

**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 2

---

Séance tenue le 10 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 10 DÉCEMBRE 2008

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DU PRÉSIDENT ..... 3

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE ..... 3

M. DAVID MODLIN ..... 88

-----

5 L'an deux mille huit (2008), ce dixième (10<sup>e</sup>) jour du mois de décembre :

LE PRÉSIDENT (M. QUSSAÏ SAMAK) :

10 Bon après-midi, Mesdames et Messieurs. On va reprendre les travaux dans la continuité de la première partie de l'audience publique concernant le projet de train de l'est.

15 Je considère que comme on l'a signalé déjà, cet après-midi on va traiter principalement, mais sans exclusivité évidemment, la question de la sécurité en ce qui concerne essentiellement deux (2) lieux qui sont l'un proche de la gare prévue à Mascouche, on parle des terrains d'Inter Propane, l'autre qui va être traversé en partie par le tracé proposé, le terrain de General Dynamics.

20 Il s'agit de deux (2) lieux qui ont des particularités qui justifieraient pleinement une analyse serrée de risques étant donné la nature du matériel et d'activités qui se déroulent sur ces terrains-là.

Alors, on va se concentrer sur cet aspect du projet. Ça n'exclut pas d'autres choses évidemment.

25 Si le temps le permet, on va aborder également la question du bruit, vibration, etc., et on poursuivra en soirée.

30 Monsieur Jean-Paul Lacoursière est réputé toujours présent, c'est-à-dire, à son tour de poser des questions. Alors, on va reprendre avec ses questions qui se rapportent à cet aspect du projet.

Alors, juste pour le bénéfice de monsieur Tétrault qui est avec nous aujourd'hui à la place de madame Langevin, juste reprendre vos deux (2) questions rapidement, Monsieur Lacoursière.

35 PÉRIODE DE QUESTIONS  
M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

40 En fait, je me présente encore une fois, si vous me permettez. Alors, mon nom est Jean-Paul Lacoursière. Je suis professeur associé au Département de génie chimique de la Faculté d'ingénierie de l'Université de Sherbrooke.

45 Je suis aussi membre du conseil scientifique de l'INERIS qui est l'Institut National de l'Environnement et des Risques Industriels de la France.

Je suis aussi membre d'un comité mandaté par la Commission européenne pour les conseiller sur l'aménagement du territoire autour des sites à risque.

50 Et aussi j'oubliais, je suis... ce qui est important aussi, pourquoi ça ? Parce que ça me donne une compréhension de ce qui se passe dans le reste du monde. Je suis membre de la Délégation Canadienne auprès de l'OCDE dans le comité qui traite des accidents chimiques.

55 Et la dernière, je préside le Loss Prevention Symposium de l'American Institute of Chemical Engineering. C'est quarante-huit mille (48 000) membres et je suis le premier non-américain cette année à présider ce symposium.

Donc, j'ai plusieurs questions. Elles sont de nature technique.

60 LE PRÉSIDENT :

On va se limiter aux deux (2) questions que vous avez posées hier.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

65 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

70 Juste pour rappeler l'audience. De toute façon, elles sont déjà consignées dans le registre de la transcription d'hier.

Alors, on va se limiter pour l'instant à la méthodologie, les deux (2) logiciels et la distance.

75 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Donc, pour fins de mise...

80

LE PRÉSIDENT :

On va revenir plus tard.

85 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... en contexte, pour fins de mise en contexte, on se rappellera qu'il y a eu un accident, une explosion d'un réservoir de propane à Toronto au mois d'août et que ça remet le problème... il y a eu un rapport publié par le docteur Burk qui est disponible, qui existe avec des recommandations. Ça remet donc en contexte la problématique de propane ou de butane ou de  
90 matières de même nature situées près de sites occupés, de sites de transport, etc.

Donc, le promoteur a, dans le texte qu'il nous propose, qui est le document PR-8.6, nous indique qu'il a utilisé les logiciels Serie et Archi pour faire ses calculs.

95

Ces logiciels ont été développés avec une technologie qui remonte au milieu des années quatre-vingt ('80). Serie a été créé à partir d'informations en provenance des pompiers des Pays Bas et qui ont fourni un document, des abaques sur papier qui ont été transposés de façon électronique pour en faire les calculs. Il existe aussi sur papier ce document.

100

C'est donc une technologie qui remonte aux années...

LE PRÉSIDENT :

105 Non, mais, Monsieur Lacoursière, je préfère qu'on pose les questions maintenant et la Commission est très intéressée à vos analyses de vous-même. Dans la deuxième partie de l'audience...

110 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

115 ... on compte sur vous pour éclairer notre analyse également.

120 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :  
La question précise.

LE PRÉSIDENT :

125 Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

130 La question précise : est-ce que le promoteur est conscient que les Pays Bas ont changé de technologie, qu'ils ont choisi un logiciel qui s'appelle PHAST, Process Hazard Analyst System Tool, ils en ont fait l'objet d'une réglementation et c'est réglementé, on ne peut pas utiliser autre chose que cet outil pour faire les calculs ?

135 Est-ce que... et cet outil... est-ce que le promoteur est conscient que cet outil peut donner des distances qui sont considérablement différentes de celles qu'il a calculées ?

LE PRÉSIDENT :

140 D'accord. Alors, ce n'est pas la première fois. Il y a des commissions du BAPE, y compris des commissions qui relevaient des mandats que j'ai reçus qui travaillaient avec le logiciel PHAST également. Ce n'est pas étranger aux commissions du BAPE.

145 Alors, je m'intéresse maintenant, Monsieur Hardy, ça serait peut-être le moment pour... si vous avez une capsule quelconque à propos de l'approche par rapport à l'étude...

M. JEAN HARDY :

Oui.

150 LE PRÉSIDENT :

... d'Inter Propane, on le fera et puis on va, avec votre permission, Monsieur Lacoursière, par la suite, entendre ce que le ministère a à dire à propos de la méthodologie utilisée, etc. On ouvre la question maintenant, d'accord ?

155 Alors, Monsieur Hardy, on vous écoute.

M. JEAN HARDY :

160           Merci, Monsieur le Président. Je pensais justement faire une mise en contexte un petit peu au niveau de la gare de Mascouche.

165           Au cours, je dirais, de la dernière année, on a élaboré conjointement avec la Ville de Mascouche un concept de garage et de gare à la Ville... à l'endroit General Dynamics. Le site de la gare de Mascouche est essentiel en ce sens que c'est la gare terminale. Pour faire un garage, on parle quand même d'un faisceau de six (6) voies ferrées, on parle de trains de mille pieds (1000 pi) de long. Donc, ça prend un terrain relativement considérable.

170           Ce terrain était disponible à l'endroit précis où on implante présentement la gare de Mascouche.

LE PRÉSIDENT :

175           Prenez votre temps pour retrouver le...

M. JEAN HARDY :

              Est-ce que je peux aller le chercher ?

180           LE PRÉSIDENT :

              Oui, allez-y, bien sûr.

M. JEAN HARDY :

185           Donc, je peux poursuivre en attendant que la photo de la gare de Mascouche...

LE PRÉSIDENT :

190           Allez-y.

M. JEAN HARDY :

              C'est bon, O.K. Donc, juste pour vous mettre en situation, ici c'est le corridor existant du

195 Canadien Pacifique. C'est dans ce corridor donc que, nous, nous venons nous insérer avec la ligne  
du train de l'est, donc la ligne de voie ferrée qui arrive de l'autoroute 640 et qui vient vers ce site  
ici.

Donc, je disais tantôt que pour implanter, mettre en œuvre six (6) voies ferrées pour un  
200 garage, ça demande quand même un terrain relativement considérable, d'autant plus que la gare  
de Mascouche est une gare terminale. Donc, on doit prévoir...

LE PRÉSIDENT :

205 Si vous me permettez, Monsieur Hardy...

M. JEAN HARDY :

Oui, excusez-moi.

210

LE PRÉSIDENT :

... quand vous dites ici, de localiser l'endroit dans la mesure du possible...

215 M. JEAN HARDY :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

220

... pour la transcription.

M. JEAN HARDY :

225

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

230



M. JEAN HARDY :

235           Donc, la gare de Mascouche se trouve un peu à l'est, si on veut, ou un peu au nord de  
l'autoroute 25 et un peu – attendez un petit peu que je me replace – oui, c'est ça, un peu à l'est de  
l'autoroute 25 et au nord de l'autoroute 640.

240           Présentement, ce sont des grands terrains boisés ou en friche. Donc, pour faire la gare de  
Mascouche on a besoin quand même d'un terrain considérable pour mettre jusqu'à cinq (5) rames  
de mille pieds (100 pi) de long. On a un quai. On a des stationnements. On a un débarcadère  
autobus et il y a différents autres bâtiments qui sont envisagés par la Ville au niveau de la gare  
terminale de Mascouche.

245           Les installations d'Inter Propane se situent à cet endroit ici. Donc, on peut voir le réservoir,  
le gros réservoir en question.

250           Le stationnement ici est situé à environ deux cent cinquante mètres (250 m) je dirais du  
réservoir en question. L'autoroute 25 est à peu près à soixante-dix mètres (70 m) et la Ville de  
Mascouche, une partie du quartier résidentiel est à peu près à cent soixante-dix mètres (170 m),  
je pense, ou deux cents mètres (200 m).

255           Donc, nous, on a élaboré un concept de gare avec stationnement à cet endroit et étant  
donné que c'est un corridor du Canadien Pacific existant, qu'on était dans un milieu industriel, qu'il  
y avait uniquement un stationnement devant le site d'Inter Propane, on n'avait pas fait d'étude de  
risques, on n'avait pas envisagé de risques particuliers à cet endroit-là, de faire un stationnement  
devant les installations d'Inter Propane.

260           Le quai, c'est la ligne bleue ici. Donc, le quai n'est pas directement en face du site d'Inter  
Propane.

265           Donc, quand on a eu la question du ministère de la Sécurité Publique dans le cadre de  
l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, nous, on est allés s'asseoir avec Ville de Mascouche  
qui a déjà un plan d'urgence. Et d'un commun accord - le responsable d'Inter Propane était là  
également à cette réunion-là - d'un commun accord, on a décidé de faire faire une étude de  
risques.

270           Monsieur André Gagnon qui a été retenu pour faire l'étude de risques était déjà familier  
pour avoir réalisé d'autres contrats pour la Ville de Mascouche auparavant. Donc, son nom est  
venu naturellement pour réaliser cette étude.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est la Ville de Mascouche qui l'a proposé ?

275

M. JEAN HARDY :

On l'a proposé conjointement, là.

280

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

285

M. JEAN HARDY :

Mais disons qu'ils avaient déjà... parce qu'on s'entend que le site est en milieu municipal, que ce site fait partie de leur plan d'urgence. Donc, on s'est quand même fiés à leur bonne recommandation là-dessus. Et c'est ça, on a fait faire l'étude de risques qui a été déposée.

290

Donc, nous, à ce niveau-là, monsieur Gagnon n'est pas là aujourd'hui. Je ne suis pas expert du tout en étude de risques au propane. Donc, je n'oserais pas répondre à la question de monsieur Lacoursière. Par contre, il y a des gens ici présents dans la salle qui pourraient peut-être, qui ont été demandés par la Ville de Mascouche qui pourraient répondre à cette question.

295

LE PRÉSIDENT :

Bien, écoutez, on va faire ça tout de suite, mais quand même, je me permettrais un petit commentaire. C'est que c'est fort possible que les instruments de gestion de risques dans une zone industrielle existant avant l'implantation d'une gare pourraient être très appropriés mais pour nous, une gare par définition, ramène à une nouvelle... un nouveau mode d'affectation de sol où la densité d'occupation est plus élevée qu'avant. Et ça, le sens commun impose qu'on applique d'autres critères évidemment d'exclusion, comment on détermine les zones d'exclusion en cas de... c'est les choses qui sont implicites dans la question de monsieur Lacoursière.

300

305

Alors, un usage nouveau impose évidemment un regard nouveau par rapport aux risques inhérents à un site, par rapport à son statut co AMT, avant l'implantation.

Je vais vous inviter à inviter s'il y a d'autres gens dans la salle, avant que je tourne mon

310 regard vers le ministère de Sécurité Publique et MDDEP, voir leurs commentaires et réactions par rapport à ça.

M. JEAN HARDY :

D'accord.

315

LE PRÉSIDENT :

Y a-t-il d'autres gens que vous aimeriez appeler pour...

320 M. JEAN HARDY :

Oui, peut-être monsieur Boudreault qui est le directeur Service des incendies de Ville de Mascouche.

325 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boudreault, mettez-vous à côté d'un micro. Identifiez-vous. Et merci d'être venu pour contribuer aux travaux de la Commission.

330 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

335 Mon plaisir. Mon nom est Jean-Pierre Boudreault. Je suis le directeur du Service des incendies de la Ville de Mascouche. Je suis pompier de carrière depuis trente et un (31) ans. Je suis technicien en prévention d'incendies. Je suis technicien en intervention en matières dangereuses, sur terrain ou techniques.

340 On parle d'un rapport tantôt, on parle de toutes sortes de choses. C'est un fait que vous parlez d'affectation. C'est pour ça qu'il y a une étude qui a été réalisée parce que nous on ne veut pas annihiler le problème de la gare ou quoi que ce soit. Quand Inater Propane s'est installée dans le parc industriel, on a tout un développement qui est en avant, un secteur avec des CPE, des écoles et des choses comme ça. C'est pour ça que le dossier est suivi à tous les dix (10) ans... depuis dix (10) ans, excusez, pas à tous les dix (10) ans.

345 À titre d'exemple, au niveau du ministère au niveau des incendies, on nous demande d'inspecter nos risques à tous les cinq (5) ans. Nous, on a décidé que les risques en matière propane étaient examinés à toutes les années et remis à jour à toutes les années.

350 Il y a une chose qu'il faut bien comprendre, on parle de logiciels et toutes sortes de choses. Les logiciels, l'étude là-dedans il en existe des centaines qui peuvent dire toutes sortes de choses, dépendamment ce qu'on veut leur faire dire ou quoi que ce soit.

355 Je peux vous dire également que je suis un des rares officiers commandants qui a eu à faire face à une explosion de propane en Amérique du Nord au complet. En mil neuf cent quatre-vingt-huit (1988) on a eu un problème, ça a causé neuf millions (9 M\$) de dommages. Ça a endommagé vingt-deux (22) bâtiments. Ça fait que je pense que s'il y a une ville qui est consciente des risques du propane, c'est nous. On n'a pas à les gérer ailleurs.

360 Le restant peut être tout du technique. On nous a même parlé dans certains autres meetings que si quelqu'un allait en dessous du réservoir, mettre des bâtons de dynamite puis toutes sortes d'affaires, c'est sûr, là, il pourrait tirer un missile dessus puis ça ferait exactement la même chose. On peut aller loin dans l'extrapolation des risques.

365 Ce que je peux vous dire, c'est que le site d'Inter-Propane est ultra sécuritaire. Il est inspecté par le ministère à tous les ans, autant du fédéral, du provincial. Il y a une chose qu'il faut bien comprendre aussi, il n'y a aucun travail qui se fait dans cet endroit-là le soir, la nuit. Le site est complètement clôturé, éclairé et il n'y a que les employés du site qui peuvent travailler sur le site à remplir des réservoirs, des choses comme ça.

370 Puis il faut comprendre aussi que partout en Amérique du Nord, il n'est jamais arrivé une explosion d'un réservoir de ce genre-là. On peut faire beaucoup de théories, on peut en étendre beaucoup. Et la seule manière, il faut bien comprendre, qu'un BLEVE peut se produire là-dedans, un BLEVE est une explosion de vapeur de liquide, c'est pour qu'il y ait un incendie et que personnes l'éteignent et que personnes le contrôlent. Alors qu'Inter-Propane s'est installée pour pas qu'il y ait de risque d'incendie. Les bâtiments sont à peu près vingt (20 m), vingt-cinq mètres (25 m) de là. Il n'y a aucun autre risque d'inflammation. Il y a des boilers qui ont été installés au niveau des réservoirs pour empêcher les camions d'être trop près du réservoir. Et encore là, même s'il y avait un feu niveau des véhicules ou quoi que ce soit, il faudrait que nous on n'intervienne pas Parce que la seule manière qu'on peut faire sauter un réservoir, c'est de le chauffer assez pour qu'il se fissure et que le gaz s'échappe de là.

