de ma place d'affaires.

405

Veillez prendre note que les premières démarches ont débuté au mois de juillet deux mille sept (2007). Les seuls documents reçus à ce jour sont une lettre de l'AMT datée du deux (2) juillet deux mille huit (2008) demandant mon accord afin d'effectuer certaines études ainsi que deux (2) communiqués du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement datés du vingt-sept (27) et du trente et un (31) octobre deux mille huit (2008).

410

Je vous invite à prendre connaissance des événements vécus depuis juillet deux mille sept (2007) ainsi que l'impact que cette situation a eu sur ma qualité de vie.

415

Un vendredi de juillet deux mille sept (2007), je reçois un appel de monsieur Luc Héroux, évaluateur pour la firme Paris Ladouceur désirant prendre rendez-vous pour faire l'évaluation de mes propriétés en vue d'une expropriation.

420

C'est à ce moment que j'apprends que je suis dans la mire

425

d'un projet d'une gare à Charlemagne. Imaginez l'impact d'une telle nouvelle et l'incertitude naissante face à mon avenir et celui de mes enfants.

430

J'ai dû patienter jusqu'au lundi matin afin de pouvoir communiquer avec le greffier de la Ville de Charlemagne, monsieur Boudreault, qui s'est dit surpris que cette annonce m'affecte autant, comme si l'enjeu semblait anodin.

435

Par la suite, j'ai téléphoné à quelques reprises à la firme Paris Ladouceur ainsi qu'au greffier de la Ville afin de connaître les résultats de cette évaluation. Et on m'a répondu que cette information était confidentielle.

440

Le neuf (9) avril deux mille huit (2008), il y a eu une séance d'information donnée par l'AMT à la salle communautaire de la Ville de Charlemagne.

445

Durant cette soirée, j'ai pu voir les plans concernant le projet et constater que mes propriétés n'y figuraient plus. À cette soirée, j'ai rencontré monsieur Jean Hardy, directeur de l'AMT, qui s'est dit étonné d'apprendre que je n'avais reçu aucun avis d'expropriation ni aucun appel à cet effet.

450

Vers la fin avril deux mille huit (2008), monsieur Guy Beauchamp, directeur des acquisitions immobilières, affaires corporatives juridiques et immobilière de l'AMT, se présente à mon commerce, sans m'avoir avisé de sa venue, pour discuter de la situation.

455

Il me confirme verbalement que je serai exproprié et m'informe des étapes, études d'environnement, relevés d'arpentage, etc., qui mèneront à mon expropriation.

460

Il m'informe également que je devrai quitter les lieux au plus tard fin juin deux mille neuf (2009). Il m'avise qu'il refuse de tenir compte de mon chiffre d'affaires et des objectifs que je m'étais tracés pour les huit (8) à dix (10) ans à venir.

C'est après deux (2) ou trois (3) visites de sa part qu'il décida finalement de vérifier mes états financiers et d'en tenir compte.

Il m'a fait comprendre qu'aucune étude sur l'impact que ça pouvait avoir sur ma vie et celle de mes enfants ne serait faite et/ou prise en considération.

Par la suite, le relevé d'arpentage, les études

d'environnement et de caractérisation ont été faites.

Vers la mi-août, monsieur Beauchamp est venu me rencontrer, accompagné d'un évaluateur pour mes équipements et de monsieur Gilles Lelièvre, celui qui fait les études de mes états financiers, de la firme d'évaluation, l'entreprise Trans-Québec inc.

465

Fin août deux mille huit (2008), monsieur Beauchamp m'a dit qu'à la fin septembre, début octobre, j'aurais une première offre. N'ayant pas eu suite, je le contacte. Il me mentionne qu'il n'avait pas encore terminé et que le délai se prolongerait à la mi-octobre.

470

Le délai écoulé, je contacte à nouveau monsieur Beauchamp et j'ai comme réponse que ce n'est pas terminé. Il me fera parvenir par courrier recommandé l'offre au plus tard le trente (30) ou le trente et un (31) octobre.

475

Le trente (30) octobre, monsieur Beauchamp est devant ma propriété avec des personnes. Je le questionne au sujet de l'offre. Il me dit encore une fois qu'elle n'est pas prête, repoussant une quatrième fois la date en début novembre. Je vous avoue que je n'ai pas été tendre envers lui durant cette période.

480

Comble de malheur, il y avait une assemblée le quinze (15) octobre à Terrebonne concernant le projet et je n'ai pas reçu de communiqué à cet effet. J'en ai informé madame Bourdages, conseillère en communication du BAPE. De plus, je désire préciser que des rumeurs circulent à l'effet que l'échéancier serait prolongé.

485

Vous comprendrez que j'ai l'impression d'être tenu à l'écart de la réelle situation et je considère qu'il y a un manque flagrant de transparence.

490

Cette situation crée un gros impact sur ma vie personnelle et professionnelle. Je vis de l'anxiété, du stress, de l'insomnie. J'ai dû consulter mon médecin qui, de façon situationnelle, m'a suggéré fortement de prendre des antidépresseurs, des anti-anxiétés et des somnifères pour m'aider à dormir.

495

Je consulte également un psychologue.

Comprenez que c'est à la sueur de mon front, et sans compter les heures, que j'ai bâti ce que je possède et ce que

500 *l'on prépare à m'enlever.*
Vous conviendrez que cette situation imposée est très
déstabilisante. Bien que l'on m'offrirait un montant d'argent,
je ne peux pas me permettre présentement d'évaluer quel
sera mon avenir immédiat. Je considère qu'il y a atteinte à
ma dignité et un manque de respect à mon égard.
505 *Il est primordial pour moi d'avoir cette audience et enquête*
publique, qu'on me donne l'heure juste.
On semble également oublier que j'ai une clientèle à
satisfaire et qu'il est important que je sache qu'est-ce qui
m'arrive dans l'immédiat.
510 *Possiblement que les choses auraient été différentes si les*
intervenants dans cet exposé auraient usé d'empathie, de
franchise, de respect et de transparence.
Que dois-je faire d'autre ? Est-ce que je dois contacter les
médias ?
515 *Je vous remercie, Madame la ministre, de porter intérêt à ma*
demande et vous prie d'agréer l'expression de mes meilleurs
sentiments. »

520 LE PRÉSIDENT :
Merci beaucoup, Monsieur Cardin.

M. RICHARD CARDIN :
525 Merci.

LE PRÉSIDENT :
530 J'appelle maintenant monsieur Gilles Côté au nom du Conseil régional de Lanaudière et
Conseil régional de Laval à lire la requête qu'on a adressée à Madame la ministre.

535 -----

CONSEIL RÉGIONAL DE LANAUDIÈRE
ET CONSEIL RÉGIONAL DE LAVAL

540 LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Côté.

545 M. GILLES CÔTÉ :

Bonsoir, Monsieur Samak, Monsieur Longpré, Mesdames et Messieurs. Alors, je vais vous lire cette requête :

550 *« Madame la ministre, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière et le Conseil régional de l'environnement de Laval souhaitent conjointement par la présente la tenue d'audiences publiques... solliciter la tenue d'audiences du BAPE sur l'environnement ou le source projet.*

555 *Depuis mil neuf cent quatre-vingt-onze (1991), le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière regroupe des organismes et des individus préoccupés par la protection et la mise en valeur de l'environnement et par la promotion du développement durable dans la région de Lanaudière.*

560 *Constitué d'environ cent dix (110) membres, le CREL se veut le défenseur du droit de la population lanaudoise à un environnement sain. Pour se faire, il plaide pour la conservation de l'intégrité du milieu naturel et il propose des projets, des moyens d'action et des stratégies pour aider à solutionner les problèmes environnementaux.*

565 *Le Conseil régional de l'environnement de Laval est un organisme aussi sans but lucratif regroupant quatre-vingt-deux (82) membres. Sa mission est de suggérer et de soumettre des solutions constructives qui tendent vers un développement durable tout en assurant une meilleure*

570 *qualité de vie et un environnement sain pour les citoyens. Le CRE de Laval est prêt à travailler avec tous les intervenants dans le respect des lois et des règlements et se préoccupe des dimensions sociales, environnementales et*

575 *économiques afin d'assurer un développement qui répond
aux besoins présents, sans priver les générations futures
d'une qualité environnementale enviable.*

*Alors, pour nous, ce projet vient combler un besoin évident
de transports en commun dans la couronne nord-est de*

580 *Montréal, ce qui est souhaité par plusieurs et qui soulagera
à coup sûr l'achalandage des heures de pointe sur le pont
Charles de Gaule. Ce projet suscite cependant des
questionnements sur plusieurs de ses modalités
d'implantation. – J'en ai énuméré six (6) –*

585 *Premièrement, le tracé retenu empiète sur des zones
humides;*

*Deuxièmement, l'utilisation d'une motorisation diesel pour un
nouvel équipement n'est pas justifiée d'un point de vue
environnemental alors que cette technologie devrait*

590 *logiquement décliner si nous lutons activement contre les
émissions de gaz à effet de serre;*

*Troisièmement, le projet se limite aux aspects techniques de
l'implantation du lien ferroviaire entre Mascouche et
Repentigny alors qu'il devrait inclure dansson étendue*

595 *toutes les considérations sociales, environnementales et
économiques de l'ensemble du tracé du centre-ville de
Montréal à Mascouche;*

*Le quatrièmement, l'envergure du projet nous semble un peu
limité et fait craindre son utilisation au maximum de sa
capacité dès sa mise en œuvre;*

600 *Cinquièmement, des alternatives possibles au train, des
trajets alternatifs, par exemple, un lien direct entre
Mascouche et Montréal en passant par l'est de Laval ou
d'autres mesures qui devraient être mises en œuvre avant
ou en même temps que le train, par exemple des voies
réservées pour les autobus, ne sont pas prises en compte*

605 *dans l'étude d'impact déposée par le promoteur;*

*Et sixièmement, la planification d'un éventuel prolongement
vers deux mille dix (2010) vers l'Assomption et Joliette ne
semble pas avoir été envisagé.*

610 *Nous estimons, dans l'intérêt de la population du sud de
Lanaudière, qu'un éclairage particulier soit apporté sur ces*

615 *questions afin qu'elle soit mieux informée sur ce projet.
Des audiences publiques permettront aussi aux citoyens et
aux groupes intéressés de se prononcer sur les modalités
des mises en œuvre de ce projet longtemps attendu. »*

Merci.

620 LE PRÉSIDENT :

Merci à vous, Monsieur Côté. Il va de soi évidemment que les requérants d'audience pourraient revenir poser les questions qui seront dans leur requête évidemment après avoir joué le rôle des déclencheurs. Ils chercheraient, j'imagine, les réponses à ces questions à tour de rôle comme on l'a dit. Merci, Monsieur Côté.

625

J'invite monsieur John Burcombe au nom du Mouvement Au Courant. Il n'est pas dans la salle ? Alors, monsieur Mario Vallières. Alors, la tempête a assuré la suppléance. Alors, madame, présentez-vous d'abord.

630

CHANTAL CÔTÉ

Mme CHANTAL CÔTÉ :

635

Donc, bonsoir. Je suis la conjointe de monsieur Vallières. Donc, je me nomme Chantal Côté.

Donc, voici la requête :

640 *« Je vous demande une audience publique pour le projet du train de l'est. Cette demande est justifiée par le fait que certains points de l'impact sur le paysage ne sont pas vérifiables pour le moment.
Nous demeurons au 27, Odilon, à Le Gardeur.
Dans notre cour arrière se trouve le boulevard Pierre Le Gardeur. Ce même boulevard nécessite la construction d'un pont d'étagement qui fera passer le boulevard au-dessus de la voie ferrée de l'AMT.
Lors de la consultation des documents, il est impossible*

645

650 *d'avoir l'emplacement exact de ce pont. Nous avons de*

655 *fortes chances de penser que ce pont sera implanté
directement à l'arrière de notre maison, et du même fait,
viendrait masquer notre paysage de façon permanente.
Nous savons très bien que ce projet est majeur pour toute la
région mais nous sommes ouverts à la médiation afin de
trouver une solution acceptable pour toutes les parties.
Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes
sentiments les meilleurs. »*

660 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame. Alors, monsieur John Burcombe n'étant pas ici, je vais... ça sera peut-être plus simple d'en faire la lecture plus tôt que de vous renvoyer à consulter sa requête en arrière.

665 Alors, la demande de monsieur John Burcombe envoyée à Madame la ministre en date du neuf (9) novembre deux mille huit (2008) se lit comme suit :

670 *« Objet : Projet du train de l'est. Madame la ministre, tel que
bien indiqué sur la couverture des documents du dossier, le
projet est vraiment... – c'est mal... – ... du train de l'est et
non pas du train de Charlemagne à Mascouche. En effet, le
lien ferroviaire entre Mascouche-Terrebonne et Repentigny
visé par l'étude d'impact serait inutile sans le lien au centre-
ville de Montréal. – J'espère que vous me suivez, la qualité
de l'impression n'étant pas parfaite – Le nouveau tronçon de
chemin de fer n'est qu'une partie intégrante du projet global
du train de l'est et conséquemment l'étude d'impact aurait dû
couvrir le projet au complet.*

680 *Ainsi, l'actuelle étude d'impact ne conforme pas à la directive
de votre ministère qui demande que : « L'étude d'impact
détermine une zone d'étude et en justifier les limites. » La
portion du territoire englobé par cette zone doit être
suffisante pour couvrir l'ensemble des activités projetées...
685 – c'est souligné – ... incluant, si possible, les autres
éléments nécessaires à la réalisation du projet.
La zone d'étude peut être composée de différentes terres
délimitées selon les impacts étudiés.*

690

L'étude commence bien en prenant implicitement la communauté métropolitaine de Montréal, la CEM, comme zone d'étude pour la mise en contexte de la justification du projet.

695

Par la suite, l'étendue du projet est bien cernée par une carte couvrant la ligne au complet de la Gare Centrale de Montréal jusqu'à Mascouche. Malheureusement, le promoteur et/ou le consultant a décidé de restreindre la zone d'étude pour l'étude d'impact à la partie nouvelle de la ligne, soit entre les gares Charlemagne et Mascouche.

700

À notre avis, le ministère aurait dû exiger une zone d'étude englobant... – impossible à lire – ... le projet entier de train de l'est. – Je n'arrive pas à lire le reste des deux (2) lignes. »

705

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

« Tel que montré à la figure... »

710

LE PRÉSIDENT :

Votre copie est plus claire. Merci. Là, vous voyez, c'est pour ça qu'on a des collègues.

715

« ... entier du train de l'est tel que montré à la figure 2 de l'étude d'impact.

Un autre enjeu majeur du projet est le choix du matériel roulant étant donné que le train de l'est emprunte le tunnel sous le Mont-Royal, une proposition électrique est exigée pour ce tronçon.

720

Donc, une option à examiner est l'électrification du trajet complet et l'utilisation de voitures auto-propulsées à l'électricité semblables à celles de la ligne Deux Montagnes. Il est décevant, donc, de constater que le promoteur a escamoté une discussion à ce sujet en commandant déjà des voitures à deux (2) étages et des locomotives bi-mode, propulsion diesel ou électrique.

725

Et ce n'est qu'après avoir pris la décision sur le matériel roulant que le promoteur a commandé une étude sur les

730 options d'électrification ainsi écartant l'option de voitures
auto-propulsées. L'étude dévoilée le vingt-sept (27) octobre
deux mille huit (2008) est assez détaillée dans les
735 techniques d'électrification mais il admet que : « Certains
avantages sociaux et environnementaux importants
procurés par l'électrification n'ont pas été valorisés. Il s'agit,
par exemple, un, de la réduction du bruit pour les riverains et
pour les passagers. Deux, de la réduction des émissions
de gaz à effet de serre liées au transport puisqu'en mode
propulsion électrique les locomotives n'émettent aucun gaz
polluant. Trois, de l'indépendance énergétique puisque
l'énergie électrique est produite au Québec.
740 Conséquemment, nous demandons que l'étude soit bonifiée
en traitant ces sujets et l'option de voitures auto-propulsées
au lieu de voitures et locomotives.
Bien que le nouveau tronçon soit dédié au transport de
passagers, environ cinquante pour cent (50 %) du trajet, de
cinquante et un kilomètres (51 km) serait effectué sur une
745 voie avec priorité au transport de marchandise, ainsi limitant
l'éventuelle augmentation des services.
Le promoteur devrait étudier la possibilité de l'ajout d'une
voie réservée au train de passager.
Le traitement des coûts est à développer davantage puisqu'il
750 n'est pas clair quel « projet » est considéré – projet étant
entre guillemets -.
Afin de discuter de tous ces points et les autres enjeux
traités dans l'étude d'impact, le Mouvement Au Courant
demande la tenue d'une audience publique du Bureau
755 d'audiences publiques sur l'environnement, BAPE, étant
donné l'importance du projet du train de l'est. Pour les
résidents de l'île de Montréal, il faut prévoir des audiences à
Montréal également.
760 Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de nos
sentiments les meilleurs. John Burcombe, Mouvement Au
Courant. »

Avec copie conforme par courriel à madame Marie-Claude Thériault, monsieur Pierre Renaud président du BAPE, monsieur Jean Hardy de l'Agence métropolitaine de transport et

765 madame Claude Pelletier de l'Agence également.

Voilà. Alors, ça, c'est la demande de monsieur Burcombe.

Et vous voyez, les copies du président ne sont pas aussi claires.

770

Avant, il y a un élément que je n'ai pas mentionné avec vous, étant donné... je vous ai dit qu'il s'agit d'une commission d'enquête et d'audiences publiques mais il faut quand même garder à l'esprit que le rôle de la commission du BAPE nous n'avons pas de pouvoirs décisionnels. On ne décide pas. On fournit les résultats de nos analyses, de nos constatations

775

à Madame la ministre. La décision revient en dernière analyse évidemment au Conseil du ministre.

Alors, les outils d'enquête nous permettent d'éclairer le plus possible les circonstances et les impacts du projet mais ne nous donnent pas des pouvoirs évidemment de décision.

780

Cela dit, avant de passer à la présentation du projet par monsieur Hardy, j'aimerais juste vous dire qu'il y a... ceux qui suivent la documentation du projet, j'aimerais signaler qu'il y a des nouveaux documents déposés aujourd'hui le neuf (9). Je parle d'un complément d'informations concernant le tronçon Montréal, un document coté DA par l'Agence.

785

Deux, il y a : « *Étude des risques potentiels pour la nouvelle ligne de train de banlieue de l'est* », étude préparée par Baker, traduction du document PR-8, c'est-à-dire point 5, ça porte la cote DA.2.

790

Le troisième document : « *Vérification d'assujettissement du projet de train de banlieue de l'est* ». C'est un document qui provient du Ministère du développement durable, environnement et parcs, le quinze (15) mai deux mille six (2006). Ça porte la cote DB-1.

795

Et quatrième document : « *Commentaire sur la modélisation de la dispersion atmosphérique, train de l'est, gare de Mascouche* », le trois (3) décembre deux mille huit (2008), un document du ministère également.

800

5 : « *Commentaire sur la modélisation des émissions atmosphériques des trains à la gare Mascouche* », le cinq (5) décembre également deux mille huit (2008), document du ministère du développement durable, environnement et parcs.