380 Ça, c'est mise à part tous les systèmes de Delmen (phonétique) et de choses comme ça qui existent après ces réservoirs-là, les valves de surpression.

C'est pour ça que quand on a fait faire l'étude, pourquoi l'étude au Cégep d'Ahuntsic, c'est

385 simple... cégep de Drummondville ? Il y a deux (2) endroits que le ministère de Sécurité Publique autorise à donner des cours en mesures d'urgences, c'est le cégep d'Ahuntsic et le cégep de Drummondville.

On a fait affaires avec tous les deux (2). Quand on en a discuté, on a dit : « On peut regarder un ou l'autre, j'ai pas de problème avec ça. » C'est là qu'on a appelé et qu'ils ont accepté l'offre de le faire. Les logiciels qu'ils ont utilisés, c'est censé être des logiciels reconnus et acceptés partout.

On parle des Pays Bas, ça, je comprends ça. Moi, je vis au Canada présentement, là. J'ai pas aucun problème avec les Pays Bas. Nous, ce qu'on étudie, c'est un risque, quel est le risque et sa conséquence dans tout ça ?

LE PRÉSIDENT :

400 Je crois que juste pour le bénéfice de l'auditoire, BLEVE qu'on dit en anglais ou on dit *Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion*, le phénomène d'une explosion qui implique la présence d'un liquide en état d'ébullition et des vapeurs en état d'expansion thermique assez importantes. Et c'est ça le grand risque qu'on a à propos des substances comme ça.

405 En fait, je crois que la question que monsieur Lacoursière pose, c'est qu'il y a une évolution des outils de travail...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

410 Oui.

LE PRÉSIDENT :

... depuis quelques années et cette évolution va dans un sens toujours plus restrictif.

415

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Toujours.

420 LE PRÉSIDENT :

Et en ce sens-là qu'on dit que les citoyens, nos concitoyens ici, nous, le pays, mérite

toujours quand on implante quelque chose de le faire selon les meilleures règles de l'art.

425 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

430

C'est en ce sens-là que je reçois votre question, Monsieur Lacoursière. Et il a nommé des outils qui sont effectivement utilisés dans des projets qui impliquent le stockage des hydrocarbures à l'état liquide.

435 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

440

PHAST est utilisé dans des projets de terminaux méthanier, par exemple, la caractérisation de ces projets. Alors, la question se pose en ce sens-là.

Alors, le site en question n'a jamais eu d'accident.

445

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Jamais.

450 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Selon votre regard de professionnel, de premier rang comme vous, quand on a un site comme ça, dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) actuellement, il n'y a pas de lieux où il y a des gens qui sont présents à un taux de concentration élevée comme sortie de la gare, entrée de la gare, etc. Le taux d'occupation d'une gare pendant les heures prévues de service, c'est trois heures (3 h) le matin, trois heures (3 h) l'après-midi. Il y a les trains qui arrivent et qui sortent, je ne sais pas, des dizaines de personnes qui se trouvent dans un petit bâtiment.

455

Est-ce que le changement d'usage dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) où on va avoir des niveaux d'occupation de sol plus concentrés par des passagers, est-ce que ça change la

460

perception que vous faites vous-même du risque par rapport au lieu, selon votre expérience professionnelle ?

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

465

Non, parce que si j'applique une règle de trois – cinq dans ce que vous me dites, vingt-quatre (24) heures par jour en face il y en a pratiquement autant.

LE PRÉSIDENT :

470

O.K.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

475

Là, vous me calculez, quand on parle de risques et de probabilités, le risque est que le réservoir saute, puis selon moi...

LE PRÉSIDENT :

480

Non, ce n'est pas le risque, pardonnez-moi. C'est moi qui vous ai induit en erreur. Pas le niveau de risque inhérent mais les conséquences possibles...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

485

Oui.

LE PRÉSIDENT :

490

... d'une explosion.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

495

Mais si on parle, si on calcule, comme dans le rapport, ils sont arrivés à une chance sur un million (1 M), la chance va peut-être grimper à une chance sur dix millions (10 m) que ça arrive entre deux heures (2 h) et trois heures (3 h) ou entre huit heures (8 h) et huit heures et demie (8 h 30) comparativement à tout ce qui peut exister de l'autre côté du territoire.

500	LE PRÉSIDENT :  O.K.
505	M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :  Le risque est encore plus minime, si vous voulez, à une question de probabilité, si on calcule sur une plage de vingt-quatre (24) heures par jour.  Tandis que la densité de population qu'il y avait... parce que présentement on voit juste un petit bout, là, mais c'est beaucoup plus grand que ça. Si vous étendez un périmètre...
510	LE PRÉSIDENT :  D'accord.
515	M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :  ... de cinq cents mètres (500 m), c'est beaucoup plus grand que ça. Il y a des écoles là-dedans... il y a une école là-dedans, il y a quatre (4) CPE, je crois, plus toutes les résidences et les choses comme ça.
520	LE PRÉSIDENT :  D'accord. On a une demande ici. Monsieur, allez-y. Identifiez-vous d'abord.
525	M. LUC TREMBLAY :  Luc Tremblay, directeur général de Mascouche. Ce que mon collègue vient de dire, c'est ce que je voulais ajouter, Monsieur le Président.
530	LE PRÉSIDENT :  D'accord.
535	M. LUC TREMBLAY :  C'est que dans cinq cents mètres (500 m), vous avez au moins... vous avez toujours plus



de quinze cents (1500) personnes, même quand le train est là ou le train n'est pas là. Il y a déjà, dans le parc industriel, probablement ce nombre de travailleurs-là et il y a des lieux de formation. Et en face, il y a des écoles, il y a des CPE. C'est déjà là.

540

Donc, quand on a analysé le risque, on l'a analysé en fonction que ce soit acceptable pour l'ensemble des gens qui y vivent à proximité.

LE PRÉSIDENT :

545

Alors, Monsieur Tremblay, la Commission vous serait grée de recevoir de vous une cartographie, une carte, qui nous donne tous les détails d'occupation de sol dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) autour du site Inter-Propane. Ça serait très utile pour nous. Et toute l'information que vous avez par rapport à la densité d'occupation de sol ou le mot d'usage, l'identifier, numéroter, c'est quoi la nature des établissements et à peu près la densité de l'occupation si vous avez de l'information.

550

M. LUC TREMBLAY :

555

Il n'y a pas de problème, on va le faire.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

560

M. LUC TREMBLAY :

D'ailleurs, le directeur d'aménagement du territoire est avec nous...

565

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

M. LUC TREMBLAY :

570

... ici aujourd'hui pour compléter si nécessaire mais on va vous faire la carte. Ce n'est pas un problème.

575 LE PRÉSIDENT :

Excellent. Ça nous donne un contexte plus clair pour le...

580 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Juste une petite précision historique pour la Commission.

LE PRÉSIDENT :

585 Oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

590 Inter-Propane était installée sur les terrains de la gare avant. La gare qui est projetée aujourd'hui, Inter-Propane était dans ce qu'on voit le parking en haut avant.

LE PRÉSIDENT :

595 D'accord.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

600 Quand son commerce a commencé à aller mieux, des choses comme ça, il ne pouvait pas s'installer là assez sécuritairement. De là, il a déménagé et avoir tout ce qu'il avait de besoin pour répondre à toutes les normes fédérales, provinciales ou quoi que ce soit mais avant il était directement où est-ce qu'était la gare, en plus petite compagnie, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

605 D'accord. L'emplacement des réservoirs comme ça hors sol versus enfouis dans le sol, ça implique, selon vous encore, ça ne vous engage pas, je veux juste avoir votre... on ne va pas tenir ça comme la Bible mais juste votre, au pif comme ça professionnel, enterrer ces réservoirs pour créer une sorte de tampon supplémentaire au cas où, c'est des travaux majeurs, c'est hyper compliqué ?

610

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

615 Si vous voulez mon opinion de... si vous voulez mon opinion d'officier commandant, j'ai fait au-dessus de cinq mille six cents (5600), pas loin de six mille (6000) appels dans ma carrière, j'aime mieux les voir que de ne pas les voir personnellement.

LE PRÉSIDENT :

620

D'accord.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

625

Le risque est beaucoup plus contrôlable.

LE PRÉSIDENT :

630

Ça a l'air sensé effectivement, oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

635

Oui, j'aime mieux voir à qui j'ai affaire que de ne pas voir à qui j'ai affaire.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

640

645 Mais le risque comme tel, pour nous... de toute façon, même au niveau de la Ville de Mascouche n'a pas été retenu comme risque au niveau du plan de mesures d'urgence. On sait que le risque est là, on sait que s'il y a un risque on est conscients du risque, mais il n'a même pas été retenu au niveau des... quand on fait les plans des mesures d'urgence dans l'importance des risques.

LE PRÉSIDENT :

650

D'accord. J'aimerais peut-être, avec votre permission, Monsieur Lacoursière, monsieur Lefebvre, si le ministère a regardé ça et si vous avez quelque chose à ajouter par rapport à

l'échange, si vous avez certaines préoccupations ou points rassurants quant aux conclusions et puis mesures d'urgence, etc., par rapport toujours à l'usage proposé, l'ajout de la gare ?

M. PAUL LEFEBVRE :

655

Oui, Monsieur le Président. Mon nom est Paul Lefebvre, je suis conseiller en sécurité civile. J'ai examiné l'étude d'impact et lorsqu'on nous a signalé la présence d'un réservoir de propane, on a fouillé un peu plus et on a adressé des questions au promoteur.

660

On a reçu des réponses. À l'examen sommaire de l'analyse de risques, nous, il faut dire, au ministère de la Sécurité Publique on ne regarde pas tellement le côté technique, on regarde...

LE PRÉSIDENT :

665

La méthodologie, quoi.

M. PAUL LEFEBVRE :

670

Oui, exactement, on va regarder plutôt au niveau de la planification, ce qui en ressort au niveau de la planification des mesures d'urgence et dans l'étude de risques on parlait, concernant l'évacuation de la gare, parce qu'on avait posé une question sur l'évacuation préventive de la gare en cas d'un événement sur le terrain d'Inter-Propane, même un événement mineur et on nous a répondu que l'évacuation de la gare ne se ferait qu'en situation catastrophique.

675

Donc, ça, ça pose plus de questions que de réponses.

Et, à ce moment-là, on a demandé à nos collègues du ministère du Développement durable, environnement et parcs de porter une... de regarder l'étude et puis de l'expertiser, finalement voir si la méthodologie est conforme et si les conclusions sont correctes.

680

Mais je voudrais ajouter à ce que monsieur Boudreault disait, c'est qu'il existe deux (2) types de BLEVE. Selon le docteur Burk, monsieur Lacoursière a parlé d'un document qui a été récemment déposé par le docteur Burk en Ontario et dans d'autres papiers du docteur Burk, il parle d'un BLEVE chaud qui est le résultat d'une surchauffe d'un réservoir mais il y a également un BLEVE froid qui est une défaillance mécanique du réservoir brutale, soit par faiblesse de l'acier, soit suite à un choc quelconque.

685

Puis les deux (2), finalement, ont leurs propres conséquences et nous on avait demandé

690 de nous parler de la probabilité d'occurrence puis les zones de conséquences d'une explosion, du nuage de vapeur et aussi d'une inflammation du nuage de vapeur qui serait le résultat d'un BLEVE froid.

Et on a eu au niveau de l'analyse de risques seulement des réponses par rapport au BLEVE chaud.

695

LE PRÉSIDENT :

Chaud, c'est ça.

700 M. PAUL LEFÈBVRE :

Et c'est pour cela, je pourrais demander au ministère du Développement durable de commenter l'étude de risques comme telle.

705 Mais effectivement, au niveau des risques, le risque c'est quoi ? C'est le couple entre l'aléa, le danger, et...

LE PRÉSIDENT :

710 Les conséquences.

M. PAUL LEFEBVRE :

715 ... les conséquences, la vulnérabilité. Et si on ajoute des infrastructures, si on ajoute des personnes à l'intérieur d'une zone de conséquences, on vient...

LE PRÉSIDENT :

Augmenter les conséquences.

720

M. PAUL LEFEBVRE :

... veut, veut pas, augmenter le risque et l'acceptabilité du risque relève des décideurs. Nous, tout ce qu'on peut faire, c'est de poser des questions.

725

LE PRÉSIDENT :

730 Avant de passer la parole à monsieur Chatagnier, au MDDEP, effectivement, c'était mon interlocuteur suivant, c'est clair aussi que le ministère de la Sécurité Publique, si votre jugement professionnel est à l'effet que dans de telles circonstances qui sont avec une probabilité quand même qui n'est pas zéro, qu'il pourrait arriver que l'évacuation poserait des problèmes assez importants, vous allez lui dire. Et ça, j'ose croire que les décideurs tiendront compte de votre jugement professionnel quand même.

735

M. PAUL LEFEBVRE :

Au niveau de l'acceptabilité du risque, oui. Si le risque est inacceptable, on va le dire.

740 LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. PAUL LEFEBVRE :

745

Si le risque est acceptable à condition qu'il y ait des choses de faites...

LE PRÉSIDENT :

750

Une mesure...

M. PAUL LEFEBVRE :

... des mesures, puis un risque peut se gérer.

755

LE PRÉSIDENT :

Oui, tout à fait, tout à fait.

760 M. PAUL LEFEBVRE :

C'est ça. C'est de regarder exactement tout ce qui se passe. Tu peux avoir une installation qui est super *clean* - excusez l'expression - qui est bien surveillée, bien réglementée, mais ça dépend, il y a soixante (60) à quatre-vingt pour cent (80 %) des accidents qui sont des

765 erreurs humaines ou carrément des mauvaises manœuvres.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

770

M. PAUL LEFEBVRE :

775 Comme le site de Sun Rise, l'accident apparemment, l'employé au moment de l'explosion était à transférer entre deux (2) camions du produit, chose qui normalement ne devrait pas se faire.

LE PRÉSIDENT :

780 Il arrive aussi des défaillances catastrophiques imprévues des équipements, l'écrasement du chasseur F-18 il y a quelques jours aux États-Unis sur une maison, ça arrive aussi.

785 Alors, monsieur Chatagnier, justement, la Commission aimerait bien vous entendre, vous ou vos collègues, à propos de la méthodologie, parce que la question de monsieur Lacoursière se rapporte, renvoie à la méthodologie effectivement et les outils utilisés puis les critères pour établir les zones d'exclusion, des distances, les critères de rayonnement thermique comme critères d'exclusion, etc. Alors, on vous écoute.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

790 Oui. Alors, Monsieur le Président, on a un spécialiste à la direction des évaluations environnementales qui, comme l'a dit monsieur Lefebvre, la MSP a demandé à ce spécialiste-là de regarder l'étude de risques d'Inter-Propane.

795 Il l'a fait et il a préparé un avis préliminaire qui date d'avant-hier, le huit (8) décembre, et qui a été déposé ce matin.

La personne ici c'est Michel Duquette qui serait prêt à répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

800

Monsieur Duquette, approchez-vous et identifiez-vous. Pouvez-vous vous mettre à côté de monsieur Lacoursière ? Il aimerait bien ça. Merci d'être venu. Merci.

M. MICHEL DUQUETTE :

805

Oui. Bonjour, Monsieur le Président. Michel Duquette, spécialiste en analyse de risques à la Direction des évaluations environnementales au MDDEP.

810

Donc, bien, pour répondre à votre question, effectivement, suite à la demande du MSP, à savoir faire une analyse du rapport de risques qui a été remis par AMT, là, sur les risques de la compagnie Inter-Propane qui, je le rappelle, est une compagnie tiers dans ce dossier-là, qui n'est pas du tout affectée par les évaluations environnementales en tant que tel.

815

Donc, suite à la demande du MSP, j'ai effectivement remis un avis lundi, là, qui a été déposé ce matin, comme disait monsieur Chatagnier, et cet avis-là est effectivement un avis préliminaire. C'est pas un avis qui est, on pourrait dire, standard parce que normalement cet avis-là aurait dû être un avis de recevabilité mais étant donné qu'il y avait pas d'analyse de risques... bien, que cette analyse de risques-là en tant que telle n'était pas remise avec l'étude d'impact au moment de la recevabilité et qui est plutôt venue avec des questions du MSP, donc c'est plutôt un avis préliminaire sur l'acceptabilité du risque dans ce projet-là et il est d'autant plus préliminaire que par le fait que j'ai dû poser neuf (9) questions, questions et commentaires sur le rapport qui a été remis justement pour clarifier certains points avant de pouvoir me prononcer sur est-ce que la méthodologie utilisée est bonne ? Est-ce que les données sont fiables ? Est-ce que... bon, les questions relatent différents points.

825

Pour en arriver à dire : Bien, est-ce qu'effectivement la compagnie Inter-Propane a un effet acceptable en cas d'accident sur la gare de Mascouche ?

LE PRÉSIDENT :

830

Bien, écoutez, je vais vous demander tout de suite pour les fins de la transcription et puis pour que la transcription puisse se comprendre toute seule, il y a parfois des citoyens qui lisent la transcription sans nécessairement avoir accès tout le temps à tous les documents, je vais vous demander de nous faire une présentation sommaire de vos commentaires.

835

M. MICHEL DUQUETTE :

O.K.

840



LE PRÉSIDENT :

Et au besoin, poser les neuf (9) questions que vous avez soulevées dans votre document.

845 M. MICHEL DUQUETTE :

Je pense que je serais mieux de lire les neuf (9) questions directement.

LE PRÉSIDENT :

850

Oui, oui, absolument. Allez-y. Et vous pouvez qualifier également quelles sont les réserves qui modifient votre capacité de poser un jugement professionnel final sur l'acceptabilité de la méthodologie et de ses conclusions.

855 M. MICHEL DUQUETTE :

D'accord. Donc, en première question, j'avais justement :

*« Pouvez-vous justifier davantage le choix d'utiliser les logiciels Serie et Archi ? Quelles en sont leurs limites ? »*

860

Il faut comprendre que mon rôle de spécialiste en analyse de risques est vraiment un rôle à savoir, je valide la méthodologie, je valide disons l'acceptabilité du risque mais je n'ai pas un rôle de contre-expertiseur dans... et donc, je n'ai pas à recalculer les différentes données qui sont soumises, là.

865

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas dans votre mandat.

870 M. MICHEL DUQUETTE :

Non, ce n'est pas dans mon mandat.

LE PRÉSIDENT :

875

C'est clair.

880 M. MICHEL DUQUETTE :  
Je voulais juste préciser. Donc, je demandais en premier lieu justement, de justifier davantage parce que, bon, oui, il y avait une certaine justification dans le rapport remis sur Inter-Propane mais je voulais que le promoteur aille plus loin dans sa justification d'utiliser ces deux (2) logiciels-là.

885 LE PRÉSIDENT :  
Mais je me permets tout de suite de vous poser une question. Monsieur Duquette, si par votre *background* professionnel vous arrivez à une conclusion comme semble celle de monsieur  
890 Lacoursière à l'effet que, un logiciel comme PHAST, de façon intrinsèque par rapport à sa méthodologie, arriverait à des résultats qu'on peut appeler plus conservateurs ou plus sûrs en termes des distances d'exclusion, etc., etc., que les moyens qui sont utilisés, est-ce que ça fait partie de votre devoir professionnel de les signaler ?

895 M. MICHEL DUQUETTE :  
Bien, effectivement, si...

900 LE PRÉSIDENT :  
D'accord.

M. MICHEL DUQUETTE :  
905 C'est sûr, comme moi je dis, je peux pas aller poser, je dirais, un diagnostic, là, pour le dire est-ce que les valeurs qui sont présentées sont conservatrices ou non. Quelles en seraient les valeurs finalement qui découleraient d'un autre logiciel fait par quelqu'un d'autre ? Là, à ce moment-là, on parlerait vraiment d'aller en contre-expertise. Il faudrait que ce soit fait par une...

910 LE PRÉSIDENT :  
Compris.

M. MICHEL DUQUETTE :  
915 .... Firme indépendante ou...

LE PRÉSIDENT :

920 D'accord.

M. MICHEL DUQUETTE :

925 ... il faudrait vraiment aller chercher une contre-expertise pour valider si les données qui sont à l'intérieur du rapport admis sont correctes ou non, là.

LE PRÉSIDENT :

930 D'accord.

M. MICHEL DUQUETTE :

935 Ça va jusque-là mais c'est sûr que, moi, je ne peux pas poser de jugement sur la valeur qui est remise. Je peux juste poser un jugement sur le risque qui est vraiment en place, là.

LE PRÉSIDENT :

Entendu. Continuez.

940 M. MICHEL DUQUETTE :

Donc, en deuxième question, je disais :

945 « *Pouvez-vous clarifier les paramètres utilisés pour définir la zone de danger pour la vie dans le cas du BLEVE ?* »

C'était à la page 4 de leur document.

950 « *Selon la définition présentée, on serait porté à interpréter le rayon de la zone de danger à la vie comme étant le rayon de la boule de gaz explosif et éventuellement de la boule de feu. Est-ce exact ? Si oui, quels seraient les impacts sur les personnes situées juste à la limite de la boule de feu ? Expliquez.* »

Donc, dans cette question-là évidemment je voulais clarifier la définition que le promoteur faisait de la zone de danger à la vie qui me semblait, bon, vraiment pas clair et, à la limite,

955 douteuse, si ce que j'en interprète est effectivement vrai.

Et donc, là, à ce moment-là, je demandais d'expliquer davantage les conséquences, disons, à cette limite-là.

960 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. MICHEL DUQUETTE :

965

La troisième question c'était :

970

*« Justifier l'utilisation des divers seuils mentionnés dans la définition de la zone de danger pour la santé – à la page 4 toujours – par exemple, le niveau de radiation thermique de sept kilowatts (7 kW) par mètre carré pendant trente (30) secondes et la surpression de zéro virgule un bar. Comment ces valeurs se comparent-elles à celles qu'on retrouve de façon générale dans la littérature ? »*

975

Donc, là, je mentionnais les valeurs qu'on a tirées du guide du MDDEP sur les risques technologiques, donc le cinq kilowatts (5 kW) par mètre carré pendant quarante (40) secondes.

LE PRÉSIDENT :

980

Juste pour clarifier les choses pour l'auditoire encore, le guide du MDDEP retient une valeur d'exposition thermique d'une personne humaine à cinq kilowatts (5 kW) par mètre carré...

M. MICHEL DUQUETTE :

985

Pendant quarante (40) secondes.

LE PRÉSIDENT :

990

Pendant ?

M. MICHEL DUQUETTE :

995 Quarante (40) secondes.

LE PRÉSIDENT :

1000 Quarante (40) secondes. Comme la limite, il ne faut pas qu'une personne soit exposée à plus que ça plus longtemps que ça.

M. MICHEL DUQUETTE :

1005 Bien, c'est le seuil d'effet à la santé qui représente des brûlures au deuxième degré, là.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

1010 M. MICHEL DUQUETTE :

Donc, c'est une valeur qui...

LE PRÉSIDENT :

1015 Je me presse à dire tout de suite qu'il y a d'autres instruments qui appartiennent aussi à un autre système de gouvernance environnementale au pays. On a proposé parfois des valeurs inférieures à ça en tenant compte des lieux où il y a des grandes concentrations de gens d'appliquer un autre... quand il y a difficulté d'évacuation, des choses comme ça alors que l'étude elle retient la valeur du sept kilowatts (7 kW) par mètre carré.

M. MICHEL DUQUETTE :

1025 Pendant trente (30) secondes.

LE PRÉSIDENT :

1030 Pendant trente (30) secondes. Est-ce que vous questionnez par rapport... quelle en est la justification, quoi ?

M. MICHEL DUQUETTE :

1035 Bien, c'est ça. C'est que c'est toujours pour des fins de comparaison évidemment pour faire une comparaison entre la méthodologie qu'on propose et qu'on a l'habitude de traiter versus celle que le promoteur a proposée.

LE PRÉSIDENT :

1040 Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :

1045 Et je parlais aussi du 2 et 1 P.S.I. qu'on utilise dans les suppressions également. Juste pour faire un peu le lien, là, le zéro virgule un bar, là, ça se trouve entre les deux de 1 et 2 P.S.I., là. Ça se trouve à peu près à mi-chemin entre les deux. Donc, c'est une valeur médiane entre ces deux (2) valeurs-là mais on utilise les deux (2) valeurs, 1 et 2 P.S.I. pour différentes situations, là. Donc, là, c'est difficilement comparable encore une fois, là, avec ce qu'on a comme méthodologie.

1050 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :

1055

La quatrième question :

*« Justifier l'estimation de la probabilité d'occurrence d'une fuite majeure et d'un BLEVE à dix moins six – ce qui avait été mentionné à la page 5 du rapport – quelle en est la source ? »*

1060

Donc, là, effectivement, je voulais m'assurer que la source était bonne et fiable pour continuer avec cette valeur-là.

La question 5 :

1065

*« Est-ce que l'évacuation « immédiate » des personnes de la gare... »*

Et, là, je m'arrête parce que j'ai quand même mis immédiate entre guillemets, parce que

1070 c'est le mot qui était utilisé dans les réponses aux questions du MSP, si je ne me trompe pas, là, c'était une évacuation immédiate de la gare. Donc :

*« Est-ce que l'évacuation « immédiate » des personnes de la gare serait vraiment possible dans l'éventualité où un BLEVE du réservoir principal de propane surviendrait ? »*

1075

Donc, ça, c'était quelque chose qui était mentionné à la page 6.

LE PRÉSIDENT :

1080 Monsieur Duquette, je m'arrêtera juste pour dire, le réservoir principal, c'est le cylindre le plus long, ici, là, qui est couché, là.

M. MICHEL DUQUETTE :

1085

Oui, celui-là.

LE PRÉSIDENT :

1090 Et le lieu, pour les fins du *verbatim* est immédiatement au nord de la rue Sicard, c'est ça ? D'accord.

M. MICHEL DUQUETTE :

1095

C'est bien ça.

1100

*« Est-ce que les intervenants d'urgence – là, je mentionnais, par exemple – les pompiers, secouristes, etc. seraient en mesure de s'approcher suffisamment du site de l'explosion pour évacuer les personnes sur le site de la gare ? Est-ce que le bâtiment devrait être conçu de façon à protéger les utilisateurs en cas d'accident majeur à cinétique rapide comme un BLEVE ? Est-ce que des intervenants d'urgence devraient être en permanence sur le site de la gare pour assurer l'évacuation des utilisateurs ? »*

1105

Et je demandais d'expliquer effectivement chacune de ces réponses-là.

LE PRÉSIDENT :

1110 Et ça, évidemment, ce sont des questions... avez-vous terminé avec les neuf (9) questions?

M. MICHEL DUQUETTE :

1115 Non, non, j'en suis juste à la cinquième.

LE PRÉSIDENT :

1120 Oui, c'est ça, allez-y, continuez.

M. MICHEL DUQUETTE :

Il y a des questions à plusieurs volets.

1125 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :

1130 La sixième question :

1135 *« Est-ce possible que l'effet domino survienne à la suite d'un BLEVE du petit réservoir de mille gallons (1000 ga) U.S. et de la projection de débris perforant ou altérant le réservoir principal de soixante-deux mille gallons (62 000 ga) U.S. ? »*

1140 À la page 12, il mentionnait, de mémoire, qu'il n'y avait pas d'effet domino possible, là. Et, là, je demandais de justifier...

LE PRÉSIDENT :

La réponse.



1145 M. MICHEL DUQUETTE :

... si cet effet domino-là est possible.

LE PRÉSIDENT :

1150

Um-hum.

M. MICHEL DUQUETTE :

1155

Question 7 :

*« Pouvez-vous évaluer la durée maximale de la boule de feu résultant d'un BLEVE du réservoir principal ? »*

1160

Encore là, cette question-là fais un peu appel à la durée d'exposition aux radiations thermiques.

*« Quelle hauteur sera atteinte par la boule de feu et quel rayon aurait-elle dans son amplitude maximale ? »*

1165

Encore là, c'est pour valider la zone où il y aurait présence de flammes et donc de brûlures, en tout cas, de présence de flammes. C'est vraiment le point. La question 8 :

*« Avez-vous prévu d'autres mesures de protection pour la gare et les personnes qui s'y trouvent en fonction des conséquences potentielles d'un accident majeur survenant au site de la compagnie Inter-Propane inc. ? »*

1170

Là, c'est vraiment une question ouverte, à savoir est-ce qu'il y a d'autres mesures qui sont mises en place et qui n'auraient pas été traitées dans le rapport ou qui sont prévues ou possibles? C'est vraiment une question ouverte pour... et on parle vraiment de mesures de mitigations dans ce cas-là.

1175

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1180

M. MICHEL DUQUETTE :

Et dernièrement :

1185	<p><i>« Est-ce que la compagnie Inter-Propane adoptera son plan des mesures d'urgence en cas d'autorisation et d'implantation de la gare de Mascouche ? »</i></p> <p>C'est une question de simple... étant donné que ça peut être une question triviale mais étant donné qu'on parle d'une compagnie tiers...</p>
1190	<p>LE PRÉSIDENT :</p> <p>Oui.</p> <p>M. MICHEL DUQUETTE :</p>
1195	<p>... et qu'on n'a pas effectivement de pouvoirs, là, à imposer ce genre de mesures-là, mais je voulais quand même m'assurer que c'est quelque chose qui serait fait, là, dans la situation.</p> <p>LE PRÉSIDENT :</p>
1200	<p>Oui, d'accord. C'est clair. Alors, Monsieur Hardy, c'est... en réponse à ces questions, on espère que vous serez en mesure... que l'Agence sera en mesure de fournir des réponses écrites.</p>
1205	<p>On espère les recevoir, on espère le plus tôt possible pour permettre l'analyse et on va rendre l'information disponible aux citoyens.</p> <p>M. JEAN HARDY :</p>
1210	<p>Est-ce que vous me permettez, parce qu'on a mentionné tantôt « situation catastrophique » pour l'évacuation des gares et monsieur Duquette est revenu avec la question d'évacuation des gares. J'ai dans l'assistance monsieur Daniel Randall qui est notre vice-président sûreté, sécurité à l'AMT...</p>
1215	<p>LE PRÉSIDENT :</p> <p>Bien oui, bien sûr.</p>
1220	

M. JEAN HARDY :

... et il pourrait faire une brève présentation sur la gestion des risques à l'AMT.

1225 LE PRÉSIDENT :

Avec plaisir.

M. JEAN HARDY :

1230

Monsieur Randall a été les trois (3) dernières années directeur adjoint aux opérations, service de police de la Ville de Montréal centre-ville.

M. DANIEL RANDALL :

1235

Alors, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

1240

Bonjour, Monsieur. Merci.

M. DANIEL RANDALL :

1245

Vous comprendrez que je ne peux pas commenter les aspects techniques de l'analyse de risques. Ce que je vais faire peut-être, c'est vous donner un aperçu de comment on gère les risques et comment on se déploie. Tantôt on parlait de la gestion des plans de mesures d'urgence et c'est un peu ça.