Et sixième document : « *Portée de l'évaluation environnementale en vertu de la Loi*

canadienne sur l'évaluation environnementale », un document de douze (12) pages daté en juillet deux mille huit (2008).

805

C'est un document que la Commission dépose elle-même étant donné que le projet peut, peut faire l'objet de certaines exigences, d'autorisations et de permis éventuellement livrés ou émis par des autorités fédérales compétences potentiellement, particulièrement Pêches et Océans Canada, Transport Canada, etc. Alors, il pourrait y avoir besoin d'avoir des permis et autorisations et peut-être d'Environnement Canada aussi. En tout cas, le document fait le tour de ces possibilités pour ceux qui suivent le projet. Voilà.

810

Alors, sans plus tarder, Monsieur Hardy, la présentation du projet. Merci.

815

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR
AMT

M. JEAN HARDY :

820

Merci, Monsieur le Président. Alors, bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Une brève présentation sur le projet du train de l'est.

825

La mission de l'AMT donc, c'est de faire des projets de transports collectifs sur le territoire de l'AMT, des principes directeurs pour tous nos projets, développements durables et accessibilité universelle.

830

L'AMT relève de la ministre des transports, madame Julie Boulet. Et donc, l'AMT élabore les projets, conçoit les projets. Le train de l'est est financé à soixante-quinze pour cent (75 %) par le ministère des Transports mais toute l'élaboration, la conception des projets revient à l'AMT.

835

Le territoire de l'AMT couvre quatre-vingt-trois (83) municipalités, des sociétés de transport, des CRT. C'est un territoire qui va évidemment... qui englobe CRT Lanaudière, l'Assomption, Terrebonne, Mascouche et Charlemagne.

840

Le projet a été annoncé en mars deux mille six (2006). Un projet de trois cent millions (300 M\$) à trente pour cent (30 %) de précision.

Le tracé qui a été annoncé était Mascouche via Repentigny, corridor CN jusqu'à

Montréal. En mai deux mille six (2006), avis de projet et assujettissement du tronçon nord. Donc, la zone d'étude était définie par le MDDEP. Élaboration des avant-projets depuis. On a des comités de suivi en place pour le tronçon nord mais également pour le tronçon de Montréal où on retrouve les villes, les MRC, la CMM, le ministère des Transports, le MDDEP, le MRNF.

845

En mai deux mille huit (2008), dépôt de l'étude d'impact.

Justification du projet. On retrouve des lignes de métro sur l'ensemble du réseau montréalais maintenant jusqu'à Laval, Longueuil. On retrouve des lignes de trains de banlieue dans toutes les directions mais ce qu'on constate sur l'image qu'on voit à l'écran, c'est que toute la portion de l'est de Montréal et la couronne nord est absente en termes d'infrastructures lourdes de transport collectif, tel le train.

850

Le train, comme outil de développement, donc volet économique. Ce qu'on constate autour des gares, c'est un redéveloppement, une requalification urbaine. On le constate sur la couronne nord mais on le constate également pour les gares de Montréal.

855

Création d'emploi durant la construction et après. Le volet social, revitalisation des quartiers aux abords des gares, des impacts positifs sur la qualité de vie des citoyens. Évidemment, c'est du temps dans la congestion chronique, pont Charles De Gaulle, donc c'est du temps de qualité que les gens peuvent récupérer.

860

Volet environnemental, baisse de l'émission des gaz à effet de serre. Restauration de sols.

865

La popularité des trains de banlieue ça ne se dément pas depuis mil neuf cent quatre-vingt-quinze (1995), date de la fondation de l'AMT. On est passé de cinq millions (5 M) d'usagers par année et en deux mille huit (2008) on vise près de seize millions (16 M) d'usagers.

870

Les objectifs du projet donc améliorer les liens de transports collectifs, couronne nord-est, est de Montréal, centre-ville de Montréal; combler le manque d'infrastructures lourdes, tels les trains; accroître l'utilisation globale du transport collectif et offrir un mode de transport alternatif à l'auto solo.

875

Nous avons regardé plusieurs scénarios. Le premier étant de rejoindre la Gare Centrale à l'Assomption via le corridor du CN. Ensuite, on a regardé deux (2) tracés, soit desservir Mascouche – Terrebonne via le CP à Laval de concert avec la desserte de

880 l'Assomption – Repentigny par le corridor du CN. Toutefois, ça impliquait des coûts plus importants. On pourra revenir là-dessus, deux (2) flottes de matériel roulant mais en termes de dessertes de population, le scénario qu'on a retenu, soit de la Gare Centrale vers Repentigny, ensuite l'utilisation du centre de l'autoroute 640 jusqu'à Mascouche nous permet de rejoindre les bassins de population importants à Lachenaie, Mascouche, Terrebonne, et ce, avec une seule flotte de trains.

885
Donc, les avantages, desserte du bassin de population, une seule flotte de locomotives et voitures. Le meilleur scénario en termes de coût, un seul corridor ferroviaire CN. En termes de coût d'exploitation, les municipalités doivent défrayer des coûts d'exploitation de l'AMT. C'est le scénario optimal pour les municipalités. Et le projet est conforme au plan d'urbanisme, plan de transport de la Ville de Montréal et des schémas d'aménagement.

890
Le projet. Donc, un premier tronçon entre la Gare Centrale et le corridor du CN dans le nord de la ville. Ce tronçon est électrifié, donc caténaire. Locomotives électriques sur ce tronçon d'environ neuf kilomètres (9 km).

895
Par la suite, on utilise le corridor du CN de la ligne Deux Montagnes jusqu'à Repentigny sur à peu près trente kilomètres (30 km). C'est un corridor donc qui lui n'est pas électrifié. Et par la suite, on utilise un nouveau corridor entre Repentigny et Mascouche qui utilise en majeure partie le centre de l'autoroute 640 sur à peu près huit kilomètres et demi (8½ km) et c'est ce tronçon qui est soumis à l'étude du BAPE.

900
On va avoir cinq (5) trains en période de pointe du matin, un aller-retour le midi, cinq (5) trains en période de pointe l'après-midi et un aller-retour le soir. Le temps de parcours entre Mascouche et la Gare Centrale, on parle d'à peu près soixante-deux (62) minutes. Dans l'est de Montréal, on est un peu plus que la demi-heure.

905
Donc, la zone de l'étude est montrée à l'écran. On parle d'un corridor d'à peu près un kilomètre (1 km) de part et d'autre du tracé. Entre Charlemagne et je dirais le centre de l'autoroute 640 près de l'échangeur Lachenaie, c'est là qu'on a utilisé des variantes.

910
Par la suite, entre l'échangeur Lachenaie et le corridor du CP à Mascouche, on a fait une étude au niveau d'aller au centre de l'autoroute 640, d'aller au nord de l'autoroute ou au sud. Au sud, évidemment, on traversait des terres agricoles. Au nord, il y avait une voie de service, il y avait un gazoduc et il y avait quand même trois (3) échangeurs. Donc, on a retenu
915 le centre de l'autoroute qui était moins impactant au niveau du développement agricole et autre.

Ensuite, de la 640, on s'en va à Mascouche via le corridor du CP.

920 Donc, les variantes entre Charlemagne et l'échangeur Lachenaie, on a regardé dans un premier temps de passer à travers, en fait, de longer le ruisseau de Feu, sauf que le corridor du CN est quand même très élevé à Charlemagne et ça aurait impliqué d'avoir un passage en structure entre Charlemagne et l'échangeur Lachenaie, donc des coûts très, très importants et de passer par-dessus l'autoroute 40 en plus des impacts. Ruisseau de Feu, c'est un endroit où il y a un projet de développement à cinq (5) partenaires présentement, donc de remise en
925 valeur du territoire du ruisseau de Feu.

 On a considéré également de passer par le centre du boulevard Céline Dion. Là aussi on aurait été en structure aérienne sur tout le boulevard. Ça impliquait des élargissements assez importants et des coûts très importants.

930 Donc, il nous restait en fait, pour rejoindre le centre de l'autoroute 640, une fois rendu à Repentigny, donc près du secteur de l'autoroute 40, on bifurque sur les terrains de General Dynamics sur à peu près un kilomètre (1 km), on croise le rang de la Presqu'île et on revient au centre de l'autoroute 640. On parle d'à peu près deux kilomètres et demi (2½ km), donc en
935 termes de tracé à cet endroit-là.

 On a regardé cinq (5) variantes qui chacune avaient des impacts différents au niveau du grand marécage.

940 Le tracé qu'on a retenu, ce que je vous montre en jaune en fait, c'était le tracé initial qui était produit dans l'avis de projet. Alors, le tracé en rouge, c'est celui qui a été retenu. On longe une partie des terrains de AIM Recyclage qui est en bordure du grand marécage. Donc, on a essayé de minimiser déjà, par le choix du tracé, les impacts sur le grand marécage au nord de l'échangeur Lachenaie.

945 Les gares. La première gare à Charlemagne, on parle d'à peu près trois cent six (306) places de stationnement. Les autobus seront en rive sur le boulevard Céline Dion, cheminement piétons, cyclistes, vélos vers la gare. Le quai est évidemment surélevé, donc sept mètres (7 m) au niveau du terrain. Il y aura des ascenseurs. Dans le projet, on prévoit
950 environ douze (12) ascenseurs pour permettre aux gens, fauteuils roulants, quadri porteurs donc, de passer du stationnement au quai et dans les voitures.

 La gare suivante à Repentigny, on parle d'à peu près mille (1000) places de stationnement. Il y en aurait trois cent soixante-quinze (375) au nord, ou si on veut, à l'ouest du

955 boulevard Pierre Le Gardeur, donc accessibles par Pierre Le Gardeur, et des stationnements à l'est donc du corridor CN accessibles par la rue Notre-Dame. Là aussi il y aurait une passerelle pour permettre aux gens du secteur est d'aller au quai.

Le quai serait situé de part et d'autre sous l'autoroute 40, donc avec marquises.
960 Madame Côté tantôt a parlé de l'étagement Pierre Le Gardeur. C'est à cet endroit. C'est que lorsque le corridor, en fait, on quitte le corridor CN pour aller vers General Dynamics, on croise le boulevard Pierre Le Gardeur et le passage à niveau à cet endroit, considérant l'angle de la courbe, était extrêmement difficile à faire en termes de sécurité mais également en termes de trafic sur Pierre Le Gardeur. Il était requis d'étagé donc le passage de la voie ferrée sur Pierre
965 Le Gardeur à cet endroit-là.

La gare suivante, la gare Terrebonne. Particularité, le quai est situé au centre de l'autoroute 640 qui sera accessible par une passerelle nous menant au stationnement. On prévoit de faire le stationnement en deux (2) phases, donc de sept cents (700) places. Le
970 boulevard Marcel Therrien devra être prolongé pour accéder à cette gare.

Et la dernière gare qui est aussi le garage où les trains resteront pendant la nuit avant de repartir pour Montréal le lendemain matin, on parle d'environ huit cents (800) à neuf cents (900) places, là aussi construites en trois (3) phases différentes.

975 Simulation visuelle. Donc, on est au centre de l'autoroute 640. On est légèrement désaxé par rapport au centre afin d'éliminer... en fait, de toucher le moins possible au drainage existant de l'autoroute 640. On va être localisé entre deux (2) glissières à la longueur du tronçon. Il y aura des réaménagements au niveau de l'éclairage qui est présentement... on
980 parle de taux d'éclairage, on va refaire un éclairage central par projecteur. Ça, c'est du côté ouest.

Quand on quitte le centre de l'autoroute 640 pour aller vers Mascouche, donc le train comme tel reste à niveau et passe au-dessus de l'autoroute qui est déjà en dépression à cet
985 endroit-là et on passe au bout de l'aéroport de Mascouche.

Une vue simulation de la gare Terrebonne qui est au centre de l'autoroute dont je vous parlais tantôt, il y aura glissière de chaque côté de l'aménagement.

990 Ici, c'est l'étagement Pierre Le Gardeur. Bon, une simulation visuelle. En haut avant et dans le bas, donc on prévoirait un aménagement talus évidemment où il y aurait l'étagement comme tel avec aménagement paysager.

995 Des projets similaires, il y en a plusieurs en Amérique du Nord, il y en a ailleurs dans le monde. Un exemple typique, à Chicago où il y a le train au centre d'une autoroute et une gare également, ce qu'on voit en bas à droite, donc de part et d'autre il y a une autoroute à ce niveau-là aussi.

1000 Matériel roulant, deux (2) contraintes majeures. Le tunnel du Mont-Royal où le gabarit est très réduit et tronçon électrifié et non électrifié.

1005 Au niveau des voitures, on a fait un choix de voitures à deux (2) étages qui offrent soixante-dix pour cent (70 %) de capacité. Donc, on peut avoir jusqu'à cent cinquante (150) passagers assis et cinquante (50) passagers debout. Donc, on parle de deux cents (200) passagers par voiture. C'était très intéressant à ce niveau-là.

1010 On cherchait des voitures de normes ADA, donc accessibles, qui répondent aux dernières normes pour l'accès aux personnes avec des limitations et également des voitures où il y aurait des portes à quai haut et à quai bas. À Montréal on est dans le corridor CN, Charlemagne et Repentigny également. Donc, les quais sont bas. Par contre, sur le tronçon AMT, entre autres, à Mascouche et Gare Centrale, les quais sont hauts.

Donc, on avait besoin d'une voiture avec des caractéristiques relativement précises.

1015 Au niveau des locomotives, tronçon électrifié, donc mode électrique. Tronçon non électrifié, donc mode diesel. On devait utiliser le corridor CN avec certaines performances et les normes les plus modernes, ce qui nous a amené au choix d'utiliser, en fait, le matériel roulant qui était déjà en commande par New Jersey Transit qui a les mêmes prérogatives en termes de besoins. La voiture était déjà en développement. On est allés chercher avec New Jersey Transit des économies d'échelle. On partage les coûts de recherche et développement, d'honoraires professionnels de surveillance et la qualité du service après vente vu le nombre de voitures et de locomotives commandées.

1025 Donc, je vous parlais tantôt des voitures et des locomotives. La locomotive peut circuler à la fois en mode diesel ou en mode électrique. Les voitures deux (2) étages avec des portes pour quai haut et des portes pour quai bas.

1030 On a fait un choix également d'électrifier par étape. Il y a des avantages indéniables à l'électrification, baisse des gaz à effet de serre, au niveau sonore, l'utilisation du potentiel électrique. Toutefois, il y a des défis. Le coût des infrastructures requises, les pannes, les

contraintes importantes, on croise des lignes à haute tension majeures d'Hydro-Québec, les perturbations et l'électromagnétique à quantifier. On utilise le corridor CN également, corridor CN au niveau des négociations pour l'électrification Deux Montagnes, on a parlé de trois (3) ans et les mesures de sécurité. Donc, on amène un environnement électrifié pour les travailleurs.

1035

Le choix de la locomotive bi mode, sécurité, flexibilité, c'est qu'on peut passer d'un mode à l'autre sans ralentir. En cas de panne, il y a toujours un autre choix possible.

1040

Accessibilité. On a mis en place un comité. Les gens sont allés visiter les voitures en fabrication à Plattsburgh. On a eu des commentaires du comité. Des ascenseurs donc dans chacune des gares où le quai est élevé par rapport au terrain naturel. Des voitures accessibles aux fauteuils roulants, quadri porteurs, une première pour l'AMT, des voitures avec toilettes.

1045

Le cheminement balisé pour les gares, les signaux visuels, tactiles et main courante et un système d'information audiovisuelle dans les voitures pour l'équipe de train.

1050

Les impacts terres agricoles. On a un secteur d'environ, je dirais, un kilomètre (1 km) entre le rang de la Presqu'île et le terrain de General Dynamics où on minimise la largeur d'emprise.

Au niveau sonore, entre Charlemagne et Repentigny, on ajoute une voie ferrée à partir du passage à niveau Sacré-Cœur jusqu'à ce qu'on quitte le corridor CN.

1055

La gare Repentigny également, on prévoit des aménagements, que ce soit le long de l'arrière cour des gens de la rue Odilon. Ensuite, rang de la Presqu'île, il y a des écrans qui sont prévus également et à la gare Terrebonne.

1060

Services publics. Je vous ai dit tantôt, on croise des lignes importantes d'Hydro-Québec ainsi qu'une conduite de gaz. Les impacts positifs, les retombées économiques, une étude est en cours pour les quantifier présentement. Restauration de sols contaminés. Contribution au désengorgement du réseau routier. On parle d'à peu près neuf cents (900) voitures de moins par jour. L'amélioration globale de l'offre du réseau de transport collectif. Revitalisation des quartiers à bord des gares et réduction des gaz à effet de serre.

1065

On a tenu compte aussi de l'avis des citoyens. Depuis l'automne deux mille sept (2007), on a fait, on a présenté le projet à environ une soixantaine de groupes en transport collectif, en développement économique urbain, en accessibilité, autant à Lanaudière qu'à Montréal.

1070 Printemps deux mille huit (2008), on a tenu six (6) rencontres style portes ouvertes pour recueillir les commentaires des citoyens, que ce soit ici à Repentigny, à Charlemagne mais également à Terrebonne et Mascouche. Il y a eu assistance d'environ cinq cents (500) personnes.

1075 L'échéancier du projet. Donc en deux mille neuf (2009), on vise l'obtention du certificat de réalisation émis par le ministère de l'Environnement, ce qui va nous permettre de finaliser les acquisitions.

1080 On commence les travaux de terrassement et drainage pour le tracé ferroviaire pour les gares. Des travaux au centre de l'autoroute 640, on veut sécuriser donc le centre de l'autoroute 640 pour commencer à y faire des travaux. Les ponts d'étagement, donc les pieux et les fondations. Et en deux mille dix (2010), les rails, les ascenseurs, ponts d'étagement et on complète le tout pour une mise en service prévue fin de l'automne deux mille dix (2010).

1085 Au niveau des coûts du projet, on est toujours dans la fourchette du trois cent millions (300 M\$), plus ou moins trente (30). Maintenant, le matériel roulant est confirmé au niveau des voitures et des locomotives.

1090 Les coûts du CN à Montréal également, je dirais, le coût entre la Gare Centrale et Rivière-des-Prairies est quand même relativement bien déterminé à ce niveau-là. Donc, on est à un budget présentement de trois cent quatre-vingt-dix millions (390 M\$).

1095 En conclusion, on parle d'une charge maximale avec les rames qu'on prévoit affecter au train de l'est d'environ cinq mille cinq cents (5500) passagers en pointe a.m. et p.m. On va chercher environ trente pour cent (30 %) d'usagers qui utilisent présentement leur automobile pour se rendre au centre-ville de Montréal.

1100 Un temps de parcours qui est très compétitif aussi bien de Mascouche mais également dans l'est de Montréal. Rendu à Pie-IX, on est à peu près à vingt (20) minutes de la Gare Centrale et les nouvelles gares offrent un potentiel intéressant de redéveloppement urbain et d'intégrer les modes de transport. Nos discussions avec les CRT pour intégrer à chacune des gares donc les services d'autobus, ça se fait aussi bien sur le tronçon nord que sur le tronçon Montréal.

1105 Alors, ça serait ma présentation, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1110 Merci beaucoup, Monsieur Hardy. Vous allez passer une copie de la présentation à l'équipe de la Commission. Merci.

Alors, tel que déjà dit, on va prendre une pause de quinze (15) minutes.

1115 Ceux et celles qui aimeraient poser des questions à propos du projet vont s'inscrire dans le registre qui est dorénavant ouvert en arrière. Donc, dans quinze (15) minutes on reprendra. Merci.

SUSPENSION

1120 LE PRÉSIDENT :

Mesdames et Messieurs, je vous invite à reprendre place. On reprend les travaux. Alors, j'invite monsieur Jacques Caron à venir démarrer l'échange pour ce soir.

1125 PÉRIODE DES QUESTIONS
M. JACQUES CARON

LE PRÉSIDENT :

1130 Bonsoir, Monsieur Caron.

M. JACQUES CARON :

1135 Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, membres de la Commission. Mon nom est Jacques Caron. Je suis représentant des utilisateurs des services de transports adaptés, que ce soit au conseil d'administration du CRTL, donc le Conseil Régional du Transport de Lanaudière ou encore du RUTAL, Regroupement des Usagers du Transport Adapté de Lanaudière.

1140 J'ai entendu monsieur Hardy tout à l'heure dire que le transport, le nouveau train de l'est visait développement durable et accessibilité universelle. J'ai bien aimé ces deux (2) mots-là, ces deux (2) derniers mots-là, accessibilité universelle.

Donc, je voulais savoir, pour renseigner les personnes handicapées ou à mobilité

1145 réduite, c'est quoi qui était prévu, le nombre de personnes au niveau des chaises roulantes ou tri porteurs ou quadri porteurs qui pourraient entrer dans un nombre de wagons X, là, comme tel par, mettons, il y a un train qui passe à telle heure, combien de personnes vont pouvoir embarquer dans ce train-là comme tel en chaise roulante ou en tri porteur ?

1150 LE PRÉSIDENT :

D'accord. On commence avec cette question. Monsieur Hardy.

M. JEAN HARDY :

1155

Oui, Monsieur le Président. Par train, on parle de six (6) fauteuils roulants.

LE PRÉSIDENT :

1160

Par train, donc par... le train en moyen a combien de wagons, en moyenne ?

M. JEAN HARDY :

Ça va varier entre six (6), huit (8) ou dix (10) voitures.

1165

LE PRÉSIDENT :

Donc, un fauteuil roulant par voiture ou par voiture et demie, quoi. D'accord.

Monsieur Caron ?

1170

M. JACQUES CARON :

1175 Mon autre question, c'est au niveau de l'accessibilité universelle, est-ce que ça va être vraiment accessible à tous les niveaux, que ce soit au niveau des débarquements, des quais de débarquement et embarquement de même qu'au niveau des quatre (4) nouvelles gares, de même que les infrastructures connexes ?

1180 Donc, exemple, bord du quai, que ce soit vraiment pour une personne aveugle ne puisse pas... bien identifier pour ne pas qu'elle puisse tomber dans le vide ou les marches, les escaliers, première marche, dernière marche, que ce soit bien identifié, etc., la signalisation.

LE PRÉSIDENT :

1185 Compris. Monsieur Hardy.

M. JEAN HARDY :

1190 D'accord. Au niveau des opérations ferroviaires, on a une... nous avons une particularité, c'est qu'on utilise le corridor... on utilise le corridor du CN à Montréal, donc au niveau de nos gares à Montréal les quais sont obligatoirement bas afin de permettre aux trains de marchandise qui ont un gabarit plus volumineux que les trains de passagers, donc de circuler sans accrocher les quais.

1195 Donc, on parle d'embarquement des fauteuils roulants, des quadri porteurs à partir de quais bas. Donc, on aura un dispositif au niveau des deux (2) dernières voitures où les fauteuils roulants pourront accéder à une plateforme et de là à l'intérieur de la voiture.

1200 Maintenant, quand je vous parle de gabarit un peu plus volumineux au niveau des voitures des trains de marchandise, ça implique qu'il y a un espace à combler entre la voiture, entre le seuil de la porte de la voiture et le quai. Il y aura un dispositif d'un petit pont si on veut afin de permettre aux fauteuils roulants, aux quadri porteurs d'entrer à l'intérieur de la voiture.

1205 Pour ce qui est... et ça, on aura quatorze (14) gares pour le train de l'est et on aura douze (12) gares des quatorze (14) qui seront à quai bas. Donc, c'est une contrainte avec laquelle on doit évidemment vivre étant donné qu'on utilise le corridor du CN.

1210 Pour ce qui est des chemins balisés pour... oui, c'est tenu en compte. On a un comité d'accessibilité avec des personnes avec limitations et on doit prochainement d'ailleurs leur présenter des concepts de gares pour s'assurer que les cheminements au niveau des personnes aveugles, amblyopes, les gens qui ont des difficultés de déplacement puissent effectivement se rendre au quai et d'entrer dans la voiture. Ça, je vous dirais qu'il nous reste des choses à développer au niveau des concepts et on le fait de concert avec le comité
1215 d'accessibilité là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1220 Si vous me permettez, Monsieur Caron, les comités d'accessibilité réduite, est-ce qu'ils incluent des représentants parmi les premiers concernés, c'est-à-dire des

représentants, des gens et des usagers à capacité réduite, etc. ?

M. JEAN HARDY :

1225 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1230 D'accord. .

M. JEAN HARDY :

1235 On pourrait... je n'ai pas la liste de tous les intervenants au niveau de notre comité d'accessibilité mais, par exemple, il y a Marie Turcotte qui se déplace déjà en fauteuil roulant.

LE PRÉSIDENT :

1240 D'accord.

M. JEAN HARDY :

1245 Il y avait...

UNE VOIX NON IDENTIFIÉE :

1245 Sur ta liste, il y avait seize (16) organismes.

M. JEAN HARDY :

1250 Il y avait seize (16) organismes.

LE PRÉSIDENT :

1255 Seize (16) organismes.

M. JEAN HARDY :

 C'est ça, oui, oui.

1260 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci. Monsieur Longpré, vous avez des...

1265 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ça va.

LE PRÉSIDENT :

1270 Ça va, Monsieur Caron ?

M. JACQUES CARON :

Merci beaucoup.

1275

LE PRÉSIDENT :

Vous avez toujours la possibilité de vous réinscrire de nouveau si vous avez d'autres questions.

1280

M. JACQUES CARON :

Merci.

1285 LE PRÉSIDENT :

Merci à vous. Monsieur Gilles Côté.

M. GILLES CÔTÉ

1290

M. GILLES CÔTÉ :

Alors, rebonsoir.

1295

LE PRÉSIDENT :

1300 Bonsoir, Monsieur Côté. Alors, le moment des questions maintenant.

M. GILLES CÔTÉ :

1305 Oui. Alors, moi, j'aimerais revenir sur la question de l'électrification, de la motorisation diesel. Il nous semble... je reprends aussi les préoccupations de monsieur Burcombe dans sa lettre de demande d'audiences. On est à l'aube du vingt et unième (21^e) siècle et pour ceux qui ne le savent pas, le vingt et unième (21^e) siècle va être le siècle de la lutte aux changements climatiques et aux émissions de gaz à effet de serre et ça va durer plusieurs décennies.

1310 J'estime que l'équipement qu'on est en train d'acheter ou qu'on a commandé, ça va durer un petit peu plus longtemps que dix (10) ans pour qu'après dix (10) ans, ça ne sera pas comme un vieux char qu'on veut changer. Alors, pourquoi on ne fait pas un vrai pas tout de suite vers l'électrification et qu'on n'élimine pas la motorisation diesel même si ça coûte un peu plus cher ? Je pense que... surtout qu'on parle de plus en plus maintenant au Québec d'indépendance au pétrole; on dit d'ici vingt (20) ans, d'ici vingt-cinq (25) ans.

LE PRÉSIDENT :

1320 D'accord.

M. GILLES CÔTÉ :

Je pense qu'on pourrait...

1325 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Pourquoi pas l'électrification intégrale, Monsieur Hardy ?

M. JEAN HARDY :

1330 En fait, le choix que l'AMT a fait - puis Brigitte tu pourrais peut-être remettre l'acétate électrification - le choix qu'on a fait s'apparente à ceux de d'autres agences. Ça se fait aussi en Grande Bretagne, ça se fait aux États-Unis, c'est qu'on a... je répète un peu là-dessus dans ma présentation.

1335

On a des tronçons donc qui sont électrifiés et qui sont non électrifiés. Donc, on voulait vraiment... on n'est pas contre l'électrification mais on veut vraiment y aller par étape.

1340

Je vous ai mentionné tantôt au niveau de la ligne Deux Montagnes, ça a été trois (3) ans de négociations avec CN et je vous dirais que le projet du train de l'est, d'accord, on a neuf kilomètres (9 km) qui est déjà électrifié à la ligne Deux Montagnes mais après ça, c'est le corridor CN et pour toute la traversée à Montréal, présentement, on parle quand même de six (6), huit (8) trains de marchandise. Donc, nous, on cohabite, si on veut, avec ces trains de marchandise-là. Ça voudrait dire de s'asseoir avec CN et de négocier, bon, d'amener des caténaires, donc on parle de vingt-cinq mille volts (25 000 V), donc la hauteur, les dégagements. Les caténaires doivent être localisés de façon à permettre le passage des trains de marchandise.

1345

1350

Je vous donne juste un aperçu. Nous, on a fait ce choix parce qu'on voulait quand même faire un projet pour l'automne deux mille dix (2010), d'y aller par étape. On parle de plusieurs années en conception, en études et en négociations avec CN. Également, il y a un corridor quand même qui est au centre de l'autoroute 640 qui fait partie, bon, des opérations... d'opérations routières là aussi. Il faudrait s'asseoir avec le ministère des Transports, s'asseoir avec bien évidemment Hydro-Québec. Donc, il y a beaucoup d'intervenants.

1355

1360

Donc, nous on a dit : On veut électrifier mais par étape et la locomotive bi mode permet... ce n'est pas dix (10) ans en passant, là, c'est quand même, on parle de soit cinquante (50) ou quarante (40) ans... c'est ça que je cherchais, c'est quarante (40) ans. De toute façon, quand on fait des acquisitions, c'est le ministère des Transports qui finance à soixante-quinze pour cent (75 %) et c'est sûr que c'est quarante (40) ans, c'est quarante (40) ans minimum à ce niveau-là.

1365

Donc, on y va avec la locomotive bi mode qui permet donc d'y aller avec effectivement électrique, diesel et d'y aller à petits pas, donc faire des tronçons, ça nous donnera le temps d'y aller comme ça. Mais il y a beaucoup, je dirais, il y a beaucoup de kilomètres à Montréal où il y a une voie simple. Les viaducs sont simples, donc d'électrifier, il y a beaucoup de travaux, là, qui seraient probablement exigés par le CN. Donc, on embarque dans des négociations au niveau du CN.

1370

M. GILLES CÔTÉ :

Ça risque d'être long.

1375 M. JEAN HARDY :

Ça risque d'être long mais on partage votre vision sur le fait qu'effectivement...

M. GILLES CÔTÉ :

1380 Est-ce qu'on peut avoir une idée de, si on s'y met et on a une volonté résolue d'y arriver un jour, on parle de quoi, cinq (5) ans, dix (10) ans ? On parle de... est-ce qu'on va s'asseoir puis dire : Bon, de toute façon, les locomotives durent quarante (40) ans, on verra dans quarante (40) ans ?

1385 M. JEAN HARDY :

Non, mais je vous dirais, on parle d'un horizon de dix (10) ans, au moins dix (10) ans.

1390 M. GILLES CÔTÉ :

Oui. .

1395 M. JEAN HARDY :

Au moins dix (10) ans. Juste en termes de choix d'infrastructures, de conception et ensuite de négociations et de construction, on va chercher un horizon...

1400 M. GILLES CÔTÉ :

C'est tout de même une technologie bien connue, là.

M. JEAN HARDY :

1405 Oui.

M. GILLES CÔTÉ :

1410 On ne rentre pas dans l'inconnu technologique.

M. JEAN HARDY :

1415 Non. Non, mais ça amène des préoccupations, comme je disais tantôt, en fait, on entre dans le corridor du CN et la sécurité des travailleurs avec caténares vingt-cinq mille volts (25 000 V). Donc, c'est tous ces aspects-là qu'il faut mettre dans un protocole d'entente puis négocier...

LE PRÉSIDENT :

1420 J'aimerais, si vous me permettez, Monsieur Côté, revenir à... quand on regarde ça, on dit : D'accord, il y a des contraintes actuelles qui pourraient être résolues dans dix (10) ans mais actuellement il y a ces contraintes contre les trois (3) ou quatre (4) éléments que monsieur Burcombe a mentionnés dans sa lettre. On n'a pas les diminutions des émissions des gaz à effet de serre, l'indépendance énergétique du Québec etc., etc.

1425 Alors, ces contraintes versus les facteurs qu'on n'a pas analysés. L'étude... dit ça, on n'a pas tenu compte dans notre analyse de ces facteurs-là. Donc, on n'a pas chiffré les coûts avantages au sens monétaire, etc.

1430 Alors, je vais prendre un aspect qui est difficile à chiffrer évidemment mais j'aimerais savoir, ça représente combien comme contraintes et la question de la sécurité des travailleurs. C'est quoi exactement ? Je prends ça comme exemple, c'est quoi la contrainte, l'envergure de cette contrainte qui contribue à empêcher la possibilité d'une électrification immédiate intégrale, par exemple ?

1435

M. JEAN HARDY :

1440 Je demanderais peut-être à Louis Machado qui a un passé CN. En fait, il a travaillé au CN...

LE PRÉSIDENT :

D'accord. .

1445 M. JEAN HARDY :

... pendant de nombreuses années. Je pense qu'il est bien habileté pour...

1450 LE PRÉSIDENT :
Bonsoir, Monsieur Machado.

1455 M. LOUIS MACHADO :
Bonsoir, Monsieur le Président. Si on regarde du côté électrification de voies puis si on regarde aussi du côté philosophie du CN, c'est qu'eux présentement ils opèrent avec des locomotives diesel et puis comme monsieur Hardy a mentionné tantôt, ça prend absolument la hauteur et dégagement, la hauteur pour pouvoir être capable de passer ce qu'on appelle les conteneurs à double étage, là, *a double stack* en anglais. Donc, ça, ça...

1460 LE PRÉSIDENT :
Ça, c'est pour les trains marchandise.

1465 M. LOUIS MACHADO :
Pour les trains marchandise.

1470 LE PRÉSIDENT :
Um-hum.

1475 M. LOUIS MACHADO :
Donc, on a commencé à discuter avec le CN puis il y a des discussions avec le CN qui sont en cours. Le CN tout ce qu'ils nous ont dit, c'est que : Écoutez, nous, c'est pas notre méthode d'opérer. On est prêts à regarder ça, sauf que ça nous demande des études de faisabilité, des études de risques.

1480 LE PRÉSIDENT :
Quand on parle des études de risques, c'était au point de vue pour... c'est quoi le problème que ça peut causer pour les travailleurs lorsqu'ils font l'entretien des voies et l'entretien de tous les systèmes de circulation sur le long des voies ferrées.

1485 LE PRÉSIDENT :
À la fois pour vous comme pour eux, comme pour leurs propres trains ?

M. LOUIS MACHADO :

1490 Pour eux aussi.

LE PRÉSIDENT :

1495 Ah! D'accord, je vois.

M. LOUIS MACHADO :

1500 Il y a aussi le fait qu'étant donné qu'on électrifie la voie, il faut changer tout le système de signalisation parce que le système de signalisation de contrôle de la circulation ferroviaire... il faut que ce soit changé, il faut que ce soit adapté. C'est des coûts additionnels aussi. Il faut faire des études de ce côté-là.

LE PRÉSIDENT :

1505 D'accord. Mais ce sont des contraintes de coûts et non pas des contraintes technologiques ? Parce que comme monsieur Côté le dit, toute la technique est parfaitement connue, là.

M. LOUIS MACHADO :

1510 La technique est là, sauf qu'il faut changer toutes les méthodes d'entretien.

LE PRÉSIDENT :

1515 O.K.

M. LOUIS MACHADO :

1520 Toutes les méthodes d'entretien pour l'entretien des infrastructures ferroviaires. Il faut absolument le changer. On ne peut plus travailler avec un camion... il faut pas aller plus près que dix pieds (10 pi) de la caténaire. Il faut être au moins à dix pieds (10 pi) de la caténaire. Donc, ça demande des travaux de nuit. Il faut tout changer, tout changer les processus puis les procédures à l'interne pour faire l'entretien. C'est pour ça que le CN est un peu réticent à aller vers ça, là, de ce côté-là.

1525

LE PRÉSIDENT :

Mais ça ne signifie pas que c'est impossible et vous prévoyez un horizon temporel de dix (10) ans pour pouvoir effectivement mettre un investissement nécessaire pour faire tout ça.

1530

M. LOUIS MACHADO :

C'est pour ça, on a entamé des discussions avec le CN et puis ils sont au courant puis c'est ça, la procédure de dix (10) ans... le dix (10) ans va nous aider à discuter de ça.

1535

LE PRÉSIDENT :

D'accord. .

1540

M. JEAN HARDY :

Excusez-moi...

LE PRÉSIDENT :

1545

Oui, Monsieur Hardy. .

M. JEAN HARDY :

1550

... juste une petite précision. Évidemment, en préalable, ça prend toutes les autorisations gouvernementales. On parle quand même au niveau d'électrification d'un coût au niveau... qui n'est pas dans notre projet, là. Donc, c'est d'enclencher le processus de priorisation de ce projet-là et de le faire approuver par les instances gouvernementales.

1555

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Côté, alors votre deuxième question. Monsieur Longpré, vous avez des choses ?

1560

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Non.

1565 M. GILLES CÔTÉ :

Puisqu'on parle d'avenir, évidemment...

LE PRÉSIDENT :

1570 Adressez-vous à moi, Monsieur Côté.

M. GILLES CÔTÉ :

1575 Oui. Le projet a été conçu comme devant s'arrêter présentement à Mascouche. Étant donné que je suis quelqu'un qui reste un peu plus loin dans Lanaudière et que je considère qu'une bonne partie de la population de Lanaudière qui quand même vient quotidiennement à Montréal, surtout des gens de la région de Joliette, est-ce que le projet peut facilement, dans une dizaine d'années ou, en tout cas, je le sais pas, cinq (5) ans, dix (10) ans, quinze (15) ans, s'extensionner vers Joliette, vers Lavaltrie, vers un peu plus loin ? Est-ce que c'est sur le territoire de l'intervention de l'AMT ?

LE PRÉSIDENT :

1585 D'une part, j'ajouterai peut-être, si vous me permettez, ça serait quoi la nature des contraintes pour une extension comme ça éventuellement ? Est-ce que ça serait principalement réglementaire, question de compétence, technique, coût ?

M. JEAN HARDY :

1590 Bien, d'une part, comme vous le supposez effectivement, c'est hors territoire AMT. Donc, il y aurait déjà là un petit problème à régler à ce niveau-là.