1250

Donc, ce que je peux vous dire d'entrée de jeu, comme disait mon collègue tantôt, en plus de ce qu'il a dit, c'est que je suis présentement un membre aussi de comité avec la D.S.E., Direction de Sécurité d'État sur les infrastructures essentielles où on évalue les risques.

Je suis aussi sur un comité avec Transport Canada sur les méthodes d'évaluer les risques.

1255

Ceci dit, ce que je peux vous dire, c'est que dans le train de l'est, comme ailleurs sur notre territoire, ce qui est important pour moi, c'est d'évaluer, il y a trois (3) types de menaces. Et de façon très brève, si vous me permettez, je peux vous expliquer...

LE PRÉSIDENT :

1260

Allez-y.

M. DANIEL RANDALL :

1265

... les trois (3) types de menaces. Premièrement, il y a les menaces naturelles. Quand je parle de menaces naturelles, je fais allusion aux inondations, verglas ou tempêtes de neige, aux tremblements de terre, aux vents violents, des phénomènes comme ça.

1270

Il y a aussi, le deuxième type de menace, c'est technologique, ce qui nous concerne aujourd'hui, les accidents industriels majeurs, les transports de matières dangereuses, les accidents impliquant le transport de personnes, le train dans ce cas-ci, et tout ce qui est CBRNE, les produits chimiques, biologiques, nucléaires et les explosifs.

1275

Et finalement, le troisième type de menace est menaces sociales. On a qu'à penser au terrorisme, aux événements criminels, aux manifestations de tout genre.

1280

Donc, avec ces phénomènes-là, vous comprendrez que l'Agence métropolitaine, même si on a un département de sûreté et sécurité, on n'est pas agents de la paix, donc on a affaire avec des partenaires, des services d'incendie, sécurité civile, services de police, Urgence-Santé, etc. Donc, on arrime nos plans de mesures d'urgence avec les partenaires.

1285

Ce qui est important aussi, comme on l'a mentionné aussi tantôt, c'est juste peut-être pour faire préciser l'analyse de risques, de la façon qu'on le fait avec Transport Canada sur l'ensemble des transporteurs, tantôt ça a été mentionné un peu par monsieur Lefebvre, je pense, le risque est égal à l'impact multiplié par les conséquences... les menaces, l'impact et aussi les vulnérabilités.

1290

Et moi, mon attention se porte beaucoup sur les vulnérabilités. Peu importe l'endroit, peu importe le type de menaces, je fais juste allusion peut-être vous avez vu la tempête de neige qui nous est tombée dessus hier, juste à m'en venir ici pour moi ça a été un risque assez présent pour m'en venir ici.

1295

Donc, j'ai à trouver dans les vulnérabilités des aspects de résilience pour diminuer le risque. Moi, ce qu'on me donne comme tableau avec les rapports que j'ai lus, le risque est minime mais dans l'équation, il y a des conséquences, il y a des vulnérabilités. Peu importe le risque il se situe à quel niveau, dans les trois (3) catégories de menaces que je vous ai mentionnées...

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire la probabilité est minime.

1300

M. DANIEL RANDALL :

La probabilité elle peut être minime. Et pour la diminuer, ce que je fais, ce qu'on doit faire, c'est de faire en sorte d'augmenter nos chances que ça arrive pas. Donc, en augmentant la

1305 résilience, en mettant des moyens de l'avant justement comme proposés dans certains documents qu'on a vus, des moyens comme monsieur disait dans une de ses questions, des moyens justement pour diminuer encore ce risque-là même s'il est très minime dans les deux (2) cas qui nous concernent, bien le cas de cet après-midi.

1310

Vous savez aussi également que peu importe le risque qui arrive, on a une phase de déploiement. Pour répondre ou pour assister les services d'urgence, on a fait dans nos plans de mesures d'urgence une phase de déploiement, tout dépendamment de la menace et tout dépendamment de ce qui se passe sur le terrain, on a quatre (4) phases de déploiement, je dirais plus trois (3) en mode veille, c'est-à-dire qu'on a une menace... on pourrait avoir une menace, les

1315 trois (3) types que je vous ai mentionnés, peu importe laquelle, c'est un événement qui est anticipé.

1315

Donc, s'il y a un événement qui est anticipé, qui est peu probable mais ça se peut que ça arrive, on aurait un appel, exemple, à cet endroit-là où on a une menace X, c'est sûr que, là, on assurerait une vigie avec nos partenaires. On a un plan quand on est en mode veille.

1320

Quand on est en mode, par contre, alerte, c'est un événement qui pourrait être imminent, une menace beaucoup plus précise et la façon d'y répondre, c'est un déploiement de nos effectifs parce qu'on a présentement à peu près cent trente (130) agents de sécurité sur le territoire et on a

1325 des mesures d'évacuation qui nous permettent... écoutez, là, le train de l'est les mesures d'évacuation ne sont pas faites mais il y a des moyens, des mesures, des plans d'évacuation, même s'il y a une gare, les gens normalement qui descendent d'un train, qui s'en vont directement à l'auto, ils évacuent eux autres mêmes, là, assez rapidement et on a des façons d'évacuer pour collaborer justement avec les services d'urgence et nos gens, les cent trente (130) agents de

1330 sécurité sont présents sur l'ensemble du territoire.

1330

Et par la suite, bien, c'est l'intervention, ça veut dire qu'un événement est survenu, là, on a pris les mesures avant mais si un événement survient, c'est sûr que, là, on est en collaboration, entièrement en collaboration avec les services d'urgence. Après notre rôle serait plus de rétablir le

1335 système une fois que l'événement est terminé.

C'est sûr qu'il faut aussi prendre en considération est-ce qu'il y a un risque important. C'est beaucoup plus... c'est beaucoup la perception, ce que les gens, les citoyens vont avoir comme une perception de leur sentiment de sécurité à l'intérieur de ce type de menace-là et pour moi c'est drôlement préoccupant la perception des gens, s'ils vont dans un endroit puis ils se sentent pas en sécurité, il faut prendre les moyens pour les rendre en sécurité, les moyens de résilience.

1340  
1345 Donc, ce que je veux attirer votre attention aujourd'hui, c'est l'évaluation du risque est pour moi, avec ce que j'ai comme information actuellement, le risque est faible et même si le risque était un peu plus élevé, ce qui ferait diminuer le risque, ça nous appartient de trouver des choses justement pour faire en sorte que le risque soit diminué.

LE PRÉSIDENT :

1350

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Randall. Oui, allez-y, Monsieur Boudreault.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1355 C'est pour ça que je voulais rajouter tantôt, parce qu'il semble que tout est bien à l'Inter-Propane. Au niveau de la Ville de Mascouche notre travail est de sécuriser la ville. L'AMT par la gare va avoir son propre plan d'urgence exactement comme monsieur vient de dire. Qu'il soit en mode veille ou en mode alerte, parce que monsieur Lefebvre, tantôt, je ne sais pas d'où ça vient l'affaire qu'on n'évacuera pas pour catastrophe seulement. Moi, j'ai jamais entendu parler de ça  
1360 puis je gère les mesures d'urgence.

C'est des plans qui sont aussi simples que si on a une intervention chez Inter-Propane, qu'elle quelle soit, on peut mettre la gare déjà en mode veille, juste par un appel téléphonique, ce qui ne concerne pas l'évacuation. Il y a eu des questions tantôt aussi au niveau... je trouve bizarre qu'on dise qu'on n'a pas accès à ce site-là si jamais il y a un BLEVE chez Inter-Propane parce que la Ville de Mascouche a créé le boulevard de l'Esplanade que vous voyez pas là-dessus exprès pour donner deux (2) accès au parc industriel pour pouvoir se rendre là. Mais tantôt je faisais signe non, là, mais il y a effectivement un deuxième accès pour se rendre là dépendamment de qu'est-ce qui peut arriver comme intervention qu'on va avoir chez Inter-Propane. D'un côté ou de  
1370 l'autre on peut y aller. Il y a aucun problème avec ça.

Ensuite de ça, peut-être pour répondre, essayer d'éclaircir un peu quand on parlait tout à

1375 l'heure de ZDV et ZDS, là, je peux vous dire personnellement, question d'expérience puis on en a  
suivi des cours là-dedans, là, dépendamment qui vous donne les cours, où est-ce que vous prenez  
les cours, que ce soit NFPA, Empire, l'IPIQ, n'importe quoi, eux autres décident de ce qui en est.  
C'est pour ça que quand on intervient, exemple on aurait à intervenir au site d'Inter-Propane ou  
1380 quoi que ce soit, ce n'est pas une décision qu'on prend. On se sert de tous ces guides-là pour en  
arriver à une décision de qu'est-ce qu'on fait. Parce que pour nous sept kilowatts (7 kW) heure ou  
sept kilomètres (7 km) heure, nous autres c'est pas ça, c'est la sécurité du monde qui nous  
inquiète. Ça marche soit avec Canutec, soit avec Transport Canada ou soit avec la norme  
américaine.

1385 Et de ça, arrive un consensus. C'est ça qu'est le rayon. C'est comme ça, parce qu'il y a  
jamais de norme. Vous allez voir des normes différentes, ils vont vous donner des affaires  
différentes, ça fait partie... on a déjà vu des différences de rayons de trois cents mètres (300 m) à  
neuf cents mètres (900 m) pour la même intervention, ce qui est complètement illogique à faire sur  
un terrain.

1390 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAU :

1395 C'est pour ça que ce qu'on va faire, c'est qu'on va calculer exactement le risque sur le  
terrain pour voir qu'est-ce qui en est exactement.

LE PRÉSIDENT :

1400 Bien, c'est évident. C'est-à-dire les normes...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAU :

C'est un guide.

1405

LE PRÉSIDENT :

1410 ... ou plutôt des critères, ce sont des critères qui gèrent l'emplacement, l'affectation du sol  
à des usages sociaux particuliers. Ça, ça ne change pas votre devoir à vous ou votre manière de  
travail. C'est clair. Parce qu'une fois que la chose est arrivée...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Ça serait facile. La job serait facile.

1415

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais il reste quand même que si les critères d'emplacement en matière d'affectation du sol ne sont pas suffisamment, n'ont pas un niveau de sûreté élevé, ça peut vous compliquer la vie après...

1420

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Ah! Bien oui.

1425

LE PRÉSIDENT :

... quand vous avez à intervenir dans une situation d'urgence. Et c'est là, ça me ramène à une question que j'ai voulu vous poser, Monsieur Boudreauult, et la Ville pourrait y répondre également. Avez-vous eu une expérience, disons, les premières dix (10), quinze (15) années, à évacuer un lieu de rassemblement avec un taux d'occupation important en situation de crise appréhendée ? Je parle école ou...

1430

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

École ?

1435

LE PRÉSIDENT :

... ou quelque chose comme ça.

1440

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Oui.

1445

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous eu à effectuer des évacuations d'urgence de cette nature ?



1450 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Des écoles, des centres de personnes âgées, des choses comme ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1455

Oui. Donc...

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1460

Je pense que la clientèle est plus... c'est au niveau des centres des personnes âgées, on est rendu avec des BGH (phonétique) de cinq (5) étages avec peut-être trois cents (300), trois cent vingt-cinq (325) appartements de personnes, soit dit entre guillemets, autonomes. On sait très bien quand arrivent les locations, ce n'est pas tout à fait autonome et on a à gérer ça et à sortir ça. Mais comme monsieur disait tantôt, c'est des questions de mode, soit c'est en veille, en

1465

alerte ou en quoi que ce soit.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1470

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

S'il y a confirmation ou pas confirmation d'une intervention. Exemple, on a une alarme d'incendie chez Inter-Propane, ça ne veut pas dire qu'il y en a une parce que ça arrive de nuit puis c'est un système d'alarme qui soit défectueux. La gare peut être mise tout de suite en alerte même s'il y a pas personne là. On va prévenir d'avance parce que les commerces aux alentours ne sont pas là.

1475

LE PRÉSIDENT :

1480

Oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1485

Mais de jour, ça va être le contraire. On va probablement aller aux commerces puis à la gare en même temps mais on va peut-être les mettre plus qu'en mode de veille.

LE PRÉSIDENT :

1490 D'accord.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAU :

1495 Chaque type est un type. C'est dur d'analyser une situation parce que chaque cas est un cas là-dedans.

LE PRÉSIDENT :

1500 O.K. D'autre chose à ajouter ?

M. LUC TREMBLAY :

1505 Évidemment, quand on va déposer le plan, Monsieur le Président, du site et avec son extension, vous allez voir que neuf cents mètres (900 m) de chaque côté de la gare, là, la Ville a créé de nouveaux accès routiers, a créé de nouveaux accès et a même négocié avec le Canadien Pacific pour avoir un accès de l'autre côté, pour avoir une rue en continu et elle a investi beaucoup de millions là-dessus.

1510 Et ça, c'est important parce que dans la dynamique de ce que je comprends, les accès à la gare, s'il arrivait quelque chose, ils sont importants. On a créé des bretelles de sortie. On a créé un viaduc additionnel pour avoir accès à cet endroit-là. Donc, la Ville a créé des accès multifonctionnels et l'autoroute demeure également un accès, là, parce qu'on est juste en avant ou à proximité des sites.

1515 Donc, ces accès-là qui sont là sont protégés et dans le plan que je vais vous soumettre avec le cinq cents mètres (500 m) des risques et des personnes qui sont sur place, vous allez voir qu'effectivement il y a de multiples accès à la ville qui ont été créés et qui ont été mis en place et qui sont déjà là. Et ce n'est pas un terrain... il y a quelques mois ça aurait pas été le cas mais  
1520 aujourd'hui cette gare-là et ces sites-là ont été viabilisés par la Ville, les services aqueducs, égouts et toutes les protections minimales et essentielles sont toutes en façade et déjà toutes là avec le réseau routier.

Or, dans ce sens-là, je pense que ça sera important ce plan-là pour que vous voyiez exactement la circulation tout autour du site...

1525

LE PRÉSIDENT :

C'est absolument essentiel dans le contexte.

1530

M. LUC TREMBLAY :

... qui est déjà là. Et ce n'est pas quelque chose qu'on va faire mais c'est quelque chose qui est déjà là, Monsieur le Président.

1535

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et tâchez, s'il vous plaît, d'indiquer dans la cartographie que vous allez nous transmettre, le rayon que je vous ai proposé...

1540

M. LUC TREMBLAY :

Oui.

1545

LE PRÉSIDENT :

... tâchez d'indiquer les endroits où il y a une route d'occupation des lieux qui dépasse le taux d'occupation résidentiel domiciliaire habituel, là, des lieux de rassemblement, des choses comme ça.

1550

M. LUC TREMBLAY :

On va les ajouter.

1555

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1560

M. LUC TREMBLAY :

Et je vous dirai, en terminant, qu'un des sites qui est à proximité de ça, c'est la Sûreté du Québec qui va avoir son poste de commandement central qui est en construction au moment où on se parle, donc ils ont fait une évaluation eux aussi des risques. Ils ont fait une évaluation totale

et ils ont estimé que la construction d'un site de poste de commandement était raisonnable compte tenu de ça. Alors, je le mettrai dessus avec les distances...

1565

LE PRÉSIDENT :

Excellent.

1570

M. LUC TREMBLAY :

... et vous allez voir que ces études-là ont déjà été faites.

LE PRÉSIDENT :

1575

D'accord.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

1580

Juste une petite parenthèse pour vous informer aussi, la Ville de Mascouche, ça, la sécurité publique en est au courant, mais le fédéral aussi, on vient d'acquérir le logiciel Background au niveau des mesures d'urgence. On est probablement une des premières villes qui l'a. Il y a des MRC qui l'ont. C'est un logiciel qui étudie justement tous ces genres de scénarios-là et qu'on peut imaginer toutes sortes de scénarios, de probabilités d'évacuation, ça inclut les vents, ça inclut tout de A jusqu'à Z complètement.

1585

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1590

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Ça fait que quand ça va être sur pied, ça va être encore plus facile.