On a déjà une étude... on a déjà une étude, prolongement l'Assomption, là, vient d'être déposé de façon préliminaire.

1595

Ce que ça nous dit, c'est qu'on utilise le corridor CN. Si on voulait aller l'Assomption et au-delà, c'est toujours le corridor CN et CN demande toujours un délai minimal de trente (30) minutes au niveau de ses trains de marchandise. Donc, ça amène... eux font des simulations et nous disent : Ça va prendre un doublement de voies ici. Ça va prendre un étagement du passage à niveau ici.

1600

Ils ont fait l'exercice pour l'Assomption mais si on allait plus loin, il faudrait qu'ils refassent l'exercice et c'est des coûts effectivement, c'est des infrastructures ferroviaires. À Montréal, exemple, le CN rajoute des voies ferrées, refait des travaux.

1605

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais peut-être entendre le ministère des Transports à propos du cadre... oui, alors, c'est... voilà, j'aimerais savoir si notre... monsieur Benoît Picard, je crois, il est dans la salle ?

1610

Oui.

M. BENOÎT PICARD :

Présent.

1615

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord. Alors, approchez-vous pour être près d'un micro. Juste pour savoir le point de vue du ministère des Transports par rapport à son plan - j'imagine qu'il a des plans au-delà de cinq (5) ans - par rapport à la possibilité d'établir des liens ferroviaires pour étendre les services dans la région de Joliette, Lanaudière et tout ça ? Ça apparaît comment dans la planification stratégique du ministère des Transports et à quelle horizon temporelle on parle ?

1620

M. BENOÎT PICARD :

1625

Bien, en fait, la planification des transports en commun, c'est sûr ça relève principalement de l'Agence métropolitaine de transport. En dehors du territoire, le transport en commun relève principalement des municipalités.

1630

Donc, essentiellement, je veux dire, il y a pas de... le ministère n'a pas de planification de prévue à long terme, là, pour étendre le train de banlieue jusqu'à Joliette, actuellement...

LE PRÉSIDENT :

1635

Actuellement, ce n'est pas dans les plans.

1640 M. BENOÎT PICARD :
Actuellement, je ne pense pas que ce soit prévu.

LE PRÉSIDENT :

1645 Mais cela dit...

M. BENOÎT PICARD :

1650 Je pourrais peut-être vous mentionner, demain soir on va avoir quelqu'un...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1655 M. BENOÎT PICARD :
... du ministère qui va être présent...

LE PRÉSIDENT :

1660 D'accord.

M. BENOÎT PICARD :

1665 ... qui est plus familière avec toute la planification des transports à l'échelle métropolitaine qui pourra peut-être vous en parler davantage. Mais, à mon avis, il n'y a pas...

LE PRÉSIDENT :

1670 Entendu.

M. BENOÎT PICARD :

1675 ... il n'y a rien de prévu actuellement.

LE PRÉSIDENT :

1680 Très bien. Donc, au besoin, on y reviendra demain soir.

M. BENOÎT PICARD :

Parfait.

1685 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Merci. Alors, Monsieur Côté, vous pouvez toujours vous réinscrire.

M. GILLES CÔTÉ :

1690 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1695 Merci beaucoup. Monsieur Ronald Gadbois.

M. RONALD GADBOIS

LE PRÉSIDENT :

1700 Bonsoir, Monsieur.

M. RONALD GADBOIS :

1705 Bonsoir. Ronald Gadbois de Accès l'Assomption.

LE PRÉSIDENT :

1710 Allez-y avec la première question.

M. RONALD GADBOIS :

Ma première question, c'est que le monsieur avant moi l'a posée la question mais je vais revenir sur le tracé de l'Assomption.

1715

La question que je me pose, c'est qu'en deux mille cinq (2005) le tracé retenu était l'Assomption – Repentigny – Montréal. Pourquoi que maintenant le tracé a été changé pour Mascouche – Terrebonne – Repentigny ?

1720

LE PRÉSIDENT :

Et voilà, la question est posée. Monsieur Hardy, ça serait peut-être... on pourrait saisir l'occasion pour étayer davantage les facteurs de pondération que vous avez utilisés pour l'exercice d'optimisation des tracés en fonction de vos critères technico-ingénieries, desserte, environnement, etc. Ça serait, avec votre permission, Monsieur Gadbois, on va comprendre mieux la chose ensemble.

1725

M. RONALD GADBOIS :

1730

Ça va me faire plaisir.

M. JEAN HARDY :

1735

Je vais laisser monsieur Yves Phaneuf répondre à cette question. On a une petite présentation peut-être...

LE PRÉSIDENT :

1740

Alors, Monsieur Gadbois, vous dites qu'à l'origine le plan était...

M. RONALD GADBOIS :

Originellement, le tracé était l'Assomption – Repentigny – Montréal.

1745

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. RONALD GADBOIS :

1750

Et maintenant, à partir de deux mille six (2006), le tracé a changé pour Terrebonne mais jamais qu'on eu de réponse pourquoi exactement.

LE PRÉSIDENT :

1755

Je voulais juste rappeler la... très bien.

M. YVES PHANEUF :

1760

Alors, Monsieur le Président, initialement, au niveau de la planification des trains de banlieue à l'AMT, il y a toujours eu deux (2) dessertes envisagées, une desserte, en effet, en provenance de la MRC l'Assomption, donc au niveau de notre PTI dans les années antérieures, il y avait un tracé identifiant ce qu'on voit, là, en orange, si vous voulez, mais il y avait aussi un tracé, on le voit le mauve, donc il y avait aussi une desserte de Mascouche au

1765

niveau ferroviaire.

Donc, l'AMT planifiait une desserte ferroviaire pour les deux (2)... pour l'ensemble de la couronne nord-est, donc pour les deux (2) secteurs mentionnés. Donc, ça, c'est très important, pour la suite, de bien comprendre pour saisir comment ça se fait qu'on est arrivé

1770

avec un tracé qui dessert finalement les deux (2) territoires. Donc, c'était un prérequis.

Et aussi dans la planification de l'AMT, il y avait bien sûr la desserte de l'Est de Montréal qui demande ce genre de service depuis aussi de nombreuses années.

1775

Donc, c'est pour cette raison que parmi les objectifs du projet, l'objectif en termes transport, c'est de desservir les municipalités et la MRC de l'Assomption et Les Moulins, en même temps que l'est de Montréal.

1780

Donc, les solutions qui ont été examinées répondent à cet objectif de transport, là, de base. Donc, on les a présentées tout à l'heure. Donc, le scénario, on a quand même regardé le scénario l'Assomption seul. C'est-à-dire on a regardé aussi avec la desserte de Mascouche via la ligne CP ici, là, qu'on voit en mauve.

1785

Au niveau... je vais aller tout de suite, si vous me permettez, au niveau de l'analyse comparative de ces scénarios-là.

1790

Donc, on a élaboré une grille d'analyses multi critères qui touchent l'ensemble, là, des domaines, là, au niveau environnemental, au niveau économique et aussi au niveau du transport. Et on a appliqué à ces différents critères-là une méthode, une méthode, là, qui permet de manière très, je dirais, pas scientifique, mais d'une manière formelle, d'établir la

comparaison sur l'ensemble des critères qui ont été pris en compte.

1795 Et pour tenir compte des différents points de vue, on a appliqué des pondérations qui sont le reflet de certaines priorités. Donc, finalement, il y a quatre (4) scénarios, un scénario dit priorité égale, c'est-à-dire qu'au niveau des domaines, on est neutre, on a une pondération qui est égale pour l'ensemble des trois (3) domaines et d'autres scénarios qui mettent plus de poids sur un des domaines par rapport aux autres.

1800 Donc, je peux aller rapidement faire la présentation de l'ensemble des critères, si vous me permettez, donc quand même rapidement. Au niveau technico-économique, on voit que l'ensemble des critères ici considérés, il y en a en termes au niveau de l'emprise ferroviaire. Donc, des contraintes comme le nombre de passages à niveau, la longueur de voies ferrées adjacentes à une emprise routière, au niveau du génie, il y a un certain nombre aussi de critères, aussi au niveau de l'échéancier et la réalisation des coûts.

1805 Ne sont pas présentés sur ce tableau-là aussi la pondération à l'intérieur des domaines. Donc, il y a aussi une pondération plus fine sur chacun de ces critères-là qui a été effectuée.

1810 Au niveau transport et circulation, là, on voit ici quand même qu'il y a plusieurs critères qui ont été pris en compte, ce sont des critères autant de nature qui sont quantitatifs comme l'achalandage prévu à court terme en périodes de pointe du matin. Il peut y avoir aussi, là, il y en a moins, mais des critères plus qualitatifs.

1815 Donc, ici, il y a toutes les questions d'achalandage générées par les différents scénarios qui ont été estimés à l'aide de simulations. Le transfert modal, c'est-à-dire le nombre de nouveaux usagers qui seraient attirés par les services de train, c'est un critère important pour l'AMT.

1820 Le niveau de service, donc des fréquences, toutes les questions d'accessibilité. Et aussi les impacts sur les usagers et en termes de gain de temps et aussi sur les réseaux, les autres réseaux de transport.

1825 Le dernier domaine, le domaine environnemental et social, donc des critères, c'est plus qualitatif à ce niveau-là, donc au niveau des impacts au milieu d'insertions, la qualité en termes de desserte du territoire et des indicateurs environnementaux.

On a tenu compte aussi dans ce domaine-là des orientations transport et

d'aménagement des MRC, des municipalités traversées.

1830

Donc, on voit que c'est quand même très exhaustif comme démarche et très technique aussi. On pourra vous expliquer, si vous voulez, aussi la méthode comme telle, là, qui a été utilisée.

1835 LE PRÉSIDENT :

En fait, ce qui paraît parfois quand on... un lecteur averti, mais pas nécessairement un spécialiste des menus détails, on va regarder les tableaux et le scénario retenu ça ne saute pas aux yeux immédiatement qu'il est nécessairement le scénario le mieux selon la séquence des tableaux.

1840

Alors, il est troisième dans certains tableaux des critères et deuxième dans certains tableaux des critères puis, là, tout à coup, puis la conclusion finale que c'est le meilleur. Je dois vous avouer que le passage de l'étalage de l'information compressée évidemment, à la caractérisation finale est un peu brusque, ce n'est pas suffisamment étayé. C'est juste ça que...

1845

M. YVES PHANEUF :

D'accord. Disons que je vais essayer d'abord de quand même rapidement, d'éclairer la Commission.

1850

LE PRÉSIDENT :

Je vous l'accorde. Je vous l'accorde.

1855

M. YVES PHANEUF :

Bon. C'est sûr que compte tenu du nombre important de critères, quand on se met à la regarder dans le détail, c'est là que ça peut devenir complexe et difficile au niveau de la compréhension.

1860

Quand on regarde, on a ici, là, fait une synthèse des résultats selon les différentes pondérations. Finalement, c'est sûr que sur l'ensemble des critères, il n'y a pas une solution qui ressort comme la meilleure. C'est globalement. C'est là-dessus que se fait finalement le choix.

1865

1870 Donc, quand on est à priorité égale, en termes de poids, je suis un pointeur, donc des poids égaux sur l'ensemble des trois (3) domaines, on voit en effet, comme vous dites, Monsieur le Président, que disons sur le domaine technico-économique, la solution B elle semble la meilleure sur ce domaine-là. Au niveau du transport, c'est la solution A qui est le projet, là, qu'on étudie ce soir, qu'on présente ce soir.

1875 Au niveau environnemental et social, c'est la solution C qui est les deux (2) lignes, là, de train. Mais globalement, quand on fait la somme de l'ensemble des critères, c'est la solution qu'on vous présente ce soir qui sort en premier.

1880 On a fait aussi un exercice en termes de sensibilité qui montre jusqu'à quel point la robustesse, là, de ce résultat-là, on voit quand même que ça prend des variations importantes au niveau de la pondération pour changer ce résultat-là global.

LE PRÉSIDENT :

1885 D'accord.

M. YVES PHANEUF :

1890 Quand on regarde au niveau de la qualité du service qui met une importance plus importante au niveau du domaine du transport et de la circulation, donc la moitié, là, du poids sur l'ensemble des critères est affecté sur ce domaine-là, c'est encore la solution Mascouche – Repentigny – Montréal qui ressort en premier. Donc, d'ailleurs, c'est un peu trivial, dans le sens que comme justement... le plus fort dans ce domaine-là, si on met plus de poids, c'est évident que ça va être encore à favoriser.

1895 On a regardé au niveau de la qualité de vie des résidents. Donc, plus la question environnemental et l'impact, l'insertion du milieu, la qualité du service, ces choses-là.

1900 Et, là, à ce moment-là, la solution C, qui utilise à cent pour cent (100 %) des emprises existantes, ça peut être une des raisons qui explique ça, donc la solution C sort comme étant la meilleure.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1905

M. YVES PHANEUF :

Et donc, sur finalement... il me semble qu'il m'en manque un. Qualité du service... Ah! le premier ici que j'ai sauté, donc au niveau de technico-économique...

1910

LE PRÉSIDENT :

Technico-économique.

1915

M. YVES PHANEUF :

... encore là, c'est la solution A qui ressort comme étant la meilleure.

1920

Donc, sur trois (3) pondérations possibles, sans compter celle de points égaux, c'est toujours la solution, là, Mascouche – Repentigny – l'Assomption qui sort comme étant celle l'option préférable.

LE PRÉSIDENT :

1925

Donc, c'est à la lumière de cette analyse que les intentions d'origine déclarées ont été modifiées.

1930

J'ai juste une petite question pour clore la première question de monsieur Gadbois. Est-ce qu'il y a d'autres facteurs, et de légitimité évidente pareille, mais à caractère à l'extérieur de ces trois (3) domaines qui sont à quelque part dans la caractérisation mais qui paraissent pas de façon explicite dans vos tableaux d'analyses. C'est vraiment...

M. YVES PHANEUF :

1935

Honnêtement, je crois qu'on a été assez exhaustif.

LE PRÉSIDENT :

1940

O.K.

M. YVES PHANEUF :

1945 On a pas mal tout. Je ne sais pas ce qu'on a oublié, à moins que vous nous en pointiez un.

LE PRÉSIDENT :

1950 D'accord. D'accord, très bien. Alors, Monsieur Gadbois, on vous donne la meilleure réponse possible mais on ne garantit pas la complexité de la réponse ou votre satisfaction de la réponse.

M. RONALD GADBOIS :

1955 J'aurais des dizaines de questions encore à poser. Malheureusement, j'en ai encore juste une.

LE PRÉSIDENT :

1960 Allez-y.

M. RONALD GADBOIS :

1965 En deux mille cinq (2005), Accès l'Assomption avait fait deux (2) journées de portes ouvertes où est-ce que nous avons pris le train à l'Assomption et nous nous sommes rendus à la Gare Centrale de Montréal, à deux (2) reprises. Pourquoi que cette journée-là nous pouvions prendre le train et se rendre à Montréal et que maintenant on ne peut plus ?

1970 LE PRÉSIDENT :

C'était à quel moment ça ?

M. RONALD GADBOIS :

1975 En deux mille cinq (2005).

LE PRÉSIDENT :

1980 En deux mille cinq (2005). Monsieur Hardy, vous avez entendu la question ?

M. JEAN HARDY :

1985 Comme j'ai mentionné d'entrée de jeu, on n'est pas contre le prolongement du train à l'Assomption. D'ailleurs, on a une étude, là, qui est en voie de finalisation présentement qui est en train d'identifier tous les paramètres pour aller... pour prolonger, avoir un service jusqu'à l'Assomption en termes... ça prend un garage à l'Assomption, ça prend évidemment une gare et il y a des travaux... on vient d'avoir justement les conclusions d'études des travaux qui seraient exigés par CN pour prolonger le train jusqu'à l'Assomption.

1990

On a fait une étude d'opportunités et d'achalandage, je pense, cet été là-dessus aussi. On a des chiffres d'achalandage potentiel à l'Assomption.

1995 Ce que je comprends, c'est peut-être juste d'avoir... en tout cas, c'était peut-être au niveau plus politique d'avoir une demande comme telle, d'avoir... je ne sais pas si tu peux prolonger un petit peu là-dessus, là ?

M. YVES PHANEUF :

2000 C'est une chose d'avoir une journée spéciale qui nous permet de montrer aux citoyens quel pourrait être un service entre l'Assomption et la Gare Centrale. C'est autre chose d'en faire un projet, d'en faire un service qui roule cinq (5) jours par semaine à l'heure de pointe, avec une fréquence plus élevée. Donc, à ce moment-là, on ne parle pas tout à fait de la même chose, là.

2005

Donc, les contraintes qu'on vous énumère pour mettre sur rail un tel projet sont réelles et nous on les vit quotidiennement, là. Donc, on essaie de... un projet comme ça, techniquement, il y a plusieurs... il y a plusieurs choses à considérer.

2010 LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire on peut faire des accommodements temporaires pour une démonstration.

2015 M. YVES PHANEUF :

Voilà.

2020 LE PRÉSIDENT :
Mais pour intégrer ça de façon permanente, c'est un autre exercice.

2025 M. YVES PHANEUF :
Oui.

2030 LE PRÉSIDENT :
C'est ça que vous voulez dire?

2035 M. YVES PHANEUF :
Tout à fait. .

2040 M. JEAN HARDY :
Monsieur le Président, si vous me permettez, j'inviterais monsieur Louis Machado qui était l'organisateur de ces...

2045 LE PRÉSIDENT :
Ah! D'accord. .

2050 M. JEAN HARDY :
... ces voyages portes ouvertes en deux mille cinq (2005) quand il était au CN, à ce moment-là.

2055 LE PRÉSIDENT :
D'accord. Monsieur Machado.

M. LOUIS MACHADO :
Oui, Monsieur le Président, ces voyages-là ont été organisés, c'est les élus municipaux de l'Assomption et Repentigny qui avaient approché le CN, à ce moment-là, pour

organiser cette porte ouverte là, ce voyage porte ouverte.

2060 Effectivement, on a été jusqu'à l'Assomption à deux (2) reprises et puis avec un train on est partis de la Gare Centrale, on a été jusqu'à l'Assomption et puis on avait embarqué... il y a des gens qui ont embarqué à l'Assomption et on a fait un arrêt aussi à Repentigny. Ça, c'est dans le premier voyage. Puis on s'est rendus jusqu'à la Gare Centrale.

2065 Dans le deuxième voyage, on a fait... on avait fait... on est partis de l'Assomption aussi, un arrêt à Repentigny et un autre arrêt à Montréal. Même le maire Tremblay a participé à cette activité et a embarqué à Montréal, à Pointe-aux-Trembles.

LE PRÉSIDENT :

2070 Et l'objectif de l'exercice c'était d'explorer le potentiel et la possibilité d'un lien permanent qui emprunterait ce trajet-là ?

M. LOUIS MACHADO :

2075 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2080 Mais ce n'était pas nécessairement un engagement que le projet final prendrait cette configuration ?