1595

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Longpré, vous avez des choses à ajouter ? Vous voyez, Monsieur Lacoursière, que votre question est féconde.

1600

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ma question est pour monsieur Boudreault, je fais appel à votre expérience, là.

1605 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1610

On sait, d'après les mesures qui ont été prises, qu'on a une distance d'environ deux cent soixante-dix mètres (270 m) du gros réservoir principal chez Inter-Propane et les voies. S'il devait survenir un BLEVE, dans votre esprit, est-ce que ça couvrirait cette distance-là ? Est-ce que la boule de feu peut se rendre ? Parce que c'est ça que vous me disiez tantôt qu'il y en avait des froids, des chauds.

1615

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Non, ça, ce n'est pas moi qui ai dit ça.

1620

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ce n'est pas vous qui avez dit ça.

1625 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Mon expérience, je vais vous dire, comme je vous ai dit tantôt, ça fait trente et un (31) ans que je suis sur le terrain puis on a déjà vécu du propane. Si on calcule les probabilités dans les BLEVE froids on ne serait peut-être pas un sur un million (1 M) mais peut-être un sur cinq millions (5 M) ou dix millions (10 M).

1630

Il faut, en tout cas, moi, ce qu'on a toujours su, ce qu'on a toujours appris puis ce que dans les... dans le parc industriel l'accident qu'il y a eu justement, c'est même pas un BLEVE, c'est rien. C'est une erreur humaine ça. Plus qu'une erreur humaine, le type savait qu'il avait pas le droit de rentrer son camion de propane à l'intérieur de son garage en hiver. Il l'a rentré pour le laver et ça a expendu... ça s'est répandu et ça a sauté parce que probablement soit que le téléphone a sonné ou le téléphone de chauffage est parti ou quelque chose comme ça parce que ça prend une étincelle pour que ça déclenche.

1635

1640 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Oui.

1645 M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

Mais c'était pas un réservoir qui s'était fait, comment dire, qui s'était fait chauffer ou des choses comme ça. Quand on étudie les possibilités et quand on regarde la boule de feu pour la sortir de là, pas sûr que ça se rendrait jusque-là. Ça se pourrait que ça se rende comme ça mais il faut pas que personnes interviennent au niveau du BLEVE. C'est ça qui est la problématique.

1650

On parle de Toronto. Toronto, ils ne pouvaient pas éteindre ce qui était là. Ils n'arrivaient pas à se rendre. On a déjà travaillé, bien pas au niveau du propane, mais ça nous est déjà arrivé sur des interventions qu'on a été obligés de travailler en mode défensive quand naissent les incendies. Il y a des choses qu'on peut faire, il y a des choses qu'on peut pas faire.

1655

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Avez-vous établi des scénarios là-dessus que vous ne pourriez pas vous rendre chez Inter-Propane et puis...

1660

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

1665 Les scénarios étaient établis comme ça voilà quatre (4), cinq (5) ans justement avec les discussions avec la Ville de Mascouche, parce que je vais autant à la Ville de Mascouche que je vais ailleurs. C'est pour ça qu'il y a eu des décisions d'ouvrir le boulevard de l'Esplanade et des choses comme ça. Quand on a eu l'explosion... par contre, ça nous crée une autre problématique. Quand on a eu l'explosion dans le parc industriel, on avait une voie fermée et on a isolé le parc complètement. Là, on est en train de monter des scénarios avec les services de police puis on offre de travailler avec l'AMT aussi parce que, là, on a trois (3), quatre (4) fois qui rentrent dans le parc industriel. Voilà, l'Esplanade ça fait trois (3) ans, deux (2) ans que c'est ouvert ? Deux (2) ans.

1670

Avant ça, c'était pas compliqué dans le parc industriel, si on avait de quoi à faire, on bloquait au coin de Sainte-Marie puis personne rentrait puis personne sortait.

1675

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

1680

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Mais, là, il va falloir établir d'autres scénarios pour ça mais, par contre, nous autres, ce qu'on avait toujours dit à la Ville de Mascouche, qu'on peut pas rentrer à part que cette voie-là.

1685

Maintenant, on a d'autres possibilités de rentrer dans le parc industriel, par un bord ou par l'autre mais par l'aéroport on peut rentrer également.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

1690

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Nous autres ça nous permet d'intervenir et pas juste ça, c'est que si... il faut comprendre une chose en intervention aussi, c'est que s'il se passe de quoi dépendamment de la situation, c'est pour ça que c'est dure de juger d'un système parce qu'on a beau te montrer quoi que ce soit en intervention d'urgence, ils peuvent pas te dire ce qui va se passer. On va te donner des bases mais... on est en train d'établir justement, puis c'est à ça que le logiciel Background va servir aussi, c'est qu'on va probablement arriver par deux (2), trois (3) moyens différents à cette place-là.

1695

1700

Autrement dit, pour trois (3) camions, mettons qu'on dépêche trois (3), quatre (4), cinq (5), six (6) camions à cette place-là, on se suivra pas tous les six (6). Si c'est bloqué, c'est fini, on est tous là. Ça fait que c'est tous des plans qu'on est en train de mettre sur pied.

1705

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K. Merci, Monsieur Boudreauult. J'aurais une autre question pour monsieur Duquette. Je comprends que vous n'avez pas fait une contre-expertise, là, du document mais les logiciels dont on a fait état depuis le début, il y avait le logiciel Archi et Serie, je crois, si vous en êtes arrivé à formuler neuf (9) questions, vous avez travaillé avec un logiciel en particulier ou...

1710

M. MICHEL DUQUETTE :

Non, non, c'est vraiment des questions qui sont sur... pour préciser les conclusions qui

1715 sont tirées dans le rapport. C'est vraiment pour aller chercher des informations supplémentaires comme, je vous dirais, la carte qu'on voit, justement, à l'écran elle fait pas partie d'aucun document si je me trompe pas, là. Elle fait partie peut-être de l'étude d'impact, là, mais dans le document, dans le rapport d'analyse de risques on voit pas cette situation-là, là.

1720 Concernant, en tout cas, le sujet dont on parle présentement, il y a toujours, dans ma question je précisais vraiment le fait que c'est un accident à cinétique rapide. Donc, les conséquences surviennent, dans ce cas-là, forcément à l'intérieur de deux (2) minutes.

LE PRÉSIDENT :

1725 On n'a pas le temps.

M. MICHEL DUQUETTE :

1730 On n'a pas le temps d'intervenir.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

1735 M. MICHEL DUQUETTE :

Et, là, dans le rapport, on semblait dire qu'on évacuerait alors que, selon moi, et je ne suis pas là pour faire une contre-expertise, mais selon mon jugement, je crois pas que c'est possible de faire une intervention d'évacuation pour ce genre d'accident-là.

LE PRÉSIDENT :

Parce que c'est une déflagration par définition, c'est pas...

1745 M. MICHEL DUQUETTE :

C'est instantané. Il y a pas de réaction possible autre que de se protéger dans ces cas-là mais effectivement je suis pas là pour contre-expertiser mais pour interroger justement est-ce qu'effectivement c'est la bonne chose à faire ? Est-ce que c'est les bonnes mesures qui sont prises pour contrer ce genre d'accident-là et pour rendre le risque acceptable ?



M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1755           Merci, Monsieur Duquette.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1760           Il faut comprendre aussi qu'on parle d'évacuation, d'évacuation, là. Il y a confinement qui existe aussi, là. Ça ne veut pas dire qu'on va sortir le monde qui est dans la gare, là.

LE PRÉSIDENT :

1765           J'y reviendrai, Monsieur Boudreauult.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

On l'a déjà fait ça, les laisser à l'endroit au lieu de les sortir.

1770 LE PRÉSIDENT :

J'y reviendrai.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1775           O.K.

LE PRÉSIDENT :

1780           Je vais, avant de poser la question... Monsieur Longpré, ça va ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1785           Allez-y.

LE PRÉSIDENT :

1790           Avant de revenir à des mesures possibles de confinement, etc., je veux vous poser une question qui pourrait paraître brutale mais ce n'est pas mon intention. Entre lire un rapport et sans nécessairement utiliser des... analyser des données ou etc. ou refaire des calculs et venir avec

neuf (9) questions de votre part et lire un rapport et venir avec trois (3) questions seulement, même situation, ou lire un rapport et dire : Je n'ai aucune question. Est-ce qu'on peut dire qu'il y aura... les deux (2) autres rapports seront mieux faits par rapport à la situation qu'on examine ?

1795 M. MICHEL DUQUETTE :

Je comprends le côté brutal. Mais je n'irais pas...

LE PRÉSIDENT :

1800

Écoutez, on est obligés d'aller jusque-là par rapport à la qualification des outils qui sont fournis pour... surtout en ce qui concerne la sécurité publique évidemment, là.

M. MICHEL DUQUETTE :

1805

Non, je comprends la question. Je n'irais pas jusqu'à généraliser dans le sens qu'en arrivant avec un avis à neuf (9) questions et un avis à une (1) ou deux (2) questions ça fait en sorte que le rapport qui a neuf (9) questions est moins bien fait.

LE PRÉSIDENT :

1810

Pas nécessairement.

M. MICHEL DUQUETTE :

1815

Pas nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

1820

Je vous l'accorde, absolument, absolument.

M. MICHEL DUQUETTE :

1825

Ce que ça implique dans ce cas-ci, c'est que le rapport donne les conclusions auxquelles on s'attend dans le sens que...

1830 LE PRÉSIDENT :  
Il faut les étayer davantage quoi.

M. MICHEL DUQUETTE :  
1835 Les données pour prendre une décision sont là mais les neuf (9) questions sont vraiment sur, de un, la qualité des données si on demande à justifier par certaines questions et les autres questions viennent pour s'assurer de la provenance de ces données-là et de ce qui se cache en arrière des conclusions, si on pourrait dire, là.

1840 LE PRÉSIDENT :  
Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :  
1845 Ce qui n'est pas inclus comme information, le niveau de détails présent dans le rapport parce que je dirais que les conclusions et les données qui servent à prendre une décision se trouvent dans le rapport.

1850 LE PRÉSIDENT :  
Oui.

M. MICHEL DUQUETTE :  
1855 Ça, je n'ai pas remis ça en question.

LE PRÉSIDENT :  
1860 Non, j'ai compris ça.

M. MICHEL DUQUETTE :  
1865 Ce que j'ai remis en question c'est... bien, ce que je remets en question, non, je ne remets pas en question. Ce que je veux m'assurer, c'est que les valeurs qui s'y trouvent sont bonnes...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1870

M. MICHEL DUQUETTE :

... et elles sont de source fiable et je veux m'assurer que justement les petits détails dans la méthodologie pour arriver à tirer les conclusions qui sont dans le rapport sont effectivement les bonnes façons de faire.

1875

LE PRÉSIDENT :

Vous voyez, Monsieur Chatagnier, je constate que monsieur Duquette a réussi admirablement à débrutaliser ma question. C'est très bien. C'est une très bonne façon de répondre à ma question effectivement.

1880

Maintenant, je me tourne vers l'Agence. Si on arrive soit à l'analyse ministérielle qui se fait en parallèle, soit nous-mêmes, soit le Conseil des ministres a sorti l'autorisation de certaines conditions, exemple, qu'il n'y ait pas personne qui soit exposé à plus... que le critère en matière de confinement et de localisation ne dépasse pas un critère thermique de trois kilowatts (3 kW) par mètre carré ou cinq (5) ou que, par exemple, les distances soient de telle sorte, est-ce que vous pouvez voir par rapport à l'implantation territoriale, les circonstances qu'on a, des possibilités d'effectivement introduire des mesures de confinement - je reviens à votre question, Monsieur Boudreault – ou pour finalement réduire la charge thermique ou la charge l'onde de choc ou les deux (2), etc., etc., sans nécessairement changer de place ?

1885

1890

M. JEAN HARDY :

Est-ce que je pourrais demander à monsieur Boudreault d'élaborer un peu sur les méthodes de confinement ?

1895

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1900

M. JEAN HARDY :

S'il vous plaît.

1905

LE PRÉSIDENT :

Outre des écrans, par exemple, des écrans tampons ou des choses comme ça.

1910

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

Même sans ça parce que c'est quand même un bâtiment neuf qui va être protégé ou quoi que ce soit. On parle de distance ou quoi que ce soit. Premièrement, tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas de BLEVE, on peut spéculer sur toutes les distances qui pourraient exister. Il se passe de quoi, là, c'est peut-être mieux que le monde reste à la gare que de sortir de la gare parce que s'ils partent, admettons, parce qu'on sait très bien s'il arrive une panique ou quoi que ce soit, ça va passer par soit le boulevard Industriel, ils vont se rapprocher autrement dit du risque. C'est pas toujours nécessaire d'évacuer. On a eu un incendie dans un centre de personnes âgées, tout le monde sortait. On les a envoyées dans la cuisine nous autres, dans une grande salle à dîner mais tout le monde évacuait, là. Ça a été confiné, c'est été resté là. On parle toujours d'évacuation.

1915

1920

Une évacuation sécuritaire puis un confinement peut être aussi sécuritaire l'un que l'autre, là.

1925

Comme on disait tantôt avec les modes de veille d'alerte, il faut qu'on s'entende avec l'AMT, c'est là que va être... au niveau du système 911, on a un propre réseau 911 chez nous. C'est facile d'établir que de telle heure à telle heure, s'il y a un appel admettons chez Inter-Propane, tu as une alarme de veille à la gare tout de suite. Et les personnes vont être là, vont agir en conséquence. Ils vont gérer le risque eux autres mêmes.

1930

LE PRÉSIDENT :

Effectivement, oui, oui, c'est compris.

1935

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

C'est très facile à faire, ça.

1940

LE PRÉSIDENT :

Oui, effectivement, il n'y a rien de mieux pour une vague de rayonnement thermique

instantanée, qu'une enveloppe architecturale non inflammable quoi. C'est un bon point.

1945 M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

C'est exactement ce qu'Inter-Propane a fait.

LE PRÉSIDENT :

1950

Oui.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1955 Le bâtiment Inter-Propane a été construit en béton exprès pour pas qu'il y ait de façade d'exposition avec les réservoirs même s'ils l'ont reculé en plus de ça.

LE PRÉSIDENT :

1960

D'accord. Oui, Monsieur Randall, allez-y.

M. DANIEL RANDALL :

1965 Juste peut-être pour renchérir avec ce qu'il vient de dire, tantôt on parlait de zones d'impacts puis de nombre de personnes sur le quai ou à la gare. Vous savez qu'il y a un maximum de huit (8) départs par jour puis le maximum que ces gens-là restent sur la gare ou dans l'environnement est très court et qu'un BLEVE qui arrive à l'intérieur d'une minute, si on a une alerte, là, c'est facile pour nous d'arrêter des trains, là. Ils ne passeront pas dans la zone qui est dangereuse. On parle que si ça explose au moment où le train est présent, au moment où il y a des gens, la période est très restreinte dans une journée. C'est beaucoup plus... pas évident

1970 mais ce qui risque d'arriver, c'est que s'il y a une explosion qui peut, très peu probable, arriver, bien nos communications vont s'établir et le train passera pas là.

1975 Il faudrait que ça arrive au moment précis où le train arrive dans une courte période de temps.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAUULT :

1980 Monsieur le Président, le plus bel exemple qu'on peut comparer à ça, c'est une alarme d'incendie dans une école. De jour c'est une chose, de soir puis de fin de semaine, c'est une

autre.

LE PRÉSIDENT :

1985 Oui, oui, c'est clair.

M. JEAN-PIERRE BOUDREAULT :

1990 C'est exactement la même chose.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Bien, écoutez, ça aurait été préférable évidemment que monsieur Gagnon soit des nôtres mais il n'est pas là. Au besoin, on va vous acheminer des questions supplémentaires.