M. LOUIS MACHADO :

2085 Ce n'était pas un engagement. On a fait ça tout simplement pour démontrer que c'était faisable.

LE PRÉSIDENT :

2090 D'accord. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce qu'on peut comprendre que les trois (3) tableaux que vous nous avez montrés tantôt, c'est la synthèse des tableaux plus explicites dans l'étude d'impact ? On ne les a pas

2095 ces trois (3) tableaux-là dans l'étude d'impact ?

M. YVES PHANEUF :

Non, non.

2100

LE PRÉSIDENT :

Pas au...

2105 M. YVES PHANEUF :

C'est une synthèse, là, qu'on a au niveau de l'étude d'impact. Il y a une étude de justification qui a été faite où on a les tableaux détaillés qui vous ont été présentés, là, sommairement.

2110

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va les recevoir évidemment et on va rendre ça disponible au public par le fait même dès qu'on reçoit ça. Merci.

2115

M. RONALD GADBOIS :

C'est court deux (2) questions.

2120 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gadbois, j'aimerais vous dire avant de partir qu'évidemment si vous avez des opinions à propos de caractère qualifiant le choix du projet et vous avez d'autres arguments pour d'autres trajets, etc., etc., vous allez nous entretenir de ça au mois de janvier. On va prêter une oreille très attentive à vos critiques...

2125

M. RONALD GADBOIS :

Soyez assuré de notre présence.

2130

LE PRÉSIDENT :

2135 ... ou à vos appuis également.

M. RONALD GADBOIS :

2140 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2145 Merci. Alors, monsieur Marc-Antoine Jussaume. J'espère que je prononce bien le nom ?

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2150 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

2155 Bonsoir. Alors, j'ai bien prononcé votre nom ?

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2160 Oui, oui, bravo.

LE PRÉSIDENT :

C'est bien. D'accord.

2165 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

Félicitations.

2170

LE PRÉSIDENT :

Merci. .

2175 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2180 La première question, peut-on mettre en opération le tracé de l'Assomption en premier et greffer par la suite le tracé de Mascouche vu que la ville est déjà prête à recevoir le train ? Actuellement, les gens peuvent acheter des billets chez VIA Rail et puis prendre le train actuellement à l'Assomption. Il n'y a pas de gare mais on peut prendre le train de banlieue à l'Assomption sans que ce soit officiel, là. Oui, c'est ça.

2185 Juste un petit commentaire, un train à l'Assomption, ça serait complémentaire à celui de Mascouche. Un n'empêche pas l'autre.

LE PRÉSIDENT :

Adressez-vous à moi tout le temps.

2190 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2195

S'il vous plaît. .

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2200 C'est ça. Donc, un train à l'Assomption serait complémentaire à celui de Mascouche. Ce n'est pas un contre l'autre. C'est complémentaire.

LE PRÉSIDENT :

2205 Et actuellement on peut le faire ?

2210 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :
Oui, bien oui, actuellement...

LE PRÉSIDENT :

2215 On y a accès. .

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

... oui, puis je l'ai fait, oui.

2220 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, votre question... .

2225 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :
Peut-on mettre en opération le tracé de l'Assomption en premier et y greffer par la suite le tracé de Mascouche?

2230 LE PRÉSIDENT :
D'accord. Donc, reconfigurer le projet quoi. C'est ce que vous proposez ici ? Pourquoi on modifie...

2235 M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :
Oui, bien, on peut faire... on peut rendre le train immédiatement à l'Assomption Montréal puis par après...

2240 LE PRÉSIDENT :
O.K. .

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :
2245 ... d'après les devis techniques pour relier Mascouche à Charlemagne, c'est ça ? C'est

ça, vu qu'il y a...

LE PRÉSIDENT :

2250

Ultérieurement. .

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2255

C'est ça. Donc, moi, je ne vois pas de problèmes techniques actuellement pour que le train se rende à l'Assomption. On pourrait faire ça tout de suite puis par la suite, c'est ça, le train de Mascouche...

LE PRÉSIDENT :

2260

D'accord. Monsieur Hardy, réponse à...

M. JEAN HARDY :

2265

Oui. Alors, je rappelle un peu le choix qui avait été fait par l'AMT, en fait, dès l'annonce du projet en mars deux mille six (2006), oui. C'est un petit peu... en fait, c'était de faire la desserte Mascouche – Terrebonne – Repentigny – Charlemagne via le corridor du CN à Montréal. Et l'intérêt c'était justement d'aller chercher des bassins de population très, très intéressants.

2270

Nous, évidemment, c'est quand même les usagers qu'on vise à aller chercher dans nos projets et d'y greffer éventuellement l'Assomption.

2275

Je mentionnais tantôt l'Assomption, le prolongement ne pourrait pas se faire de façon, disons, aussi simplement que d'entrer des trains de passagers. On vient d'avoir justement... on a mandaté un consultant qui avec le CN, bon, on a une bonne idée des infrastructures qui sont requises entre Repentigny et l'Assomption. Il y en a quand même pour plusieurs dizaines de millions de travaux, doubler des voies, étager des passages à niveau.

2280

Donc, là aussi on a la même problématique à Montréal, c'est-à-dire d'insérer des trains de passagers avec des trains de marchandise. Et je dirais que le projet sur lequel on travaille, on vise quand même une mise en service d'ici, bon, fin automne deux mille dix (2010), donc dans deux (2) ans, est quand même bien avancé et, si vous me permettez l'expression, est sur les rails en termes d'avancement de la conception, donc de l'élaboration du projet comme tel.

2285

Au niveau de l'Assomption, donc ça serait plutôt l'Assomption qui viendrait se greffer au projet Mascouche – Repentigny et non l'inverse, puisqu'on est quand même pas mal avancés au niveau de l'autre projet. Et pour l'Assomption, bien là, également il faudrait... donc, les infrastructures ferroviaires requises et également sécuriser le matériel roulant parce qu'on parlerait quand même de trois (3) rames, je pense, deux (2) trains, trois (3) ? Deux trains. Donc, là aussi il faudrait... on n'a pas le matériel roulant de toute façon pour l'Assomption présentement, là.

2290

LE PRÉSIDENT :

2295

Monsieur Longpré, ça va ? Alors, Monsieur Jussaume, avec votre deuxième question.

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2300

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2305

Et, là, on voit toujours... si vous avez des idées précises là-dessus, on va vous entendre dans un mémoire éventuellement.

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

2310

Oui, parfait.

LE PRÉSIDENT :

La Commission compte sur vous. Allez-y.

2315

M. MARC-ANTOINE JUSSAUME :

Des départs à partir de l'Assomption permettront-ils de mieux servir les futurs usagers de la MRC de l'Assomption puisque les trains partant de Mascouche risquent d'être déjà complets en arrivant dans la MRC de l'Assomption et encore davantage à Montréal ?

2320

On sait que les autres trains de banlieue affichent déjà complets alors on prévoit que celui de Mascouche va avoir, risque d'avoir beaucoup d'intérêt.

LE PRÉSIDENT :

2325

Monsieur Hardy ?

M. JEAN HARDY :

2330

Oui. Au niveau de l'achalandage, ce qu'on prévoit, c'est on aura une charge d'à peu près cinquante – cinquante (50 - 50), c'est-à-dire cinquante pour cent (50 %) rive nord et cinquante pour cent (50 %) Montréal. Donc, en termes d'embarquement dans le train, donc les gens de l'Assomption qui auront à se rendre à la gare de Repentigny, quand même qu'on fait avec le maximum de places de stationnement possible, donc à la gare de Repentigny, il y aura
2335 seulement la gare Terrebonne et Mascouche auparavant. Donc, il y aura amplement de place au niveau du train, là. Il n'y aura pas de...

2340

Je comprends que monsieur mentionne la popularité des trains sur d'autres lignes mais au niveau de Repentigny on est comme en tête de train, si on veut, en tête de ligne et il ne devrait pas y avoir de problèmes au niveau de l'embarquement des gens à l'Assomption.

2345

Et on a fait l'élaboration de la gare à Repentigny au niveau d'arrimer la desserte d'autobus. Je vois que monsieur Fafard est ici, là, si vous voulez lui... il est responsable de la desserte autobus, d'amener les gens donc de l'Assomption, desserte autobus, à la gare de Repentigny où on a prévu de pouvoir faire rentrer les autobus près de notre gare.

LE PRÉSIDENT :

2350

Il y a de la place, etc., vous prévoyez, selon la configuration proposée, atteindre la saturation de la capacité assise, debout, à l'horizon de quelle année, selon les projections de développement démographique et autres de la région ?

M. JEAN HARDY :

2355

Je vais demander à monsieur Phaneuf de répondre à votre question.

LE PRÉSIDENT :

2360

Merci.

M. YVES PHANEUF :

Alors, je vais juste vous présenter une courbe qu'on a faite.

2365 Bon. Alors, estimer l'achalandage d'une ligne de train qui n'est pas encore en service, c'est un peu un art qui peut être des fois, là, pas tout à fait très, très... un peu obscure j'allais dire. Donc, on se sert de beaucoup d'outils pour pouvoir évaluer l'achalandage potentiel. On fait des simulations, on fait aussi des études de marché pour ça. L'étude de marché donne quand même des très bons résultats.

2370 Et l'étude de marché qui a été réalisée dans le cadre de ce projet-là nous indique un achalandage d'environ cinq mille cinq cents (5500) personnes en période de pointe du matin, donc vers le centre-ville à moyen terme, donc peut-être en trois (3) ans, dans un horizon de trois (3) ans, trois (3) à cinq (5) ans disons. Mais si c'est un succès comme on l'a vu dans d'autres
2375 lignes, le train ça pourrait arriver plus vite.

Donc, le matériel roulant qui est prévu à court terme, donc l'achat de trente-six (36) voitures passagers, trente (30) en service pour le service en pointe du matin, nous permet d'accommoder jusqu'à... de répondre à cette charge-là de cinq mille cinq cents (5500)
2380 passagers dans le sens de la pointe.

En ajoutant des rames additionnelles pour faire des trains... des voitures additionnelles pour faire des trains de dix (10) voitures, ce qui est prévu comme longueur de quai, tout ça, on peut accommoder jusqu'à sept mille cinq cents (7500) passagers dans la direction de la pointe.
2385 Ce qui est, si je me trompe pas, là, plus que qu'est-ce que transporte actuellement la ligne, là, Blainville, pour vous donner un exemple, là, de ce que ça peut représenter.

Donc, on pense avec la fréquence qu'on planifie en ce moment et l'ajout de matériel roulant de voitures qu'il est possible, compte tenu des commandes de l'AMT en voiture de train,
2390 on pense être en mesure quand même de répondre pour au moins le long terme, là, avec ce qui est prévu actuellement.

LE PRÉSIDENT :

2395 Et ça, ça représenterait toujours plus ou moins trente pour cent (30 %) du volume de trafic routier basé sur l'usage de la voiture personnelle, là ?

2400 M. JEAN HARDY :
Oui. Encore, là, c'est des simulations qui...

LE PRÉSIDENT :
2405 Bien sûr.

M. JEAN HARDY :
... me font estimer ça. Trente pour cent (30 %) à l'ouverture, oui, et probablement ça
2410 peut même être plus, là, au fur et à mesure que de nouveaux usagers empruntent cette ligne-là.

LE PRÉSIDENT :
Mais rendu à l'horizon deux mille vingt (2020), les sept mille cinq cents (7500)
2415 présentées ici, ça serait plus ou moins le même pourcentage à peu près, vous prévoyez ?

M. JEAN HARDY :
2420 Disons que c'est très difficile à estimer.

LE PRÉSIDENT :
Très difficile.

2425 M. JEAN HARDY :
Moi, je dirais, c'est très personnel, que ça serait plus que ça, là, dans le sens que...

LE PRÉSIDENT :
2430 D'accord.

M. JEAN HARDY :
2435 ... ça serait des nouveaux usagers qui se rajouteraient aux usagers, si je comprends bien votre question, qui utilisent actuellement le transport en commun puis qui là prendraient le

train, ça, c'est au début que ça se produit. Après ça, on attire une nouvelle clientèle comme tel au niveau de l'usage des trains.

2440 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci. Alors, vous allez vous inscrire si vous avez d'autres questions, Monsieur Jussaume. Oui, Monsieur Longpré.

2445 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2450 Le train de Deux Montagnes a tu pu vous inspirer au niveau des scénarios possibles pour l'achalandage ici ? Je comprends que ce n'est pas la même clientèle mais je veux dire est-ce que ça a généré comme attirance de la clientèle, l'augmentation ? Est-ce que vous avez des données là-dessus ?

M. JEAN HARDY :

2455 Oui. Yves, tu peux répondre ?

M. YVES PHANEUF :

2460 Oui, on a des données là-dessus. La ligne Deux Montagnes a été modernisée en quatre-vingt-quinze ('95) par le ministère des Transports du Québec et en quatre-vingt-seize ('96) donc le service modernisé a été mis en place. Il faut dire aussi que c'est une ligne qui a une fréquence plus élevée en période de pointe du matin, c'est à peu près sept (7) départs vers Montréal mais, en plus, il y a un service en pointe beaucoup plus important et il y a même un service en fin de semaine. C'est la seule ligne de train de banlieue d'ailleurs à Montréal qui a un service en fin de semaine.

2465 Et suite à la modernisation de Deux Montagnes, on est passé annuellement d'un achalandage de quatre millions (4 M) de passagers en mil neuf cent quatre-vingt-seize (1996) à sept millions sept cent soixante-quinze mille (7 775 000) comme prévision en deux mille huit (2008), disons en deux mille sept (2007), plus de sept millions sept cent mille (7 700 000) personnes.

2470 Donc, presque le double, là, comme achalandage, là. Et je pense que la demande serait encore plus importante, là, si on pouvait accommoder soit en termes d'accès, stationnement et si on pouvait même augmenter la fréquence, on pourrait possiblement attirer

2475 encore un peu plus, là.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

2480

M. YVES PHANEUF :

Donc, c'est sûr que ça nous inspire et ce phénomène-là se voit pas juste pour la ligne Deux Montagnes mais pour l'ensemble de nos lignes, là, en général, là.

2485

LE PRÉSIDENT :

Pour la MRC de l'Assomption, s'il y a des... si vous avez des éléments à ajouter à propos de votre perception de l'utilisation actuelle projetée au-delà de ce qui a été dit concernant les projections des services nouveaux.

2490

M. DENIS FAFARD :

C'est sûr que la MRC de l'Assomption a fait une étude en novembre l'an dernier, justement pour essayer d'optimiser la présence des gaz sur son territoire. Donc, il y a tout eu des études qui ont été faites comme l'a souligné monsieur Hardy au niveau des rabattements des lignes d'autobus, des aménagements à proximité des gares, des opportunités que peuvent amener ces gares-là.

2495

Donc, c'est sûr que de la présence de gares, c'est un élément structurant dans l'aménagement du territoire et on est en train de planifier ce genre d'aménagement-là. Et ça répond aux principes, là, que les gens de l'AMT ont avancé. Je ne sais pas si monsieur Julien, qui est notre directeur du réseau de transport en commun, qui est ici dans la salle, là, a quelque chose à ajouter ?

2500

2505

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Julien ?

2510 M. MICHEL JULIEN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2515

Avez-vous d'autres choses à ajouter à propos de l'adéquation entre le projet tel que proposé et votre lecture de vos propres besoins en tant que MRC ?

M. MICHEL JULIEN :

2520

Effectivement, on est en train de... on l'a préparé d'ailleurs. Il y a un mémoire qui va être déposé là-dessus...

LE PRÉSIDENT :

2525

C'est bien.

M. MICHEL JULIEN :

2530

... concernant comment est-ce qu'on voit l'organisation du plan de transport de la MRC l'Assomption pour le futur train de l'est...

LE PRÉSIDENT :

2535

D'accord.

M. MICHEL JULIEN :

2540

... en fonction des lignes et également va venir faire influencer le tracé du CRTL de Joliette à venir jusqu'au train de banlieue.

LE PRÉSIDENT :

2545

D'accord. Et je profite de l'occasion pour vous dire, pour les MRC, les municipalités qui choisissent de nous entretenir de mémoires, ça serait intéressant de nous éclairer à propos du caractère optimal du tracé proposé, si vous avez d'autres idées, etc., ça serait le moment de partager ça avec nous évidemment.

2550

Madame Laliberté, avez-vous autre chose à ajouter pour la MRC Les Moulins à ce propos ?

Mme CHANTAL LALIBERTÉ :

2555 Non, essentiellement, tout ce que je pourrais dire, c'est par rapport à l'aménagement du territoire, nous, ce sont des secteurs qui sont visés, le train de banlieue et tout ça dans son ensemble est naturellement un élément structurant important qui va aider à régler plusieurs problématiques. Mais il n'y a pas plus d'éléments pour le moment.

LE PRÉSIDENT :

2560

D'accord. Merci. Merci beaucoup, Monsieur Julien.

J'invite monsieur John Burcombe maintenant qui est avec nous.

2565

M. JOHN BURCOMBE

LE PRÉSIDENT :

2570

Bonsoir, Monsieur Burcombe. Heureux de vous revoir.

M. JOHN BURCOMBE :

Bonsoir. Je suis présent finalement.

2575

LE PRÉSIDENT :

Oui. Voilà. Alors, on vous écoute. Allez-y.

M. JOHN BURCOMBE :

2580

Merci pour la lecture de notre requête.

LE PRÉSIDENT :

2585

Je vous en prie.

M. JOHN BURCOMBE :

2590

Il y a des questions soulevées par cette requête. D'abord, c'est la question de la zone d'étude pour le projet et je me demande toujours pourquoi cette zone d'étude n'englobe pas le projet au complet ?

2595 LE PRÉSIDENT :

En fait, selon la lecture que j'ai faite de votre requête, vous affirmez que la définition de cette zone d'étude n'est pas conforme, selon vous, aux termes des références de la directive.

2600 M. JOHN BURCOMBE :

En effet.

LE PRÉSIDENT :

2605

Très bien. Alors, ça serait l'occasion d'entendre aussi le ministère par la suite. Monsieur Hardy, ça serait, dans un premier temps, intéressant de nous dire quels sont les facteurs que vous avez utilisés pour délimiter cette zone-là et pourquoi pensez-vous que c'est conforme aux termes des références de la directive ministérielle étant donné qu'il y a des... le projet s'étend effectivement au-delà de ces limites, tel que vous l'avez choisi ?

2610

M. JEAN HARDY :

L'AMT, et là, je n'étais pas à l'AMT à ce moment-là. Je demanderais peut-être à Yves Phaneuf. Il était là à ce moment-là quand l'avis de projet a été transmis au MDDEP et je pense que c'était en mai deux mille six (2006), si tu veux élaborer là-dessus parce que, en fait, il y a eu un avis de projet qui décrivait le projet qui était transmis au MDDEP et, je pense, monsieur Chatagnier pourra le confirmer, que c'est de la responsabilité du MDDEP de définir les zones d'études et non pas tout à fait comme monsieur Burcombe mentionnait dans sa requête, ce n'est pas l'AMT qui a décidé ce tronçon va au BAPE ou ce tronçon ne va pas au BAPE.

2620

LE PRÉSIDENT :

Non, il n'a pas dit ça monsieur Burcombe justement.

2625

M. JEAN HARDY :

O.K.

2630

LE PRÉSIDENT :

D'après ce que j'ai compris de la lecture, et corrigez-moi, Monsieur Burcombe, si j'ai tort, il dit que le choix de la zone, selon lui, n'est pas conforme à ce que le ministère a décrit dans les paramètres ou les caractéristiques à retenir pour définir la zone d'étude. Alors, voilà. D'accord.

2635

Alors, peut-être monsieur Chatagnier, allez-y.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2640

Oui. Premièrement, est-ce qu'on parle de la zone d'étude ou est-ce qu'on parle de quel est le projet qui est assujetti ? Parce que la zone d'étude, en fait, c'est la zone d'influence du projet qui a été assujettie à la procédure et je me demande si c'est de ça dont monsieur Burcombe veut parler ou bien si c'est...

2645

LE PRÉSIDENT :

On parle... oui.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2650

... pourquoi est-ce que l'ensemble du projet n'est pas assujetti à la procédure ?

LE PRÉSIDENT :

2655

Ça, c'est une deuxième question. Limitons-nous pour l'instant à la conformité de la zone d'étude telle que retenue par l'Agence à la lumière des termes de référence de la directive.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2660

Bon. Premièrement, en ce qui a trait à la zone d'étude, elle est définie en fonction du projet qui nous est soumis, qui est assujetti, c'est-à-dire le projet qui commence à partir de Charlemagne jusqu'à Mascouche. Et dans ce contexte-là, c'est le promoteur qui nous propose une zone d'étude qui décrit l'influence de ce projet... sur l'impact de ce projet sur différentes

2665 composantes du milieu biophysique ou du milieu social. Et on voit que dans l'étude du promoteur que la zone d'étude couvre environ un kilomètre (1 km) de part et d'autre de la voie ferrée et en fonction des impacts qui risquent d'être appréhendés pour ce projet-là.

2670 Pour nous, c'était satisfaisant. Les impacts de ce projet-là sont assez bien ciblés à l'intérieur de la zone d'étude qui a été définie par le promoteur.

LE PRÉSIDENT :

2675 Mais si je me mets à la place d'un citoyen qui utilise le sens commun, bon, de raisonnement, pas nécessairement ni réglementaire, ni législatif mais le sens commun, en disant : Bon, le projet comporte la construction de cette gare à Montréal, sur l'île de Montréal qui n'existe pas actuellement. Alors, même si les gares elles-mêmes ne sont pas assujetties, l'existence des gares qui seront utilisées va comporter forcément une modification de l'utilisation d'un territoire autour, ne serait-ce que par la modification des routes de bus pour drainer les passagers qui arrivent. Ça pourrait introduire aussi des modifications par rapport au patron, au sens *pattern*...

2680

M. HERVÉ CHATAGINER :

2685 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2690 ... mode d'utilisation de sol par rapport au stationnement dans les régions où des nouvelles gares seront introduites, modifications qui actuellement ne sont pas là parce qu'il n'y a pas de gare qui reçoit des passagers le matin et l'après-midi... et le soir.

2695 Alors, en utilisant le sens commun des impacts, est-ce que ce n'est pas là aussi à quelque part, ça ne serait pas assimilable à des zones d'influences du projet ou des zones d'impacts au sens...

M. HERVÉ CHATAGINER :

2700 C'est-à-dire, pour nous, la voie ferrée à Montréal, le projet à Montréal, c'est ce qu'on considère un projet connexe et on demande au promoteur de nous faire part des projets connexes dans son étude d'impact mais le niveau de détails n'est pas le même qu'on exige pour le projet actuel. Et le promoteur a quand même répondu à notre demande...

2705 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2710 ... dans la directive de décrire les projets connexes en expliquant un peu comment le projet à Montréal allait se passer mais de là à demander une étude d'impact sur le projet à Montréal qui n'est pas assujetti, je pense que c'est allé un peu loin.

2715 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et selon vous, si on retient le passage que monsieur Burcombe a cité des directives, selon vous, le choix de la zone de projet est conforme à ces termes de référence, là, tel que ça apparaît dans la directive ?

2720 M. HERVÉ CHATAGINER :

Oui, selon nous, oui.

2725 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2730 J'ai des difficultés à suivre cette logique. Comment il se peut que la partie entre Charlemagne et Mascouche est évidemment inutile sans la partie qui fait la connection à Montréal ? Pour moi, c'est tout un projet. Pourquoi il y a des impacts sur l'île de Montréal ? Pourquoi ces impacts ne sont pas étudiés en même temps que les impacts sur la partie, la nouvelle partie de ligne ? C'est le gros bon sens qui...

2735 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2740

M. JOHN BURCOMBE :

... semble échapper au ministère de l'Environnement.

2745 LE PRÉSIDENT :

Là, on a compris votre raisonnement et la Commission serait intéressée à vous entendre si vous choisissez de nous présenter un mémoire aussi pour... mais on comprend le point que vous élevez, le point de vue logique fonctionnel des choses.

2750

J'aimerais rappeler rapidement pour ceux et celles qui consultent les documents, que le document DA-1 qui a été déposé et est accessible maintenant donne un peu plus d'informations à propos de la question des tracés sur l'île de Montréal. Alors, on va poursuivre ça avec vous également.

2755

Alors, allez-y, Monsieur Burcombe, pour votre deuxième question.

M. JOHN BURCOMBE :

2760

D'accord. Alors, c'est que même si le ministère de l'Environnement ne semble pas avoir donné des approbations pour la partie sur l'île de Montréal, n'y a-t-il pas d'autres règlements, des règlements fédéraux qui s'appliquent et c'est quoi cette situation-là ? Est-ce que le CN a des autorisations à obtenir, est-ce que AMT a des autorisation à obtenir au niveau...

2765 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. JOHN BURCOMBE :

2770

... fédéral ? Parce que je crois que c'est le fédéral qui a la juridiction sur les chemins de fer.

LE PRÉSIDENT :

2775

Monsieur Hardy, est-ce que tous les travaux connexes sur l'île de Montréal qui ne sont pas couverts par les besoins réglementaires d'autorisation du ministère, est-ce qu'ils sont couverts par d'autres exigences fédérales qui devraient être accordées, j'imagine à Montréal, à

la Ville de Montréal ?

2780

M. JEAN HARDY :

Non, du fait... je regarde Louis, je ne pense pas. La seule chose, c'est qu'on s'insère à Montréal dans un corridor ferroviaire du CN qui lui est territoire fédéral. C'est ça ? Soumis à Transports Canada.

2785

LE PRÉSIDENT :

Et l'introduction d'un mode de transport passager qui est nouveau peut-être, n'exigerait pas une nouvelle autorisation ?

2790

M. LOUIS MACHADO :

Non, parce que présentement il y a déjà VIA Rail qui est un transport passager qui circule sur ce corridor-là.

2795

LE PRÉSIDENT :

Sur ce tronçon-là.

2800

M. LOUIS MACHADO :

C'est sûr qu'il faut regarder l'impact au niveau bruits puis ces choses-là, mais je veux dire au point de vue demande à Transport Canada, non.

2805

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2810

M. LOUIS MACHADO :

Il faut regarder, il faut négocier avec le CN pour mettre les infrastructures nécessaires mais c'est à peu près tout.

2815

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2820

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est la même chose pour les gares ?

2825

M. LOUIS MACHADO :

Pour les gares aussi.

2830

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Les gares.

M. LOUIS MACHADO :

2835

Si elles sont sur l'emprise du Canadien National, non, il n'y a aucun problème. Ça prend seulement l'autorisation du CN.

LE PRÉSIDENT :

2840

Monsieur Hardy, vous avez, lors de notre rencontre préparatoire, vous avez soulevé la possibilité de proposer d'inviter la Ville de Montréal pour être avec nous au cas où on a des questions. Est-ce que vous l'avez fait ? Vous avez donné suite à votre proposition ?

2845

M. JEAN HARDY :

Absolument. J'ai demandé à monsieur Marc Blanchet de désigner un représentant de la Ville.

2850

MONSIEUR LE PRÉSIDENT :

Ah! Vous êtes là. D'accord. Très bien merci d'avoir accepté d'être avec nous et vous allez être avec nous demain également...

2855 UNE VOIX NON IDENTIFIÉE :

Demain soir.

2860 MONSIEUR LE PRÉSIDENT :

Demain soir. Très bien. On va essayer d'aménager les choses au cas où pour le moment quand vous serez là.

Alors, Monsieur Burcombe...

2865

M. JOHN BURCOMBE :

2870 Alors, si je peux toujours enchaîner, Monsieur le Président, c'est qu'il y aura construction de nouvelles lignes, des sections de nouvelles lignes qui sont nécessaires, au moins une dizaine de kilomètres de lignes qui sont nécessaires à construire sur l'emprise du CN, si je comprends bien la lecture de l'étude sur l'électrification.

2875 Alors, le CN peut construire ces lignes sans aucune autorisation ou supervision au niveau fédéral ? Est-ce que c'est le cas ?

2875

LE PRÉSIDENT :

2880 C'est ce que nous avons compris de la réponse que monsieur Machado nous a dit, que le mode d'utilisation déjà encadré par des autorisations qui sont suffisantes pour tenir compte de toutes autres modifications qui pourraient être introduites dans le cadre de ce projet. C'est la réponse que nous avons reçue ce soir.

M. JOHN BURCOMBE :

2885 Je trouve ça surprenant.

LE PRÉSIDENT :

2890 Oui, mais voilà. Monsieur Chatagnier, avez-vous quelque chose à ajouter à propos de cette question selon votre compréhension des compétences partagées, etc., sans nécessairement que ce soit votre responsabilité ministérielle ?

M. HERVÉ CHATAGINER :

2895 Non, Monsieur le Président. Tout ce que je peux vous dire, c'est que la partie à Montréal est dans l'emprise du CN et, de ce fait, n'est pas assujettie à la procédure d'évaluation québécoise.

LE PRÉSIDENT :

2900

D'accord.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2905 Nous, ce qu'on a fait quand on a reçu l'avis de projet, on a un protocole d'entente avec l'Agence canadienne, un protocole de collaboration. On leur a envoyé l'avis de projet et on a communiqué avec eux et je ne suis pas sûr, mes dernières discussions avec le fédéral c'était qu'il y aurait peut-être un ou deux (2) permis à obtenir; un, de Pêches et Océans pour traverser la rivière Mascouche.

2910

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

2915 M. HERVÉ CHATAGINER :

Et puis un autre de la part de Transport Canada.

LE PRÉSIDENT :

2920

C'est ça, pour le pont.

M. HERVÉ CHATAGINER :

2925

Je n'en sais pas plus.

LE PRÉSIDENT :

2930 Et on va vous entendre, Monsieur Burcombe, à la deuxième partie de l'audience. Vos pensées et vos positions là-dessus nous intéressent, mais il se peut qu'il y ait des autorisations

déjà établies selon un potentiel d'usage qui n'a pas été épuisé et que ça reste dormant mais ça pourrait être activé sans nécessairement dépasser les limites d'usage de l'autorisation actuelle. C'est possible, je ne sais pas.

2935 M. JOHN BURCOMBE :

Mais je me demande, est-ce que la Commission peut vérifier elle-même avec Transport Canada c'est quoi la situation ?

2940 LE PRÉSIDENT :

Oui, absolument. Et on se chargera de clarifier la question dans le sens de votre question pour avoir une réponse claire. On va essayer de revenir à cette question-là.

2945 M. JOHN BURCOMBE :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2950

Alors, vous pourrez vous réinscrire de nouveau...

M. JOHN BURCOMBE :

2955

D'accord.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT :

... étant donné que vous êtes avec nous et puis on poursuivra.

2960

J'inviterais monsieur Claude Laurence ou madame Claude Laurence... monsieur, monsieur, monsieur, c'est ça, évidemment.

M. CLAUDE LAURENCE

2965

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonsoir, Monsieur Laurence.

2970 M. CLAUDE LAURENCE :

Bonsoir, Monsieur le Président. À l'écoute des questions préalables, j'ai l'impression que je serai possiblement hors sujet. Simple résident de Le Gardeur.

2975 LE PRÉSIDENT :

Mais c'est votre privilège. Allez-y. On vous écoute.

2980 M. CLAUDE LAURENCE :

D'accord. Je demeure donc sur Place Odilon, près de la gare de Repentigny et la question que je me posais, c'est à savoir possiblement le mur, un mur ou une butte ou qu'est-ce qui est prévu de faire pour possiblement protéger les résidents de la rue tant des bruits que soit des lumières, soit de la gare... pas de la gare mais du stationnement qui sera adjacent à la propriété ?

2985

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Hardy.

2990

M. JEAN HARDY :

On va juste afficher la gare de Repentigny...

2995 LE PRÉSIDENT :

Oui.

3000 M. JEAN HARDY :

... pour bien comprendre... vous êtes sur la rue Odilon, j'ai bien compris ?

M. CLAUDE LAURENCE :

3005 Oui, tout à fait.

M. JEAN HARDY :

3010 Alors, Monsieur le Président, la rue Odilon est cette rue ici accessible par la rue Notre-Dame. Donc, c'est la rangée de maisons qui se trouvent... vous êtes entre le stationnement et la rue Odilon. C'est ça ?

M. CLAUDE LAURENCE :

3015 C'est ça.

M. JEAN HARDY :

3020 Donc, ce qu'on prévoit, nous, dans l'aménagement, c'est effectivement une butte... il y a eu une étude sonore qui a été faite à ce niveau-là. On va faire un aménagement d'au moins trois mètres (3 m) de hauteur afin de permettre donc de conserver votre niveau sonore actuel, donc existant, là. Donc, l'aménagement est prévu tout le long du stationnement. C'est une butte paysagée et en même temps vous ne verrez pas, bon, le stationnement comme tel de l'autre côté, là, si on veut.

3025 Vous me mentionnez au niveau de l'éclairage. Généralement, les lampadaires au niveau de l'AMT... la hauteur c'est quoi, c'est des vingt pieds (20 pi) ou même pas, c'est... ce sont quand même de type projecteur, donc on projette vers le bas, là. On n'essaie pas de faire des tours d'éclairage. Donc, on essaie quand même de garder de type projecteur.

3030 M. CLAUDE LAURENCE :

O.K. Et si vous me permettez ?

3035 LE PRÉSIDENT :

Allez-y, oui.

3040 M. CLAUDE LAURENCE :

Au niveau des études sonores que vous faites, j'imagine que vous avez fait, par rapport à la voie ferrée qui passe effectivement, là, au bout de Place Odilon et vous avez projeté, j'imagine, le niveau sonore si Pierre Le Gardeur est surélevé ?

3045 M. JEAN HARDY :

Je vais demander à Dominique Leclerc qui est notre spécialiste en acoustique de, si vous voulez, Monsieur le Président, de venir répondre. Elle est en charge des études sonores.

3050 LE PRÉSIDENT :

Avec plaisir. Présentez-vous d'abord Madame.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3055

Oui. Bonsoir. Dominique Leclerc. Je vais juste trouver un acétate pour qu'on voit mieux.

LE PRÉSIDENT :

3060

Oui, prenez votre temps.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3065

Alors, oui, Monsieur le Président, on a fait des études pour le secteur d'Odilon, la gare Le Gardeur. On en a fait trois (3), je dirais, on a regardé au niveau de la gare, on a regardé au niveau du train quand le train va passer et on a regardé au niveau du stationnement.

LE PRÉSIDENT :

3070

Um-hum.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3075

Ici, on a des points qui ont été mesurés, G-1, G-2, G-3. Alors, ici, on a regardé le point G-1 qui est dans le coin d'Odilon. Lorsqu'on a les trains en gare, donc on a mesuré le bruit résiduel qui est le bruit quand il n'y a pas de train qui passe. Et on a regardé quand la locomotive est en gare et qu'est-ce que ça produit au niveau des résidents.

3080

Donc, au niveau des points G-1, G-2, G-3 qui sont les résidences qui sont les plus près finalement des voies ferrées, il y a pas de niveau... l'impact est nul comme tel.

LE PRÉSIDENT :

3085 L'impact de l'ajout ?

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3090 L'impact du train quand il est en gare.

LE PRÉSIDENT :

C'est par simulation évidemment.

3095 Mme DOMINIQUE LECLERC :

Par simulation informatique mais on a pris quand même des relevés sonores pour voir qu'est-ce qu'il y avait actuellement.

3100 LE PRÉSIDENT :

Oui, bien sûr.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3105 Et, là, on arrive avec un impact qui serait nul. Ça veut pas dire qu'on ne l'entend pas mais c'est évalué sur des périodes d'une heure par rapport au niveau de bruit ambiant et c'est quoi l'augmentation que ça donne. Et d'après, pour les trains en gare, d'après le MDDEP, parce qu'on a pris le critère du ministère de l'Environnement, étant donné qu'on l'a considérée comme une source de bruit fixe plutôt, parce que quand il est à l'arrêt, donc on a pris le MDDEP et on arrive avec des impacts qui seraient nuls parce que les trains sont un peu plus loin.

Ensuite, on a regardé au niveau de la pleine vitesse.

3115 LE PRÉSIDENT :

Juste pour que monsieur Laurence suive, donc par rapport à l'état actuel des choses, l'ajout supplémentaire que représente l'introduction des trains, etc., dans l'ambiance sonore est négligeable ou nul.

3120

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3125 Bien, il y a trois (3) choses. On a regardé... quand le train passe à pleine vitesse, parce que avant qu'il arrive à la gare, c'est une source de bruit mobile, on a évalué ce niveau-là et on l'a évalué... une fois qu'il est à l'arrêt en gare et que les gens embarquent, qu'est-ce que ça donne.

3130 Au niveau du... quand les gens embarquent à la gare, le niveau... l'impact est nul comme tel. Par rapport à quand il circule à pleine vitesse, on a comparé par rapport au niveau qui est le niveau de bruit résiduel mais comparé à quand un train passe. Actuellement, il y a déjà des trains du CN qui passent sur cette ligne-là, alors on l'a comparé à cet ajout-là.

LE PRÉSIDENT :

3135 Mais ça ajoute à la fréquence de passage ?

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3140 Ça ajoute à la fréquence mais en fonction... on ajoute justement le bruit ambiant quand le train passe à ce que ça donne et on regarde... là, on s'est référé à des critères qui sont de la Federal Transit Administration parce qu'on n'en a pas ici, et c'est l'écart entre finalement, dans ce cas-ci, le niveau qu'on a actuellement avec les trains et la différence du fait de ce qu'on ajoute comme passage de train. Et c'est...

3145 LE PRÉSIDENT :

Le Federal Transit Administration, ça, c'est américain ?

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3150 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3155 D'accord. Merci.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3160

Et c'est évalué sur une heure. Et sur une heure, le train... il y a deux (2) trains qui sont prévus passer dans les périodes de six heures (6 h) à neuf heures (9 h), de treize heures (13 h) à quatorze heures (14 h), de seize heures (16 h) à vingt heures (20 h) et seulement qu'un train entre vingt et une heures (21 h) et vingt-deux heures (22 h). On a séparé et on les a évalués

3165

pour chaque heure.

C'est sûr que, bon, là, on dit un impact nul. Ça ne veut pas dire que quand le train va passer, l'impact va être nul mais par rapport à ce qui se passe actuellement sur une heure quand il y a un train de marchandise qui passe, ça ne sera pas... ça ne fera pas un ajout de plus

3170

au niveau des impacts.