1995 C'est monsieur Gagnon, c'est ça, Trois X Solutions ? Oui, Monsieur Lefebvre.

M. PAUL LEFEBVRE :

2000 Le ministère de la Sécurité Publique, la Direction Générale de la Sécurité Civile, Sécurité d'Incendie, on tient à la disposition des services d'incendies des municipalités des directives concernant des événements pouvant toucher le propane. Et dans ces directives-là, il y a des tableaux sur les distances minimales des intervenants et des rayons d'évacuation en fonction de la capacité des récipients lorsqu'elle est chauffée directement par les flammes et également au niveau des débits d'eau pour refroidir un récipient non en contact avec les flammes selon sa capacité.

2005 Ces tableaux-là, vous remarquerez, s'arrêtent à cent quarante mille litres (140 000 l). Actuellement, on est face à un réservoir de deux cent trente-cinq mille litres (235 000 l). Donc, il faut agrandir un peu, augmenter les chiffres un peu. Comme pour le rayon de la boule de feu, cent quarante mille litres (140 000 l) on parle d'un rayon de boule de feu de cent quatorze mètres (114 m), une distance minimale des pompiers de quatre cent cinquante-sept mètres (457 m), un rayon minimal d'évacuation de mille sept cent quinze mètres (1715 m) et un rayon préférable d'évacuation de deux mille deux cents mètres (2200 m), compte tenu des projectiles, là, possibles.

2015 À ce moment-là, on ajoute un peu de... comme le rayon de la boule de feu selon des calculs, on parlait de cent quarante-trois mètres (143 m) dans ces cas-là.

2020 LE PRÉSIDENT :  
C'est bien. Alors, vous allez nous déposer les tableaux ?

M. PAUL LEFEBVRE :

2025 Oui, je les ai déposés à l'arrière avec les documents Internet.

LE PRÉSIDENT :

2030 Très bien. D'accord. Alors, Monsieur Lacoursière, allez-y avec votre deuxième question et je m'empresse à vous dire qu'on espère bien que vous allez présenter à la Commission quelque chose au mois de janvier. Et, là, évidemment, on va être très intéressé à entendre vos opinions à propos de la méthodologie, etc., etc. et vous allez étayer... si vous avez des critiques à propos de l'approche, on va vous entendre à ce moment-là si vous choisissez évidemment de vous adresser à la Commission à travers un mémoire ou une prestation orale.

2035 Alors, pour l'instant, bien, on passe à votre deuxième question.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2040 Ma deuxième question, monsieur Duquette y a répondu et si vous me permettez...

LE PRÉSIDENT :

2045 Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... j'ai deux (2) choix... j'ai deux (2) questions qui me tracassent. Donc, la règle...

2050 LE PRÉSIDENT :

Je vais les baptiser une et puis on va les entendre. Allez-y.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2055 Je connais la règle. Donc, je crois que je vais poser la question sur les fréquences



d'événements.

LE PRÉSIDENT :

2060

Les fréquences d'occurrences ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2065

D'occurrences, si vous voulez. Bon. Est-ce que le promoteur est conscient que le Royaume Uni et la France utilisent une fréquence de un dans cent mille... non un dans un million pour les BLEVE ? Qu'est-ce que ça veut dire ? Il faut bien qualifier cette affaire-là parce que ce n'est pas évident de bien comprendre. Qu'est-ce que ça veut dire ?

2070

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire la probabilité que ça arrive, c'est ça ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2075

La probabilité que ça arrive.

LE PRÉSIDENT :

2080

Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2085

Ce n'est pas évident. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire que vous avez cent mille (100 000) récipients qui sont exploités pendant une année puis un de ceux-là pète.

LE PRÉSIDENT :

2090

Bref, vous voulez dire que la probabilité utilisée dans l'analyse minimise la probabilité d'un peu dix (10) fois, c'est ça ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Exactement.

2095

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2100

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2105

Donc, est-ce que le promoteur est conscient... je vous mentionnais, je vous mentionnais qu'il y a eu des changements, il y a eu une évolution depuis quatre-vingt ('80), depuis quatre-vingt-quatre ('84) et une de ces évolutions-là ça a été les changements dans cette probabilité. Le promoteur est sans doute conscient qu'il y a eu en Ontario trois (3) événements, celui du mois qui s'est passé... le BLEVE qui s'est passé cette année, depuis la mise en place du règlement sur les urgences environnementales qui a été mis en place en deux mille trois (2003), il y a eu trois (3) BLEVE dont un a causé la fermeture de la voie du Canadien National qui dessert l'usine d'Oshawa.

2110

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2115

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ce BLEVE a causé une interruption du trafic et l'arrêt de l'usine parce qu'ils sont en mode alimentation continue par train.

2120

LE PRÉSIDENT :

O.K.

2125

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Le promoteur est-il conscient aussi qu'il y a eu un BLEVE dans l'état de Washington l'année dernière, je travaillais en Alberta et c'est arrivé juste à côté pendant que je travaillais en Alberta, c'est arrivé à Washita où il y a eu une erreur humaine lors d'une manipulation de propane. Le boyau de déchargement a cassé et ça a causé un BLEVE qui est répertorié.

2130

Le promoteur est-il conscient aussi que les professeurs Tasmair Abbassi (phonétique) et Chaim Abbassi (phonétique) qui sont d'excellents professeurs qui ont publié dans le *Journal of*

2135 *Hazardous Material* un article qui répertorie les BLEVE... qui donne les conditions et qui répertorie les BLEVE qui se sont passés, qu'il a répertoriés. En particulier, le premier BLEVE qui a été répertorié dans cet article, c'est celui qui est arrivé à la Raffinerie Shell de Montréal en dix-neuf cent cinquante-sept (1957)...

LE PRÉSIDENT :

2140 D'accord.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... où il y a une sphère de...

2145

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible de passer soit une copie, soit la référence par rapport à l'article ?

2150 M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Donc, ma question...

LE PRÉSIDENT :

2155

Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2160 Donc, c'était le préambule, ma question il faut faire cet aspect de probabilités...

LE PRÉSIDENT :

Je vais reprendre la question, Monsieur Lacoursière, si vous me permettez.

2165

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui.

2170

LE PRÉSIDENT :

2175 Est-ce que la question est si effectivement c'est validé par des sources crédibles que la probabilité effectivement plus réaliste à retenir pour des cas comme ça, c'est un sur cent mille et non pas un sur un million; ça changerait quoi ? De quelle façon les conclusions de l'étude changeraient en termes de conséquences et des critères d'emplacement, de localisation, conséquences, etc. ? Ça vous va comme ça, Monsieur Lacoursière ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2180 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

2185 Excellent. Très bien. Alors, maintenant, parlant sécurité et on peut peut-être enchaîner avec la situation propre à un autre... l'autre situation, General Dynamics, caractérisation rapide, les particularités du site et puis les conclusions de l'étude Baker.

M. JEAN HARDY :

2190 Pour ce qui est de General Dynamics, l'expert de Baker Risk ne pouvait prendre l'avion aujourd'hui, tous les vols de Toronto étaient annulés mais il serait disponible au téléphone, si vous me laissez le temps, s'il y a des questions spécifiques sur l'étude.

2195 LE PRÉSIDENT :

D'accord. .

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2200 Au besoin.

LE PRÉSIDENT :

2205 Oui, au besoin. Donc, vous n'avez, à part de... à part de ça, vous n'avez pas prévu quelque chose de particulier...

2210	M. JEAN HARDY : Pour General Dynamics ?
2215	LE PRÉSIDENT : Oui.
2220	M. JEAN HARDY : Oui, oui, absolument.
2225	LE PRÉSIDENT : Oui.
2230	M. JEAN HARDY : Absolument.
2235	LE PRÉSIDENT : D'accord. Allez-y puis on verra au besoin. On va se donner le temps de contacter monsieur Baker. Alors, le pauvre est pris à Toronto, c'est ça ?
2240	M. JEAN HARDY : Oui. Enfin, le problème était plus à l'aéroport de Dorval.
2245	LE PRÉSIDENT : D'accord.
	M. JEAN HARDY : Alors, le mandat qui avait été... en fait, dès que le tracé a été identifié en mars deux mille six (2006), le tracé effectivement bifurquait ou utilisait une partie des terrains de General Dynamics. Donc, l'AMT, à l'automne deux mille six (2006), s'est assise avec General Dynamics

pour faire réaliser une étude de risques.

2250 On est allés en appel d'offres pour le choix d'un consultant et effectivement c'est Baker Risk qui a été retenue. C'est une firme américaine basée à San Antonio au Texas qui est spécialisée dans l'étude de risques reliée au site de dépôt d'entreposage d'explosifs.

2255 En janvier deux mille sept (2007), nous sommes allés, accompagnés avec General Dynamics, à Ressources Naturelles Canada présenter la méthodologie de l'étude que Baker proposait. Par la suite, Baker a procédé à l'étude de risques comme telle et le rapport final a été déposé en juillet deux mille huit (2008).

2260 Depuis ce temps, il y a eu des rencontres avec Ressources Naturelles Canada et nous sommes en attente de la décision de Ressources Naturelles Canada sur les conditions au maintien de la licence.

Donc, le mandat spécifique de Baker Risk...

2265 LE PRÉSIDENT :

Les conditions au maintien de la licence sont dans la nouvelle situation...

M. JEAN HARDY :

2270 C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

... avec la configuration que vous proposez.

2275

M. JEAN HARDY :

2280 C'est ça. Donc, le mandat de Baker Risk, c'était d'évaluer les risques potentiels découlant d'un incident sur le site d'entreposage de General Dynamics sur le train de l'est.

Le site de General Dynamics, c'est un dépôt d'entreposage de matières explosives. Donc, il y a un certain nombre de magasins d'explosifs. General Dynamics est sous compétence fédérale en ce sens que c'est Ressources Naturelles Canada qui légifère l'exploitation des sites d'entreposage de matières explosives. RNC émet la licence d'exploitation et s'assure du respect

2285 des conditions imposées. La licence est renouvelée annuellement.

2290 On voit à l'écran, c'est un peu sombre, mais on voit quand même le terrain comme tel qui est délimité par, bon, les lignes oranges de General Dynamics. Ici, ce sont les bassins d'épuration de Ville de Repentigny. Donc, le tracé est en blanc. Nous, on arrive de Charlemagne sur le corridor du CN et dès qu'on passe l'autoroute 40, sous l'autoroute 40, donc on bifurque sur les terrains de General Dynamics. On empiète sur le site de General Dynamics sur à peu près un kilomètre (1 km), donc entre le corridor du CN et des terres agricoles ici qui appartiennent à la Ville de Repentigny.

2295 Donc, ce qu'on constate ici, ce sont les magasins, donc reliés par une voie de circulation.

LE PRÉSIDENT :

2300 Pardonnez-moi, est-ce que c'est une variété d'explosifs ou c'est une seule sorte d'explosifs ou...

M. JEAN HARDY :

2305 Pour les questions relatives à l'exploitation du site...

LE PRÉSIDENT :

On reviendra, d'accord.

2310 M. JEAN HARDY :

Oui, j'aimerais mieux que ce soit General Dynamics qui réponde directement à ce moment-là.

2315 LE PRÉSIDENT :

Entendu.

M. JEAN HARDY :

2320 Donc, toutes les questions, comme pour Inter-Propane, de rayons de sécurité, la distance minimale requise est calculée en fonction de la quantité des matières explosives pour tout genre

2325 d'activités, que ce soit des maisons, des bâtiments, des routes, etc.; spécifiquement pour le chemin de fer, ça n'entre pas dans les catégories, que ce soit D-5, D-7, etc. Donc, ce que Ressources Naturelles Canada a fait, c'est ils ont assimilé le chemin de fer à une route ou une autoroute de densité moyenne. Donc, ils ont fait une comparaison à ce niveau-là.

2330 Tous les magasins de General Dynamics sont entourés de barricades, que ce soit au niveau des murs, des planchers et du toit et c'est construit évidemment selon les principes quantités distances de Ressources Naturelles Canada.

2335 Je vous disais tantôt, le tracé retenu empiète dans le rayon D-5, D-5 qui se compare à une route à débit moyen. Il n'y a aucune... il n'y a pas de stationnement prévu comme tel sur le site de General Dynamics, donc il y a seulement le tracé qui passe sur leur terrain.

L'étude de risques donc visait à évaluer la fréquence de l'événement, l'exposition au risque et la vulnérabilité.

2340 Les conclusions de l'étude, c'est que la fréquence est très faible. Donc, on parle de un dix millième d'événements par magasin par année, donc un événement par dix mille (10 000) ans si on veut par magasin.

LE PRÉSIDENT :

2345 L'événement étant une explosion ?

M. JEAN HARDY :

2350 C'est ça, un incident étant une explosion. Et la conclusion générale étant que le risque pour les passagers à cet endroit-là sont moins élevés que pour un train ou une voiture voyageant sur la même distance sur un autre réseau routier ou ferroviaire. Donc, la conséquence... la combinaison des conséquences et de la fréquence est suffisamment faible pour que des mesures d'atténuation ne soient pas requises selon l'APTA, American Transportation Association. Donc, le risque dû à un accident sur le site de General Dynamics n'est pas un facteur significatif sur le risque général encouru par les passagers du train de l'est. Donc, il y aurait seulement des dommages cosmétiques à la voiture.

2360 On vise, de toute évidence - Daniel en a parlé tantôt - le risque zéro pour les passagers. Ce faisant, bien qu'il n'y ait pas eu de mesures d'atténuations spécifiquement proposées, nous allons mettre une butte en terre ou une berme le long du tracé du côté des magasins. Cette butte



2365 aura évidemment, je dirais, ça va couper surtout la visibilité sur le site de General Dymanics qui est hautement sécuritaire, si on veut. Donc, c'est une butte qui va permettre donc de couper la vue des passagers du train sur les magasins et sur le site de General Dynamics. On aura un système de caméra tout le long du tracé et le site est... évidemment notre emprise qui sera d'à peu près vingt-cinq mètres (25 m) sera clôturé.

2370 Au niveau du matériel roulant, on parle de voitures, je dirais, extrêmement résistantes aux impacts majeurs, que ce soit au niveau de la vitre qui peut résister à des impacts de balle ou de projection de fragments ou au toit ou à l'enveloppe en acier. Du fait qu'on circule sur un corridor ferroviaire où il y a des trains de marchandises, les voitures, d'ailleurs ça a fait l'objet d'un avenant au niveau du contrat avec Bombardier, au niveau des poteaux structuraux qui tiennent l'enveloppe si on veut structurale de la voiture sont extrêmement solides en cas de collision, en cas de déraillement, les normes sont maintenant très, très sévères. Donc, c'est aussi bien au niveau de la locomotive que de la voiture, ce que l'étude constate, parce qu'ils avaient effectivement toutes  
2375 les caractéristiques techniques du matériel roulant, ce sont des voitures et locomotives extrêmement robustes à tous genres d'impacts.

2380 Au niveau de la locomotive bi-mode, on a deux (2) moteurs diesels distincts, ce qui fait dire qu'au niveau d'avoir une panne simultanée des deux (2) moteurs, ça serait extrêmement rare. Et, là, je ne vous parle pas d'électrification possible...

LE PRÉSIDENT :

2385 Mais actuellement, pour le proche avenir, la section qui traverse le terrain de General Dynamics il est électrifiée ou pas ?

M. JEAN HARDY :

2390 Elle n'est pas électrifiée, non, non, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça va être propulsion diesel...

2395 M. JEAN HARDY :

Ça serait propulsion diesel.

2400 LE PRÉSIDENT :  
... et la possibilité d'immobilisation à cause d'une panne électrique est nulle ?

2405 M. JEAN HARDY :  
Oui.

2410 LE PRÉSIDENT :  
D'accord.

2415 M. JEAN HARDY :  
Il y aurait, on s'est entendus un peu dans les... c'est parce que dans l'étude, en fait, on a énuméré une série de conditions pour lesquelles on s'engagerait envers General Dynamics et Ressources Naturelles Canada, donc exemple, au niveau... il n'y aurait jamais d'évacuation de passagers. Il y a toujours une locomotive en réserve à Mascouche qui pourrait venir pousser le train en cas de panne et, de toute façon, même au niveau locomotive, CN pourrait venir pousser le train jusqu'à la prochaine gare.