LE PRÉSIDENT :

La mise en moyenne de ces données par rapport à... est-ce que ça tient compte de... quand l'impact est nul, quand il est pris sur une période, établir la moyenne sur une période suffisamment large, les impacts ponctuels vont se dissiper ?

3175

Mme DOMINIQUE LECLERC :

C'est pour ça qu'on l'a pris... Exactement. C'est pour ça qu'on l'a pris. Bon, il y a différents critères qu'on a regardés parce qu'il n'y a pas de réglementation au Canada ni au Québec.

3180

LE PRÉSIDENT :

3185

Je sais, oui.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

Donc, on a regardé différents critères comme la SCHL qui nous dit : Un critère qui prend un critère LEQ vingt-quatre (24) heures. Le LEQ ou le niveau qu'on utilise, c'est une moyenne de la densité sonore. C'est pas... ça tient compte des niveaux maximum et des niveaux minimum. C'est une moyenne de la densité. C'est très utilisé en bruit environnemental parce que le bruit est souvent variable en temps et en intensité.

3195

LE PRÉSIDENT :

D'accord. D'accord.

3200

Mme DOMINIQUE LECLERC :

Donc, la SCHL, elle, elle l'évalue sur vingt-quatre (24) heures. Donc, c'est un critère qui... on dilue un peu l'impact...

3205

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3210

Mme DOMINIQUE LECLERC :

... dans ce cas-là parce que, comme la nuit, de vingt-deux heures (22 h) à six heures (6 h) il y a pas de train qui passe.

3215

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3220

Mme DOMINIQUE LECLERC :

On a d'autres critères. C'est pour ça qu'on est allés sur les critères d'heures d'opération. On a discuté avec des gens du MDDEP au début de l'étude pour justement cibler plus les périodes où il y a des trains qui passent. Ça donne rien de... donc, c'est pour ça. Et le maximum de trains qui passent sur une heure, ce qui est prévu, c'est deux (2) trains à l'heure mais dans le secteur de Charlemagne et d'Odilon, on a mis... on a comparé par rapport à quand un train de marchandise passe. Et le train, on l'a mesuré.

3225

C'est sûr qu'on a utilisé le même critère parce que le train de marchandise, on sait pas quand est-ce qu'il passe. Il passe... l'horaire est pas fixe nécessairement. Donc, on a utilisé ce qu'on a et ce qui peut être le soir, on l'a mis, ou le matin.

3230

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3235

Mme DOMINIQUE LECLERC :

Mais c'est le critère qu'on a utilisé.

3240

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Laurence, excusez-nous, on est rentrés dans des détails LEQ, échelle logarithmique, bruits et tout ça mais ça serait peut-être le moment aussi d'entendre le ministre, le MDDEP. Monsieur Chatagnier, avez-vous des choses à ajouter à propos de l'application de la note du ministère concernant la politique en matière de bruit et autre chose ?

3245

M. HERVÉ CHATAGINER :

Bien, madame a raison. On n'est pas tellement habitués à faire l'analyse d'un projet qui est ni fixe, ni...

3250

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3255

M. HERVÉ CHATAGINER :

... comme un projet routier où on fait un LEQ, où on se base sur un LEQ vingt-quatre (24) heures. Et comme madame a dit, elle a communiqué avec notre spécialiste, avec moi au début, ensuite un spécialiste pour savoir comment on pouvait évaluer l'impact sonore d'un projet de train qui s'arrête, qui part, qui est ponctuel et c'est ce sur quoi ils se sont entendus, c'est d'utiliser la note d'instructions, une note d'instructions qu'on a chez nous pour des bruits de source fixe quand le train est en gare et puis les critères du Federal Transit Authority quand le train est en mouvement.

3265

LE PRÉSIDENT :

Est en mouvement.

3270

M. HERVÉ CHATAGINER :

Et pour une discussion plus détaillée à ce niveau-là, demain soir on va avoir notre

spécialiste.

3275 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Très bien. Maintenant, en ce qui vous concerne, Monsieur Laurence, il y a le talus aménagé comme écran sonore. Alors, pour les deux (2) questions que vous avez posées... si vous avez d'autres choses évidemment, vous allez vous inscrire...

3280

Mme DOMINIQUE LECLERC :

Je peux peut-être terminer.

3285 LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3290

Bien ou on laisse... c'est parce qu'il y a quand même les stationnements en gare qu'on a évalués et le pont Le Gardeur, l'étagement Le Gardeur. Soit que ça peut être demain aussi si vous voulez.

3295 LE PRÉSIDENT :

On y reviendra demain.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3300

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3305

Ça vous va, Monsieur Laurence ?

M. CLAUDE LAURENCE :

3310

Ça va.

LE PRÉSIDENT :

3315 C'est bien. Vous allez évidemment transmettre l'information à nous et on va compléter la caractérisation de la situation demain soir à propos de l'ambiance sonore. Merci, Madame Leclerc.

Monsieur Mario Vallières est avec nous ? Ah! Oui, je le vois.

M. MARIO VALLIÈRES

3320

M. MARIO VALLIÈRES :

Bonsoir.

3325

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir. Alors, allez-y avec vos deux (2) questions, Monsieur Vallières.

3330

M. MARIO VALLIÈRES :

3335 Oui. Moi aussi je suis un résident de la rue Odilon. Moi, ça va plus concerner le pont d'étagement du boulevard Pierre Le Gardeur. Dans tous les documents que j'ai pu consulter, il est fait... autrement dit, la localisation n'est pas située. C'est ce que j'aimerais savoir. Autrement dit, il va être situé où ? Parce que c'est directement dans ma cour puis je veux avoir une bonne idée de l'impact autrement dit du projet.

3340

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Hardy.

3345

M. JEAN HARDY :

Parfait. Alors, donc le train de l'est en provenance de Repentigny doit rejoindre évidemment le centre de l'autoroute 640 en circulant en partie ici sur les terrains de General Dynamics. Donc, on quitte le corridor du CN et on traverse le boulevard Pierre Le Gardeur.

Au début, on a regardé, je l'ai peut-être mentionné dans la présentation tantôt, de garder un passage à niveau à cet endroit-là. Mais quand on regarde l'angle, la courbe qui est au niveau

3350 du passage à niveau, considérant le débit journalier sur le boulevard Pierre Le Gardeur et le nombre de passages de trains, d'un commun accord avec la direction ferroviaire du ministère à Québec, on a préféré étager, pour des raisons de sécurité donc, ce croisement de la voie ferrée avec le boulevard Pierre Le Gardeur.

3355 Donc, en fait, ce que ça donne, excusez le plan d'ingénieur, mais ça donne en profil, si on veut. C'est un profil... ça serait une vitesse de cinquante kilomètres heures (50 km/hre). Donc, on couvre à peu près, je dirais, cinq cents mètres (500 m) entre le moment où on commence à monter par-dessus la voie ferrée et qu'on redescende à l'avenue Royale.

3360 En fait, ce que ça donne comme structure, et pour répondre à la question de monsieur, la rue Odilon donc est dans l'axe ici et l'ouverture... l'ouverture donc le point haut, si on veut, du futur étage, est à peu près où est la rue Odilon. Donc, sa cour donne à peu près au point haut, si on veut, de l'étagement Pierre Le Gardeur.

3365 Toutefois, les trains de l'AMT étant de gabarit réduit, étant donné qu'on doit déjà rentrer dans le tunnel Mont-Royal, on parle de voitures et de matériel roulant inférieur à cinq mètres (5 m). Donc, notre dégagement vertical sera moins élevé que ce que le CN, par exemple, peut exiger. Le CN demande sept mètres (7 m), tous les viaducs au-dessus d'une voie ferrée du CN, c'est sept mètres (7 m) de dégagement. Nous, dans ce cas-là, on peut demander, étant donné qu'on est seul, c'est un corridor, si on veut, AMT, et qu'on a du matériel à gabarit réduit, donc on
3370 peut demander un dégagement un peu moindre. Donc, à ce moment-là, on va limiter la hauteur mais on parle quand même d'un dégagement donc d'une hauteur de cinq mètres (5 m) plus le viaduc comme tel, donc de six mètres (6 m) à peu près à cet endroit-là.

3375 Ce que j'ai montré dans la présentation tantôt, c'était d'avoir dans cette partie-ci, si on veut, au nord du passage de la voie ferrée, donc d'avoir à même l'étagement Pierre Le Gardeur donc un talus.

3380 En fait, on se situe sur la voie ferrée comme telle et on regarde vers le viaduc de l'autoroute 40. Donc, on regarde vers Montréal. Mais c'est à peu près la vue, je pense, que vous avez de l'arrière de la rue Odilon si je...

M. MARIO VALLIÈRES :

3385 Excusez, je ne comprends pas, là.

M. JEAN HARDY :

3390 C'est à peu près, ce qu'on montre en haut...

M. MARIO VALLIÈRES :

Oui.

3395 M. JEAN HARDY :

... c'est la photo avant, si on veut, la simulation, c'est à peu près la vue. Donc, vous avez une vue sur les terrains de General Dynamics, le boulevard Pierre Le Gardeur.

3400 M. MARIO VALLIÈRES :

Disons les petits sapins qu'on voit à l'arrière...

M. JEAN HARDY :

3405 C'est ça.

M. MARIO VALLIÈRES :

3410 ... c'est directement la vue que j'ai chez moi.

M. JEAN HARDY :

3415 C'est le terrain de General Dynamics.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous dit quelque chose alors.

3420 M. MARIO VALLIÈRES :

Oui, oui, oui, à chaque matin, à chaque jour, oui, effectivement.

3425 LE PRÉSIDENT :

C'est bien.

3430 M. JEAN HARDY :

Donc, vous avez ici le boulevard Pierre Le Gardeur et, nous, notre voie ferrée, on la voit un petit peu ici en bas, donc on va tourner vers les terrains de General Dynamics. Donc, il a l'étagement maximum ici et par après, bon, bien ce que je mentionnais, c'est qu'on prévoit donc de faire un talus du côté... donc en allant vers l'Assomption, toute la portion donnant dans 3435 l'arrière des cours de la rue Odilon, double fonction donc d'enlever l'effet béton mais également au niveau sonore, ça évite l'effet de réverbération du train du CN vers les maisons de la rue Odilon.

3440 LE PRÉSIDENT :

Donc, selon vous, ça représenterait, ça réduirait l'impact de point de vue de sa situation actuelle ? La question de monsieur Vallières...

3445 M. JEAN HARDY :

Bien, on change quand même la vue.

LE PRÉSIDENT :

3450 Oui.

M. JEAN HARDY :

3455 Donc, la vue, bon, de sa cour...

M. MARIO VALLIÈRES :

3460 On change surtout mon intimité lorsque je vais me baigner dans ma piscine, ça va être beaucoup moins évident avec le monde qui va passer en voiture, qui va être comme en haut du viaduc. Ça va brimer mon droit autrement dit d'utiliser ma cour comme qu'elle est. Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

3465 Pour l'instant, on cherche l'information.

M. MARIO VALLIÈRES :

3470 Oui.

LE PRÉSIDENT :

On va vous entendre...

3475 M. MARIO VALLIÈRES :

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

3480 ... au mois de janvier.

M. JEAN HARDY :

3485 Juste pour compléter, par contre, pour des raisons sonores, au niveau de l'étagement Pierre Le Gardeur, Dominique Leclerc aurait pu en parler, mais on va avoir quand même un muret un petit peu quand même... c'est quoi, un mètre (1 m) au moins ?

M. MARIO VALLIÈRES :

3490 C'est ce qui est marqué, oui.

M. JEAN HARDY :

3495 Oui. Pour au moins disons couper au niveau des tuyaux d'échappement des voitures, tout ça. Donc, ça devient quand même... je dirais que c'est pas évident de voir au niveau de votre...

3500

LE PRÉSIDENT :

3505 Pour l'accessibilité visuelle de sa propriété, piscine, etc., est-ce qu'il serait plus accessible visuellement pour les usagers, les passagers, etc., etc. ? Est-ce qu'il a raison de caractériser la situation comme ça, selon lui ?

M. JEAN HARDY :

3510 Bien, disons qu'on change...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3515 M. JEAN HARDY :

3520 ... on change l'aspect visuel de sa cour. Maintenant, on peut travailler... d'ailleurs, on voulait le faire d'un commun accord avec la Ville, les gens de la rue Odilon, faire un genre de comité, si on veut, de bon voisinage, donc s'asseoir un petit peu avec les gens et voir quelle mesure, s'il y a un écran végétal qui peut être mis à l'arrière de leur cour pour essayer de diminuer les impacts. Mais disons qu'on a manqué un peu de temps entre la séance... parce qu'on avait discuté avec monsieur et sa conjointe.

LE PRÉSIDENT :

3525 Monsieur Vallières, oui, oui.

M. JEAN HARDY :

3530 À la séance du quinze (15) octobre...

LE PRÉSIDENT :

3535 Oui.

M. JEAN HARDY :

... et le temps nous a manqué un petit peu là-dessus mais on prévoyait d'aller les

rencontrer et de voir quelles mesures on pouvait...

3540

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Entendu. Monsieur Vallières, une deuxième question ? Je reviendrai... allez-y, allez-y, si vous avez d'autres choses à ajouter à propos de cette question et présentez-vous d'abord pour le *verbatim*.

3545

M. DANIEL AUBIN :

Daniel Aubin, principalement expert pour les parties routières.

3550

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Aubin.

3555

M. DANIEL AUBIN :

C'est juste pour souligner par rapport à la demande de monsieur, par rapport à son intimité, c'est que dans le concept actuel, il y a une piste multi-fonctionnelle cyclable mais de l'autre côté, pas du côté de la voie ferrée. Actuellement, c'est ce qui est prévu, c'est que du côté qui donne sur sa cour, qui est quand même relativement éloigné, ça va être uniquement des véhicules en circulation et non arrêtés et les piétons, il n'y aura pas de piéton de ce côté-là du boulevard Le Gardeur de prévus actuellement.

3560

LE PRÉSIDENT :

3565

D'accord. Merci beaucoup, Monsieur Aubin. Alors, Monsieur Vallières, allez-y avec votre deuxième question.

M. MARIO VALLIÈRES :

3570

J'avais une question sauf que j'ai cru voir dans la première diapositive, je ne sais pas si je peux me permettre...

LE PRÉSIDENT :

3575

Vous voulez la remettre ?

M. MARIO VALLIÈRES :

3580 Oui, peut-être, la première que vous avez présentée. Je pense qu'elle fait état que le boulevard Pierre Le Gardeur aurait quatre (4) voies de large. Où est-ce qu'il y avait une simulation du pont qu'il a montrée, je crois ?

M. JEAN HARDY :

3585 Effectivement, on travaille de concert avec la Ville de Repentigny à ce niveau-là.

M. MARIO VALLIÈRES :

3590 O.K.

M. JEAN HARDY :

3595 D'ailleurs monsieur Bélanger pourrait élaborer là-dessus. Dans leur plan de développement, au niveau du boulevard Pierre Le Gardeur, il est prévu, pour des raisons de circulation déjà avec la Montée des Arsenault, avec le Pont Rivet, il y a toutes sortes de mesures qui sont prévues par la Ville de Repentigny, donc la mise à quatre (4) voies du boulevard Pierre Le Gardeur. Alors, à ce moment-là, notre étagement s'insérerait dans cette démarche-là et la piste multi fonctionnelle serait intégrée à même ce nouvel étagement-là, là.

3600

M. MARIO VALLIÈRES :

3605 Donc, si je comprends, parce que dans le fond je ne veux pas trop embarquer là-dessus mais ça va m'amener à une question suite à ce que je vais dire.

Présentement, il y a spécifiquement deux (2) voies seulement sur le boulevard Pierre Le Gardeur. Donc, ce qui est pour avoir quatre (4) voies de large, ça va venir encore plus se rapprocher de mon terrain, de ma cour, autrement dit ?

3610 Au niveau sonore, est-ce que les études d'impact sonore ont été faites ? Je ne sais pas, la madame tout à l'heure...

3615 LE PRÉSIDENT :

Madame Leclerc, oui.

3620 M. MARIO VALLIÈRES :

... elle a présenté en gare puis si oui, ils ont tu pris en considération que la nouvelle voie va être plus proche encore, va être rapprochée, exactement.

3625 LE PRÉSIDENT :

Va être rapprochée davantage.

M. JEAN HARDY :

3630 Au niveau de l'aménagement du boulevard Pierre Le Gardeur, c'est sûr qu'on a une contrainte qui s'appelle corridor CN, là. On ne peut pas... on n'ira pas dans le corridor CN, d'autant plus que si on veut prolonger le train par l'Assomption, la voie sera probablement, en tout cas, il risque de demander une voie aussi à cet endroit-là, là, pour aménager le train vers l'Assomption.

3635

Je peux demander à Dominique Leclerc au niveau des études sonores.

LE PRÉSIDENT :

3640 Madame Leclerc ?

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3645 Oui. On a fait une étude justement pour la partie de l'étagement Le Gardeur. On peut voir... O.K. Alors, on voit ici l'étagement. Est-ce qu'on a un pointeur parce qu'on voit mais on voit...

3650 O.K. Alors, l'étagement qui est ici, nous on a fait une étude et effectivement il y a un muret qui doit être installé d'ici à ici. On peut aller à la prochaine ? Le niveau pour les gens d'Odilon, tout à l'heure on voyait les points A, B, C, D, E, sont les points de la première rangée de maisons, donc les plus près du boulevard Le Gardeur et F, G, H, pour vous dire, c'est les deuxièmes rangées de maisons et J troisième rangée de maisons.

3655 Donc, on a considéré, bon, actuellement, les données qu'on a eu de débit de circulation moyen annuel de deux mille sept (2007) était de seize mille trois cents (16 300) véhicules par jour. La vitesse actuelle est de soixante-dix kilomètres heures (70 km/hre). La vitesse projetée va être abaissée à cinquante kilomètres heures (50 km/hre).

3660 Actuellement, si on regarde la première colonne, ça, c'est des modélisations. On voulait seulement comparer, parce qu'il y a le bruit de l'autoroute, de la 40, il y a d'autres bruits, donc on voulait juste comparer les deux (2) concepts de la chaussée boulevard Le Gardeur actuelle deux (2) voies à soixante-dix kilomètres heures (70 km/hre) avec le même nombre de véhicules et l'étagement. Et donc, on a le niveau actuel et le niveau projeté. Donc, le projeté avec l'étagement.

3665 On l'a fait sur un niveau équivalent vingt-quatre (24) heures, dans ce cas-ci, c'est parce que c'est au niveau routier. Habituellement on utilise le niveau vingt-quatre (24) heures mais c'est seulement pour comparer dans le fond. Et, là, comme on peut voir, c'est que vu qu'on va monter le boulevard pour la première rangée de maisons, celles qui sont dans la partie la plus haute vont avoir déjà une réduction. Ça, c'est sans mettre de muret, le fait d'éloigner la source va avoir une réduction.

LE PRÉSIDENT :

3675 Par élévation.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3680 Pardon ?

LE PRÉSIDENT :

Par élévation, c'est ça ?

3685 Mme DOMINIQUE LECLERC :

Par élévation, oui, et la diffraction sur le bord.

3690

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3695 Mme DOMINIQUE LECLERC :

Et à la deuxième et troisième rangée de maisons, par exemple, là, ça va augmenter un peu plus parce que le son va se propager. Donc, on a fait d'autres simulations avec le muret que j'ai montré tout à l'heure, c'est un muret de type... bien, je le sais pas de quelle façon, là, ça pourrait être un petit muret de point huit mètre (.8 m) du côté est du pont et, là, on va obtenir quand même des atténuations à la première rangée de maisons de l'ordre de trois (3) à six (6) décibels, ce qui est quand même bien perceptible et un peu partout, là. Il n'y a pas d'endroit où on devrait avoir... au niveau du bruit, d'augmentation, là, comme telle, avec le muret.

3705 LE PRÉSIDENT :

Juste, est-ce que vous savez, Madame Leclerc, la résidence de monsieur Vallières correspond le plus près... à quel point de calcul ?

3710 Mme DOMINIQUE LECLERC :

On en a déjà parlé mais je me souviens plus. Je pense que c'est A ?

M. MARIO VALLIÈRES :

3715

Oui, exact.

LE PRÉSIDENT :

3720

C'est A.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3725

O.K.

M. MARIO VALLIÈRES :

Dans ce coin-là, oui.

3730 Mme DOMINIQUE LECLERC :

Donc, il va quand même y avoir une réduction...

LE PRÉSIDENT :

3735

Une réduction...

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3740

Au niveau du bruit du boulevard, ça devrait être...

LE PRÉSIDENT :

3745

Selon la simulation, d'accord. Merci. Merci beaucoup. Pendant que vous êtes là...

Mme DOMINIQUE LECLERC :

Oui.

3750 MONSIEUR LE PRÉSIDENT :

... j'aimerais peut-être, Monsieur Bélanger, de la Ville de Repentigny, à propos, en matière de l'augmentation sur le bruit sur votre territoire, eu égard à ça, avez-vous d'autres choses à ajouter à propos des impacts du projet ou en termes de conformité ?

3755

M. GHISLAIN BÉLANGER :

Bien, effectivement, on a un règlement sur les nuisances, on n'a pas effectivement regardé l'impact. Je pense qu'on voulait avoir les résultats...

3760

LE PRÉSIDENT :

De la simulation ?

3765

M. GHISLAIN BÉLANGER :

3770 C'est ça. Et on pourrait déposer effectivement le règlement de nuisance qui a été adopté par la Ville de Repentigny. Ça me fera plaisir effectivement de le déposer en tant que tel.

LE PRÉSIDENT :

3775 Et la Ville est ouverte à la proposition, à l'offre de l'Agence de s'asseoir ensemble avec les citoyens pour assurer la meilleure prise en charge possible des circonstances comme celles de monsieur Vallières ?

M. GHISLAIN BÉLANGER :

3780 Bien, d'ailleurs, on nous a mis au courant suite à la dernière rencontre d'information de l'inquiétude des gens de la rue Odilon et c'est pour ça qu'on a demandé à l'AMT de trouver des solutions.

3785 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. GHISLAIN BÉLANGER :

3790 Et même de prévoir des rencontres pour essayer effectivement... à la recherche de solutions pour trouver les compromis nécessaires.

LE PRÉSIDENT :

3795 Merci, Monsieur Bélanger. Merci, Monsieur Vallières. Rendez-vous au mois de janvier ?

M. MARIO VALLIÈRES :

3800 Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Jean-Paul Lacoursière.

3805

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE

LE PRÉSIDENT :

3810

Monsieur Lacoursière, heureux de vous revoir. Il y a très longtemps qu'on ne s'est pas vus.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

3815

C'est toujours un plaisir de vous revoir.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Le plaisir est le mien. Alors, on vous écoute.

3820

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Mon nom est Jean-Paul Lacoursière. Je suis professeur associé au Département de génie chimique de l'Université de Sherbrooke. Ma spécialité ce sont les risques technologiques.

3825

Je suis aussi membre de la délégation canadienne auprès de l'OCDE en matière d'accidents chimiques et je suis aussi membre d'un comité chargé par la Commission européenne de les conseiller pour l'aménagement du territoire autour des sites à risque.

Alors, vous comprenez sans doute que ma question traitera de risques technologiques, si vous me le permettez. J'ai compris que vous souhaitiez traiter de ce sujet demain.

3830

LE PRÉSIDENT :

On a aménagé l'essentiel de l'après-midi pour ça mais allez-y, quitte à ce qu'on y reviendra demain.

3835

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Vous me permettez une question ?

3840

LE PRÉSIDENT :

3845 Est-ce que vous allez être avec nous demain après-midi ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

3850 Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

Excellent. Alors, allons-y. On va entamer le sujet au moins.

3855 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Parfait. Alors, Monsieur le Président, selon ma compréhension du projet, le gare de Mascouche est située à proximité à une distance de plus ou moins trois cent cinquante mètres (350 m) d'un stockage de soixante mille gallons (60 000 ga) de propane. C'est exact ? Et, 3860 Monsieur le Président, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a eu à Toronto un accident qui est arrivé au mois d'août à la compagnie Sun Rise. Le réservoir dans ce cas particulier était de l'ordre de six mille gallons (6000 ga). Vous avez sans doute remarqué les dommages qui ont été causés pas l'explosion de ce réservoir.

3865 Un des documents qui a été déposé auprès de la Commission indique que la zone acceptable pour les risques serait de l'ordre de cent trente-trois mètres (133 m). Je suis très étonné de ce chiffre. Je ne suis pas habitué de voir un chiffre aussi bas.

3870 Donc, ma première question s'adresse au promoteur, je comprends que les outils qui ont été utilisés pour faire ces simulations s'appellent Série, qui est un logiciel dont j'ai dirigé la production et un autre logiciel qui s'appelle Archi qui est un autre logiciel qui date des années quatre-vingt-quatre ('84). Donc, ma question au promoteur : Peut-il justifier l'utilisation de ces logiciels pour faire ce type de calcul avec des benchmarks ?

3875 LE PRÉSIDENT :

Oui.
3880

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Et y a-t-il d'autres pays, d'autres utilisateurs qui utilisent le logiciel Série pour faire ce type de calcul ?

3885

LE PRÉSIDENT :

Ce qui est implicite dans votre question, Monsieur Lacoursière, est le fait qu'il y a peut-être des outils d'analyses et de caractérisation qui seront, selon vous, mieux adaptés à la tâche quoi. D'accord. On va laisser monsieur Hardy traiter de la question.

3890

M. JEAN HARDY :

En fait, Monsieur le Président, j'aimerais traiter... présenter la réponse demain après-midi.

3895

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3900

M. JEAN HARDY :

On n'a pas notre représentant en sûreté et sécurité de l'AMT. D'autre part, demain, sauf erreur, je pourrai demander à monsieur Luc Tremblay de confirmer, il y aura le directeur du service incendie de Mascouche qui sera ici ainsi que l'auteur de l'étude, monsieur Gagnon.

3905

LE PRÉSIDENT :

Il devrait, d'accord ?

3910

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ma deuxième question s'adresse...

3915

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

3920 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :
... au ministère de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

3925 Oui, MDDEP, ministère du Développement, durable environnement et parcs.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

3930 Exact. Je suis d'un âge passé.

LE PRÉSIDENT :

Moi aussi.

3935 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :
Nous, c'était le ministère de l'Environnement. Le ministère, le MD... j'ai toujours de la difficulté.

3940 LE PRÉSIDENT :
DEP.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

3945 ... DEP, considère-t-il les documents, particulièrement le PR-8.6, de souvenance, recevable ?

LE PRÉSIDENT :

3950 Monsieur Chatagnier ?

M. HERVÉ CHATAGINER :

3955 Est-ce que vous parlez de l'analyse de risque d'Inter Propane ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui, tout à fait exact.

3960

M. HERVÉ CHATAGINER :

Oui. Monsieur le Président...

3965

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Est-ce que ce document a été reçu ?

M. HERVÉ CHATAGINER :

3970

Oui, ce document a été reçu et a fait l'objet d'une analyse qui vient d'être terminée hier par notre spécialiste qui est ici en salle, monsieur Michel Duquette et on a un document à déposer qu'on va déposer demain matin parce qu'on a seulement une copie...

3975

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. HERVÉ CHATAGINER :

3980

... qui fait part de ses remarques ou de ses observations préliminaires par rapport à...

LE PRÉSIDENT :

3985

C'est le document que j'ai annoncé au début, la liste des documents qu'on va recevoir de vous, là.

M. HERVÉ CHATAGINER :

3990

Pardon ?

LE PRÉSIDENT :

Ça fait partie du document que j'ai annoncé au début de l'audience.

3995

M. HERVÉ CHATAGINER :

Je ne suis pas sûr mais c'est un document qui date d'hier...

4000

LE PRÉSIDENT :

D'accord, d'accord.

M. HERVÉ CHATAGINER :

4005

... et qui va être déposé demain matin.

LE PRÉSIDENT :

4010

Très bien. Très bien. Est-ce qu'il serait plus facile de reprendre ces deux (2) questions qui sont...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4015

Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

4020

... qui sont très importantes pour nous ? Ça nous permettrait de revenir à la question et ça permettrait aux intervenants aussi de mieux préparer leurs questions ? Alors, vous aurez...

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4025

Pour fins de réflexion...

LE PRÉSIDENT :

Voilà.

4030

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Pour fins de réflexion...

LE PRÉSIDENT :

4035

Vous avez eu la courtoisie d'annoncer la chose à l'avance.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4040

... les distances sont étonnamment différentes de ce que j'ai l'habitude de voir au Royaume Uni, en particulier, et en France aussi où mes collègues, où je travaille avec ces collègues.

LE PRÉSIDENT :

4045

Pour les installations... etc.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4050

Pour les installations, les installations qui reçoivent des voyageurs à proximité de sites à risque...

LE PRÉSIDENT :

4055

Oui, d'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4060

... en particulier, donc ce qui est exactement ce qui nous concerne.

LE PRÉSIDENT :

4065

O.K. D'accord. Alors, est-ce qu'on se donne rendez-vous demain après-midi, Monsieur Lacoursière ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

4070

Ça me fait grand plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Ça nous fait plaisir de vous recevoir de nouveau.

4075 Alors, j'ai monsieur John Burcombe qui s'est réinscrit.

M. JOHN BURCOMBE :

4080 Oui, Monsieur le Président, j'étais sur le point de quitter parce que je dois prendre le transport en commun pour retourner à Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Voilà, message reçu, oui.

4085

M. JOHN BURCOMBE :

Mais je ne peux pas être présent demain après-midi mais en soirée je pourrai être là demain si vous me permettez de continuer à ce moment-là.

4090

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

4095 M. JOHN BURCOMBE :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

4100

Oui, absolument. Avec plaisir. À demain soir alors. Bonne soirée, Monsieur Burcombe..

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

4105

Moi, j'aurais une question relativement au cas de monsieur Cardin. On en a parlé lorsqu'on s'est rencontrés la semaine dernière, Monsieur Hardy, c'est le cas de l'expropriation. Quelles sont les procédures d'expropriation à l'Agence Métropolitaine de Transport et j'aimerais

4110 peut-être entendre aussi le ministère des Transports, comment ça se conjugue ces procédures d'expropriation ?

M. JEAN HARDY :

4115 Dans un premier temps, lorsqu'on identifie... il y a le terrain de monsieur Cardin mais pour faire le projet du train de l'est, il y a quand même plusieurs autres terrains, aussi bien à Montréal que sur la rive nord. Donc, dans un premier temps, c'est toujours une démarche de gré à gré qui est visée, ça, c'est clair. Donc, d'un commun accord, c'est l'évaluation foncière, c'est les caractérisations des sols, l'arpentage légal, le dépôt des offres, les contre-offres, etc.

4120 Dans les cas où on voit qu'il n'y aura pas entente où qu'il n'y a pas entente, effectivement, il y a deux (2) mesures qui peuvent être prises. Dans un premier temps, il y a un droit de réserve mais, là, on passe par le ministère des Transports où il y a l'expropriation et on passe également par le ministère des Transports.

4125 Donc, on pourrait, en tout cas, on pourrait vous présenter, j'ai ici ce soir le représentant de l'AMT pour les acquisitions immobilières. Je pourrais vous présenter un peu notre démarche de façon... mais comme je vous disais, dès que c'est expropriation, c'est le ministère des Transports qui l'a fait de toute façon pour le MDDEP, qui le fait pour différents autres....

4130 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Oui, ça, je comprends. Ce que j'ai retenu de l'intervention de monsieur Cardin, c'est qu'il n'avait même pas eu d'avis d'expropriation et on commençait déjà à évaluer sa propriété. C'est assez inhabituel.

4135

M. JEAN HARDY :

Oui.

4140 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'était ces détails-là que j'aurais aimé avoir.

M. JEAN HARDY :

4145

Je vous dirais... en tout cas, je suis très sensible aux doléances de monsieur Cardin et

4150 aux dommages qu'il a pu subir. De façon générale, on vise toujours, dans un premier temps, la bonne entente et on n'accède jamais sur les terrains sans demander les permissions. On le fait d'une façon régulière. On se fait refuser l'accès. À ce moment-là, on rappelle le propriétaire, on essaie de négocier parce qu'on doit faire des forages, on doit faire de l'arpentage, on doit aller prendre des photos. Donc, il y a beaucoup de contacts et de négociations avec le futur acheteur.

4155 Bon. Dans le cas précis de monsieur Cardin, je dirais qu'on ne peut pas... on ne peut pas signifier d'avis d'expropriation tant que nous n'obtiendrons pas le certificat de réalisation, dans un premier temps. Donc, pour déposer un avis d'expropriation, ça prend le certificat de réalisation qui fait suite, bien sûr, aux procédures d'audiences publiques du BAPE, dépôt du rapport, etc.

4160 Donc, tout ce qu'on peut faire, c'est de s'entendre gré à gré, faire des offres conditionnelles sur les acceptations par le ministère des Transports éventuellement du projet, sur l'obtention du CER, sur notre approbation au niveau de notre conseil d'administration. Mais tant que le projet n'a pas eu le go, si on veut, du ministère de l'Environnement, on ne peut pas déboursier d'argent non plus au niveau des terrains.

4165 Le ministère des Transports nous défraie effectivement l'acquisition de terrains mais pas de façon rétroactive. Donc, on ne peut pas engager de déboursés tant qu'on n'a pas le CER. Ça, c'est au niveau du tronçon nord. C'est particulier au niveau du tronçon nord.

4170 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Vous parlez de la gare de Charlemagne, je pense.

4175 M. JEAN HARDY :

Je parle de la gare de Charlemagne ou des autres cas aussi parce qu'on doit acquérir des terrains au niveau du tracé. Quand on bifurque vers General Dynamics jusqu'à l'autoroute 640, on doit acquérir des terrains pour la gare Terrebonne. Au niveau de la gare Repentigny, on parle de terrains municipaux et du ministère des Transports. Au niveau de la gare de 4180 Mascouche, les terrains ont été acquis par la Ville de Mascouche. Donc au niveau des terrains privés, si on veut, c'est au niveau de la gare de Charlemagne et de Terrebonne où il y a déjà des négociations et des... des négociations en cours.

4185 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Le ministère des Transports là-dessus, sur la procédure d'expropriation, il est dans la salle. Les procédures d'expropriation au niveau du ministère des Transports ça rejoint ce que l'AMT vient de nous dire ?

4190

M. BERNARD PICARD :

Oui. Bien, essentiellement, comme monsieur Hardy vous a mentionné, bon, la procédure en fait ça se fait généralement en deux (2) étapes. Tout d'abord, il y a une négociation qui est faite de gré à gré avec le citoyen. Et dans le cas où on n'arrive pas à une entente, alors, ça enclenche la procédure comme telle, là, d'expropriation.

4195

Il faut comprendre qu'au ministère, dans le cadre de ces procédures-là, le citoyen n'est pas laissé à lui-même, dans le sens qu'il peut se faire aider, soit par un évaluateur ou un avocat et les frais sont défrayés par le ministère.

4200

En fait, je vous dirais, si vous voulez avoir plus d'informations, j'ai un dépliant qui explique en gros comment est faite la procédure d'expropriation et quels sont les droits du citoyen.

4205

LE PRÉSIDENT :

Y compris les recours qui leur sont offerts aussi ?

4210 M. BERNARD PICARD :

Là, je vous avoue qu'il faudrait... je ne suis pas assez familier avec le dépliant comme tel mais...

4215 LE PRÉSIDENT :

Non, mais ça serait bien. La Commission apprécierait recevoir ces déliants pour...

M. BERNARD PICARD :

4220

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4225 ... que ça s'intègre dans ma documentation.

M. BERNARD PICARD :

4230 Éventuellement, si vous avez besoin de plus d'informations, on pourrait faire venir quelqu'un, à ce moment-là, qui pourrait vous expliquer vraiment...

LE PRÉSIDENT :

4235 En plus des détails.

M. BERNARD PICARD :

... si vous avez des questions supplémentaires par rapport au dépliant.

4240 LE PRÉSIDENT :

4245 D'accord. J'aimerais, à la lumière de la question de monsieur Longpré, vous avez entendu la requête de monsieur Cardin, c'est parmi, probablement c'est la requête la plus complète en termes de ses doléances et vu... c'est-à-dire en tenant compte des particularités de la situation mais aussi de la situation en général, selon vous, vous avez décrit le processus actuellement, à la lumière de ses doléances et de son expérience, est-ce que les violons pourraient être raccordés autrement en termes de séquençage de travail, responsabilité respective, approche ? Qu'en pensez-vous, là ?

4250 M. JEAN HARDY :

4255 Bien, suite au témoignage de monsieur Cardin, je pense que dans un premier temps on va se rasseoir peut-être avec monsieur Cardin dans un très, très proche avenir et peut-être avec d'autres intervenants, là. On va essayer de voir s'il y a un terrain d'entente possible. Peut-être... il y a toute une question d'échéance également qu'on... je vous mentionnais tantôt, on doit attendre le CER mais il y a aussi... bon, il y a le concept de la gare, on est au niveau des avant-projets, donc ça bouge un peu. On parle d'arpentage légal. Pour faire de l'arpentage légal, il faut que le concept soit gelé. Donc, il y a des tractations au niveau conceptuel qui ont continué mais je pense qu'on pourrait effectivement essayer de faire un bout de chemin, là, pour
4260 s'asseoir, pour voir de quelle façon on peut diminuer son anxiété.

LE PRÉSIDENT :

4265 Dans la mesure où tout n'est pas coulé dans le ciment, comme on dit.

M. JEAN HARDY :

Oui, oui.

4270 LE PRÉSIDENT :

4275 Très bien. J'ai épuisé pour l'instant le registre des questions pour ce soir. Donc, en vous remerciant de votre écoute de votre contribution, on reprendra demain, même endroit, à treize heures trente (13 h 30) et au besoin on verra par la suite par rapport à la soirée. Merci et bonne soirée à vous.

AJOURNEMENT

4280

SERMENT D'OFFICE

4285 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.

Francine Langevin, s.o