2420 Il y a un chasse-pierres en avant de la locomotive. Les réservoirs diesels sont compartimentés. Sur le tronçon en question de General Dynamics, on serait environ quarante (40 mi/hre), quarante-cinq mille à l'heure (45 mi/hre), donc on parle d'un passage, je dirais, de peut-être quarante (40), cinquante (50) secondes comme tel sur le tronçon d'un kilomètre.

2425 Il n'y a pas d'évacuation qui serait planifiée sur le site. Du fait, on en a discuté hier soir, du fait de faire un étage au niveau du boulevard Pierre Le Gardeur, ça évite évidemment d'éliminer un passage à niveau, donc les risques d'incidents du train avec que ce soit des camions ou avec des voitures et qui bloqueraient le train sur le site de General Dynamics, il y a une nouvelle voie ferrée qui est prévue dans le corridor, en fait, c'est le corridor CN, dans le corridor du CN entre Charlemagne, en fait, entre Sacré-Cœur et Repentigny. Cette nouvelle voie, c'est un peu une voie AMT. Donc, le train n'arrêtera jamais à l'entrée du corridor CN parce qu'un train de marchandise arriverait ou s'en viendrait. Donc, le train AMT va toujours rentrer en gare sur la voie de AMT. Donc, il n'y aura pas d'arrêt là non plus sur le site General Dynamics.

2430

2435 Il y a des aménagements qui sont prévus au niveau de la gare de Repentigny. Ça a fait l'objet de discussions dernièrement avec Ressources Naturelles qui voulaient voir quels étaient...

2440 en fait, les questions que vous posiez tantôt sur l'achalandage au niveau de la gare, le nombre de personnes qu'il pourrait y avoir. Notre quai est situé sous l'autoroute 40 en partie. Il y aura une marquise. De toute façon je vous dirais que c'est plus au niveau de l'autoroute 40 les chutes de débris, bon, la neige, etc., qui pourraient tomber, donc c'est sûr que cette gare est protégée comme la gare de Terrebonne avec marquise. Et on a une passerelle piétons pour le stationnement des gens qui arriveraient par Notre-Dame et la passerelle elle est fermée comme toutes les passerelles qu'on prévoit ailleurs à Montréal également, question d'intempéries, question de sécurité.

2445  
2450 Au niveau de General Dynamics, on parle d'une entreprise qui n'a aucun accident majeur dans les quarante (40) dernières années. Ils sont ou en processus d'accréditation ou en voie de l'être au niveau de l'OHSAS 18001, ce ne sont pas toutes... en tout cas, il y a un certain nombre d'entreprises qui le sont. Donc, c'est tous les processus santé et sécurité et ISO 14001 environnement. Évidemment, c'est une firme qui est extrêmement consciente au niveau de l'aspect sécuritaire.

2455 Il y aurait un arrimage, on parlait de plans d'urgence, donc il y aurait un arrimage des services d'urgence de General Dynamics qui avec les gens de la Ville de Repentigny, évidemment on viendrait s'insérer dans ces plans... dans ces plans d'urgence là.

2460 Donc, s'il y avait, exemple, une urgence sur le site, bien, évidemment le train serait arrêté... une urgence sur le site, bien, évidemment le train serait arrêté. Donc, en conclusion, présentement je dirais qu'on est en attente du protocole d'entente. On attend juste de voir les conditions imposées par Ressources Naturelles Canada. Donc, les conditions présentement seraient celles dans le rapport qui a été rendu public, berme, le passage, la vitesse, pas d'évacuation, le type de matériel roulant. Donc, Ressources Naturelles Canada est en train d'évaluer le maintien de la licence tout en respectant évidemment ces conditions-là. Donc, on en est là pour l'instant.

2465 Sur cette photo je vous montre un peu, bon, la position de la berme en plan sur à peu près... bon, le passage. En fait, on couvre le rayon D-7, bien que dans l'étude on parle de D-5 mais on couvre d'un côté à l'autre le rayon, le périmètre de sécurité de D-7.

2470 Ce que ça donne en coupe au niveau de la berme, on aurait un corridor d'environ vingt-cinq mètres (25 m) avec notre berme à l'intérieur du corridor clôturé et c'est ça, ça deviendrait notre passage sur... c'est ça.

2475 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, si je comprends bien, Ressources Naturelles Canada pourrait modifier les conditions d'exploitation du site, et dans ce cas, ça serait des nouvelles conditions ou des conditions différentes pour General Dynamics. Est-ce que Ressources Naturelles Canada a l'autorité aussi de vous en poser à vous en tant qu'Agence certaines conditions concernant le mode d'opération du train ou il va se faire indirectement à travers General Dynamics ?

M. JEAN HARDY :

2485 Effectivement, lors des rencontres subséquentes, c'était très clair que Ressources Naturelles Canada ne fait affaire qu'avec General Dynamics.

LE PRÉSIDENT :

2490 Voilà, c'est ce que je pensais.

M. JEAN HARDY :

2495 C'est exactement. Donc, nous, en fait, ils ont pas à nous parler, ils ont pas rien à nous imposer.

LE PRÉSIDENT :

2500 Ils n'ont rien à faire avec vous en fait.

M. JEAN HARDY :

2505 Exactement. Donc, du moment où le tracé passe sur le terrain de General Dynamics, Ressources Naturelles Canada évalue quelles sont les conséquences et modifie ou non ou impose des conditions à General Dynamics, donc ça, ça va faire partie du protocole d'entente.

LE PRÉSIDENT :

2510 Il va de soi que d'ici la fin du mandat de la Commission, toute évolution à propos de ce dossier, vous allez nous le signaler...

M. JEAN HARDY :

2515           Absolument, oui.

LE PRÉSIDENT :

2520           ... immédiatement. Est-ce qu'on a un représentant ou des représentants de General Dynamics avec nous dans la salle aujourd'hui ?

M. JEAN HARDY :

2525           Je ne sais pas. J'ai pas vu... je pense pas mais... en fait, c'est clair que...

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Écoutez, approchez-vous alors.

2530 M. JEAN HARDY :

C'est monsieur Ronald Daigneault.

LE PRÉSIDENT :

2535           Alors, merci d'être venu. Alors, identifiez-vous d'abord et puis on aura deux (2) questions à vous poser.

M. RONALD DAIGNEAULT :

2540           Certainement. Bonjour. Mon nom est Ronald Daigneault. Je suis le conseiller juridique de General Dynamics. Ma présence ici est à titre de représentant de la compagnie qui est un des riverains, si on veut, de la voie de chemin de fer. Donc, on est un peu, même si on considère que le projet est avec de bonnes intentions, on est un peu une victime puis on ne sait pas dans  
2545           quelles mesures jusqu'à maintenant, puisque Ressources Naturelles Canada n'a pas rendu sa décision finale quant à l'évaluation du rapport Baker. Alors, je serais pas en mesure de répondre à des questions techniques sur l'impact ou la viabilité des conditions qui vont nous être imposées.

2550

LE PRÉSIDENT :

Et vous n'êtes pas tenu de le faire.

2555 M. RONALD DAIGNEAULT :

On a, comme vous le savez sûrement, on a demandé la possibilité d'être entendus, de faire nos représentations devant la Commission au mois de janvier.

2560 LE PRÉSIDENT :

Excellent. Et on va vous écouter attentivement. D'ici là, j'ai deux (2) petites questions et peut-être mon collègue, monsieur Longpré en aura aussi. On verra.

2565 Évidemment, General Dynamics est une société de renom. Il a pignon sur rue depuis longtemps ailleurs aussi. Alors, ça remonte à combien d'années le site et la nature d'activités, de l'exploitation actuelle ?

2570 M. RONALD DAIGNEAULT :

Le site remonte à la deuxième guerre mondiale. Alors, on est en opération depuis mil neuf cent quarante (1940) ou quarante et un ('41).

2575 LE PRÉSIDENT :

La nature des explosifs qui sont stockés, est-ce qu'ils sont fabriqués également sur le site ou juste stockage ?

2580 M. RONALD DAIGNEAULT :

L'usine de General Dynamics est une usine de fabrication de munitions.

2585 LE PRÉSIDENT :

Oui.

2590 M. RONALD DAIGNEAULT :  
Donc, on entrepose des propulsifs et des explosifs en vrac et des produits finis. Alors, les magasins qu'on voit sur la photo aérienne sont des magasins d'entreposage autant de produits finis que de matières premières.

2595 LE PRÉSIDENT :  
Dans cette période, est-ce qu'il y a eu des événements majeurs, des déflagrations, des événements, quand je dis majeurs, majeurs dans le sens que des dégâts qui dépassent le périmètre du site ou qui entraînent la mort des travailleurs ou des choses comme ça ou des dommages au voisinage ?

2600 M. RONALD DAIGNEAULT :  
Non.

2605 LE PRÉSIDENT :  
Jamais.

2610 M. RONALD DAIGNEAULT :  
Il y a eu un feu dans les années soixante-dix ('70) mais c'était confiné sur le site.

2615 LE PRÉSIDENT :  
D'accord. Très bien. Monsieur Longpré.

2620 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :  
Si la nature des explosifs devait changer, si les quantités devaient changer, est-ce que Ressources Naturelles Canada pourrait intervenir là-dessus, pourrait modifier vos licences ?

2625 M. RONALD DAIGNEAULT :  
Les licences qui nous permettent d'opérer établissent les limites des quantités d'explosifs qu'on peut entreposer dans nos magasins.

2630 Le principal impact que nous voyons à l'arrivée du projet du train de l'est, c'est que ces limites-là pourraient changer à la baisse et affecter à long terme la viabilité de l'entreprise. Alors, c'est un peu ce qu'on appréhende. Et comme on n'a pas de réponse finale, on peut difficilement se prononcer.

LE PRÉSIDENT :

2635 Donc, ça pourrait... des effets limitatifs potentiels pourraient avoir un impact sur le profil économique de l'entreprise ?

M. RONALD DAIGNEAULT :

2640 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2645 D'accord.

M. RONALD DAIGNEAULT :

2650 Et il y a un autre élément aussi qui nous, je dirais, qui nous rend un peu incertain, c'est au niveau de la sécurité des passagers. On a pris connaissance du rapport de la firme Baker Risk. On a participé à l'échange des informations qui ont permis à Baker de fournir ou d'établir ce rapport-là.

Présentement, on regarde la possibilité d'établir une contre-expertise...

2655 LE PRÉSIDENT :

Absolument.

M. RONALD DAIGNEAULT :

2660 ... pour vérifier que les conclusions du rapport Baker sont vraiment fondées et que les risques qui sont évalués, qui vont à l'encontre des normes établies au Canada, qui fait qu'on aurait besoin de dérogation aux normes établies pour pouvoir permettre le passage du train, que la façon dont le risque a été évalué c'est bien fondé. Alors, on est en train de faire ça présentement.



2665

LE PRÉSIDENT :

2670

Alors, en ce sens, la Commission est hautement intéressée par les qualifications et l'étude et l'examen que General Dynamics ferait au rapport Baker et, au besoin, on compte sur vous pour intégrer ça dans votre mémoire. Tout ce que vous pouvez partager avec nous est certainement dans l'intérêt public et on va...

M. RONALD DAIGNEAULT :

2675

On aimerait demander la permission à la Commission, étant donné que les conclusions de ce rapport-là ne seront pas disponibles avant la fin de la session d'informations, que nous puissions poser des questions, par la voie écrite sûrement, où on pourrait demander à Baker de répondre à nos interrogations dans ce sens-là. Je sais qu'on sort de...

2680

LE PRÉSIDENT :

2685

Tout à fait. Non, non, non, non. Je l'accorderai. Et tout à l'heure... on va prendre une pause, voilà, je l'annonce, on va prendre une pause le temps que monsieur Hardy s'organise avec notre équipe ici pour établir le lien téléphonique avec monsieur Baker. Et si vous avez, quand on va reprendre, si vous avez des questions tout de suite que vous aimeriez poser, je vais les permettre également. Sinon, ça peut attendre. La Commission se fera un devoir de transmettre vos questions pour clarifier la question.

M. RONALD DAIGNEAULT :

2690

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2695

Et merci d'être venu. Alors, pause. On reprend dans quinze (15) minutes.

SUSPENSION

LE PRÉSIDENT :

2700

Juste avant de reprendre, j'aimerais vous dire que pour des raisons de limite de connectivité téléphonique et autres, par rapport au câblage, on travaille pour établir un lien qui

2705 nous permettrait d'avoir une connection avec monsieur Baker à travers le téléphone pour l'après-midi mais ça va occasionner la perte de la diffusion en direct, en mode audio, sur la toile à travers le site de la Commission.

2710 Alors, si vous avez des collaborateurs et collaboratrices qui suivent ça, bon, c'est... mais ça pourrait être suivi en différé, j'imagine, parce qu'il y a un enregistrement qui pourrait être rendu disponible ici, si je comprends bien. Alors, voilà. C'est les limites... On va accorder une priorité à la possibilité de parler avec votre expert, si on arrive à le trouver, évidemment il est accessible.

Alors, Monsieur Hardy, vous avez trouvé une localisation, un paramètre de localisation plus rapproché, allez-y, par rapport au site Inter-Propane ?

2715 M. JEAN HARDY :

Oui, en fait, j'ai retrouvé l'acétate que je cherchais tantôt. Je voulais juste préciser les distances parce que tantôt j'ai peut-être pas mentionné les bonnes distances.

2720 Donc, notre stationnement est situé à deux cent cinquante mètres (250 m) du réservoir principal d'Inter-Propane. L'autoroute 25 est localisée à soixante-quinze mètres (75 m). Et l'arrière des cours de la Ville de Mascouche ici, du secteur résidentiel, à cent soixante mètres (160 m).

2725 LE PRÉSIDENT :

2730 Très bien. Et on va recevoir cette diapo. En parlant de ça, de la même façon que vous avez des mesures pour le passage sur le site de General Dynamics, quelles sont les mesures de tamponnage thermique ou autres supplémentaires qui pourraient être envisagées si effectivement on maintient la gare à la position proposée et on maintient le même rapport de voisinage avec Inter-Propane ? Y a-t-il d'autres mesures de confinement, tamponnage thermique etc. qu'on pourrait imaginer ?

2735 M. JEAN HARDY :

Je demanderais probablement au spécialiste de Baker Risk de répondre à cette question ce soir.

2740

LE PRÉSIDENT :

De répondre à ça ?

2745 M. JEAN HARDY :

Oui, ça serait préférable.

LE PRÉSIDENT :

2750

Mais on parle d'Inter-Propane plutôt.

M. JEAN HARDY :

2755

Excusez-moi, Inter-Propane, Inter-Propane.

LE PRÉSIDENT :

2760

Oui.

M. JEAN HARDY :

Daniel, est-ce que tu peux... non ?

2765 LE PRÉSIDENT :

2770 En acceptant... supposons que toutes les conclusions de l'étude de monsieur Gagnon sont acceptées, si on veut aller un peu plus loin en termes de mesures de sécurisation supplémentaires, tamponnage, confinement, ça serait de quel ordre compte tenu de la topographie et les caractéristiques du site ? Ça serait une question pour nous intéressante à regarder avec vous.

M. JEAN HARDY :

2775

Il faudrait regarder...

2780	LE PRÉSIDENT :  D'accord.
2785	M. JEAN HARDY :  ... de concert également avec Ville de Mascouche parce qu'il y a évidemment une question de propriété de terrains.
2790	LE PRÉSIDENT :  Oui.
2795	M. JEAN HARDY :  Je ne connais pas la nature des propriétés en face de notre stationnement. Bon. Évidemment, ici il y a une butte le long de notre stationnement. Il faudrait voir si...
2800	LE PRÉSIDENT :  Des buttes, des choses comme ça et de votre part si effectivement il y a possibilité d'aménager quelque chose qui pourrait servir d'écran thermique ou de tampon, genre butte ou talus ou des choses comme ça, ça serait intéressant de voir comment est-ce qu'on pourrait améliorer la condition d'insertion territoriale de la gare.
2805	Monsieur Lacoursière, vous vous êtes inscrit de nouveau, ce qui vous donne le privilège de deux (2) questions de plus. Alors, allez-y. On vous écoute en attendant que... alors, est-ce que quelqu'un va me signaler quand monsieur Baker sera disponible par téléphone ?
2810	M. JEAN HARDY :  Je m'excuse, madame Méthot m'a précisé que ce n'était pas possible cet après-midi pour des raisons...
2815	LE PRÉSIDENT :  Je m'adresse à nos... ils sont en train de travailler là-dessus. Alors, c'est possible qu'on ait la connexion avant la fin de cette séance.

M. JEAN HARDY :

2820 Parfait. Je peux le rejoindre sur son cellulaire en tout temps.

LE PRÉSIDENT :

2825 Dans ce cas, ça me sera signalé. Alors, Monsieur Lacoursière, on vous écoute.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2830 Monsieur le Président, à titre d'information il existe des technologies pour agir sur le réservoir. Une des technologies est de l'enfouir en talus évidemment. Il existe d'autres technologies aussi que je ferai valoir dans mon mémoire ou si vous préférez les connaître avant, on peut fort bien en discuter. Croyez-moi bien, Monsieur le Président, j'habite à Repentigny et c'est mon train que je vais prendre. Donc, mes questions ont pour fins, comme tout projet d'ingénierie, d'arriver à la meilleure solution possible.

2835 LE PRÉSIDENT :

Ah! Non mais votre intérêt de citoyen nous suffit amplement.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2840 Donc, ma question cette fois-ci elle s'adresse encore au promoteur et cette fois-ci nous allons parler des probabilités que j'ai questionnées. Cette fois-ci, ce sont les conséquences que je veux...

2845 LE PRÉSIDENT :

Aborder ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2850 ... aborder aussi. Nous, dans un type d'événement comme ça, comme il a été mentionné, ce sont des événements qui sont rares, qui sont peu fréquents, par chance, qui sont peu fréquents. Mais s'ils se produisent, ils ont un effet dévastateur. Dans une ancienne vie, j'ai travaillé pour une entreprise qui s'appelait Union Carbide qui instantanément a causé quatre mille

2855 (4000) morts à Bhopal. Rare, on ne parle pas du tout de la même chose, ce n'est pas du tout le même concept, rare mais il faut s'en préoccuper et c'est pourquoi je pose des questions au promoteur.

2860 L'événement qui nous préoccupe ici et qui préoccupe les gens comme en Angleterre HSE, pour les français le MEDAD, c'est le BLEVE, le *Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion*. Tous les autres événements associés au propane sont de nature assez mineure. C'est le BLEVE qui se produit peu fréquemment mais qui a des conséquences dévastatrices.

2865 Dans le cas particulier qui nous concerne, le BLEVE consiste à faire la combustion de soixante mille gallons (60 000 ga) de propane en – je l'ai calculé ce matin – dix-huit (18) secondes. C'est la durée de l'événement. Et donc, ça m'amène à poser la question... donc nous avons affaire avec un événement qui est d'extrême courte durée, on ne parle pas de minutes, évidemment il y a un incendie qui suit après, mais l'événement principal, dans ce cas particulier, je l'ai calculé, il est de dix-huit (18) secondes. Donc, vous brûlez ce propane dans cet espace de  
2870 temps. Ça produit une boule de feu dans ce cas particulier de cent quarante-trois mètres (143 m) de rayon et je n'ai pas pris la hauteur mais la hauteur elle est de plusieurs centaines de mètres de hauteur en élévation.

2875 Donc, nous faisons affaire avec un événement de courte durée. Est-ce que le promoteur a considéré d'autres paramètres que les paramètres qu'il a utilisés justement pour tenir compte du fait que c'est un événement de courte durée ?

A-t-il considéré en particulier la dose thermique ?

2880 LE PRÉSIDENT :

Voilà, d'accord, très bien. La question est claire.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2885 La dose thermique... et la dose thermique, si vous me permettez d'exprimer le facteur, ce sont des kilowatts...

LE PRÉSIDENT :

2890 Oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2895 ... par mètre carré, puissance quatre tiers multiplié par seconde. Il y a trois (3) facteurs qui sont utilisés mais appelons cette unité dose thermique.

LE PRÉSIDENT :

2900 Oui, oui, j'ai compris. Alors, je renvoie la question, donc ce n'est pas seulement le niveau de rayonnement mais la dose au sens qui tient compte du niveau de rayonnement en kilowatt par mètre carré et la durée.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2905 Cet aspect-là...

LE PRÉSIDENT :

2910 Oui, oui.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2915 ... permet de tenir compte, elle réduit la distance, elle est beaucoup plus raisonnable que d'utiliser un...

LE PRÉSIDENT :

2920 Le rayonnement au sens pur.

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

... rayonnement au sens pur parce qu'on aurait une distance qui serait désirable.

2925 LE PRÉSIDENT :

2930 D'accord. Alors, ça a été abordé en partie avec monsieur Duquette tout à l'heure. Si effectivement il arrive une situation avec ces caractéristiques, avec une boule de feu de cette dimension dans un laps de temps semblable, comment est-ce qu'on tient compte de ça, tenant compte d'une dose thermique qui tient compte du temps et l'intensité de rayonnement ?

M. JEAN HARDY :

2935 Les questions de monsieur Lacoursière sont extrêmement pertinentes et très pointues. Je demanderais à la Commission, si c'était possible d'avoir la copie de toutes ces questions et l'AMT s'engagerait de répondre, après consultation de l'auteur de l'étude, de répondre à toutes les questions...

LE PRÉSIDENT :

2940

D'avoir une copie de la...

M. JEAN HARDY :

2945

Des questions de monsieur Lacoursière.

LE PRÉSIDENT :

2950

Ah! Bien sûr, oui.

M. JEAN HARDY :

Et de répondre à ces questions, incluant également les neuf (9) questions...

2955

LE PRÉSIDENT :

Par écrit ultérieurement ?

M. JEAN HARDY :

2960

... qui ont été déposées ce matin, oui.

LE PRÉSIDENT :

2965

C'est-à-dire pour demain ou pour ultérieurement ou...



2970 M. JEAN HARDY :  
Ultérieurement.

LE PRÉSIDENT :

2975 D'accord.

M. JEAN HARDY :

... parce qu'il faut quand même rencontrer monsieur Gagnon.

2980 LE PRÉSIDENT :

D'accord, on va se faire un plaisir de vous donner ça. Je m'adresse... bien, les transcriptions de la séance seront disponibles à quel moment ? Une semaine. On va tâcher de formuler la question de monsieur Lacoursière plus rapidement et on va vous transmettre ça le plus rapidement possible. Votre deuxième question, Monsieur Lacoursière.

2985

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

2990 Ça sera ma dernière.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2995

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Elle s'adresse au ministère de la Sécurité Publique. En deux mille un (2001), il y a une loi qui a été adoptée, qui s'appelle la Loi... le chapitre S2.3, généralement appelée comme la *Loi de sécurité civile*. Cette loi dit, à l'article, je crois que c'est 8 mais je n'ai pas imprimé la bonne page peut-être, de toute façon, cette loi demande... l'objectif de cette loi qui est une loi moderne demandait... demande d'identifier les sites à risque, dans leur langage, de les dénoncer. Qu'est-ce que ça veut dire dénoncer, ça veut dire tout simplement les identifier et identifier les conséquences qu'elles peuvent causer. De sorte que lorsque l'on fait une planification de la nature de ce que l'on fait présentement, on a en main ces données.

3000

3005

Nous sommes... la Loi a été adoptée en deux mille un (2001), décembre deux mille un (2001), nous sommes sept (7) ans après l'adoption de cette loi. Ma question au ministère de la Sécurité Publique...

3010

LE PRÉSIDENT :

Le ministère de la Sécurité Publique ?

3015

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Oui. Qu'en est-il de cette loi ?

LE PRÉSIDENT :

3020

De la mise en œuvre ?

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

3025

De la mise en œuvre de cette loi.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Lefebvre.

3030

M. PAUL LEFEBVRE :

La *Loi sur la sécurité civile* est en vigueur. L'article 8, effectivement, c'est une section de la Loi qui demande aux générateurs de risques ou ceux qui font des activités qui sont génératrices de risques d'analyser les risques et d'en informer les autorités locales ou régionales de sécurité civile.

3035

Il y a une section, l'article 10, elle est pleinement applicable, c'est toutes les analyses de risques qui sont faites en vertu d'autres lois et qui sont transmises aux autorités locales et aux autorités régionales tiennent lieu d'analyses de risques faites en vertu de l'article 8. L'article 8, c'est... finalement c'est des biens et des activités qui seraient à définir par règlement du gouvernement. Et actuellement, le règlement, on a travaillé dessus plusieurs ébauches, le gouvernement a décidé d'attendre encore pour aller de l'avant avec ce projet-là. Il faut aussi...

3040

3045 LE PRÉSIDENT :

C'est ce qu'on appelle que l'article n'est pas promulgué au sens...

3050 M. PAUL LEFEBVRE :

Bien, l'article est promulgué sauf que le règlement qui vient...

LE PRÉSIDENT :

3055 N'est pas en vigueur.

M. PAUL LEFEBVRE :

3060 ... l'appuyer, définir c'est quoi un bien, c'est quoi une activité génératrice de risques, ce règlement-là n'a pas été promulgué par le gouvernement.

LE PRÉSIDENT :

3065 Ah! D'accord.

M. PAUL LEFEBVRE :

3070 Mais par contre, il existe un règlement fédéral sur les urgences environnementales qui vient définir des quantités seuil pour des entreprises de matières dangereuses, matières dangereuses avec des quantités seuil et dans le cas d'Inter-Propane, c'est une industrie qui est soumise à la réglementation fédérale et...

LE PRÉSIDENT :

3075 C'est-à-dire le site répond à la définition d'installation à risque, à hauts risques ou dangereuse au sens de règlements fédéral ?

M. PAUL LEFEBVRE :

3080 C'est ça. Compte tenu qu'il y a plus de quatre tonnes (4 t) de propane, on parle de quantité dans le réservoir, là, la quantité opérationnelle, on parle d'à peu près quatre-vingt-quatorze tonnes (94 t), donc il est soumis à une réglementation et l'entreprise doit faire une

analyse de risques, doit avoir un plan de mesures d'urgence et ce plan de mesures d'urgence doit être modifié advenant... une fois par année ils doivent faire la réévaluation de son environnement  
3085 pour voir si le risque du fait que l'environnement a changé, est-ce que le risque a été aggravé et modifier son plan d'urgence en fonction de ça.

Ce n'est pas un plan d'urgence... en fait, il doit être transmis, je pense, aux autorités municipales mais pas nécessairement aux autorités provinciales ou fédérales mais il doit l'avoir.

3090

LE PRÉSIDENT :

Selon vous, et on va poser la question à la Ville et au besoin... on n'a pas de représentant d'Inter-Propane avec nous dans la salle ? Non. Selon vous, est-ce que les modes d'usage  
3095 nouveaux dans le voisinage du site pourraient effectivement changer les termes de référence ou changer l'encadrement réglementaire du site Inter-Propane au sens fédéral de la réglementation ?

M. PAUL LEFEBVRE :

C'est sûr qu'il va falloir qu'il modifie son plan de mesures d'urgence mais je ne pense pas qu'il va être soumis à d'autres choses.

3100

LE PRÉSIDENT :

Ça pourrait entraîner des changements de mesures d'urgence propres à l'entreprise.

3105

M. PAUL LEFEBVRE :

C'est ça.

3110

LE PRÉSIDENT :

Et l'entité ou l'Agence ou le ministère fédéral responsable d'appliquer ce règlement, c'est quelle autorité, quel ministère ?

3115

M. PAUL LEFEBVRE :

C'est Environnement Canada.

3120

LE PRÉSIDENT :

C'est Environnement Canada. Très bien. Très bien. Alors, avez-vous d'autres questions, Monsieur Lacoursière ? Ça va ?

3125

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ça va. Je vous remercie.

3130

LE PRÉSIDENT :

Alors, la Commission compte sur vous pour venir le treize (13) janvier ou le lendemain pour partager vos opinions professionnelles avec nous à propos de toutes ces questions-là.

3135

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Ça me fera grand plaisir.

3140

LE PRÉSIDENT :

Et je vais vous demander également d'avoir l'amabilité d'écrire les caractéristiques quantitatives de la question qu'on va transmettre par écrit à madame Fortin.

3145

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Les caractéristiques quantitatives ?

3150

LE PRÉSIDENT :

Pardon ?

3155

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Les caractéristiques quantitatives ?

LE PRÉSIDENT :

Quantitatives étant donné la capacité, ça prend dix-huit (18) secondes, ça pourrait

engendrer une boule de feu de tel rayon, etc., etc.

3160

M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :

Vous les voulez ?

3165

LE PRÉSIDENT :

Et votre définition de la dose thermique, c'est tout à fait la définition, et passez ça à madame Fortin et on se fera plaisir de transmettre ça à monsieur Hardy. Oui, Monsieur Lefebvre, allez-y.

3170

M. PAUL LEFEBVRE :

Nos questions qu'on a adressées au promoteur via le ministère de Développement durable, d'Environnement et Parcs, ce qu'on a demandé, c'est une radiation... bon, les valeurs de référence à utiliser sont de 0.3 P.S.I. et de 1 P.S.I. pour la suppression et pour la radiation thermique celle équivalente à une exposition d'une durée de quarante (40) secondes à des radiations reçues de trois (3 kW) et de cinq kilowatts (5 kW). La radiation équivalente, ça se mesure effectivement via la charge thermique de kilowatts par mètre carré exposant quatre tiers par seconde.

3175

3180

LE PRÉSIDENT :

La dose thermique.

3185

M. PAUL LEFEBVRE :

Ça fait que le cinq kilowatts (5 kW) pendant quarante (40) secondes, ça équivaut à une charge thermique de trois cent quarante-deux kilowatts (342 kW) mètre carré exposant quatre tiers par seconde. Et c'est cela qu'on veut avoir.

3190

Il nous a sorti quelque chose de sept kilowatts (7 kW) pendant trente (30) secondes, ça, ça équivaut à une charge thermique de quatre cent deux kilowatts (420 kW) par mètre carré exposant quatre tiers, ce qui est moins conservateur, si vous voulez, que ce que nous nous avons demandé.

3195

LE PRÉSIDENT :

3200 D'accord. Par rapport à la réglementation fédérale à la charge d'Environnement Canada est-ce que la Ville de Mascouche reçoit des instruments ou des déclarations à l'effet que les mesures d'urgence sont conformes, etc. par rapport à des sites de cette nature-là sur leur territoire de la part d'Environnement Canada ou est-ce que vous faites la vérification vous-même ?

M. PAUL LEFEBVRE :

3205 On ne reçoit pas d'Environnement Canada directement à l'Hôtel de Ville ce genre d'informations-là. Toutefois, mon service des incendies, comme l'expliquait tantôt son directeur, procède à une analyse annuelle à cet endroit-là à cause que c'est Inter-Propane et que c'est un site potentiel, donc il y a une inspection annuelle.

3210 Quant à votre première question, je vais vérifier auprès des services chez nous voir si le test d'information était rendu disponible mais, à ma connaissance, c'est non.

LE PRÉSIDENT :

3215 Ça serait très utile pour la Commission si dans la question que vous allez poser à vos collaborateurs, de voir si la réglementation qui régit la caractérisation du site pour Environnement Canada, prévoit effectivement quelques modifications selon le changement du voisinage ? S'il y a des nouveaux projets aux alentours, ça changerait comment l'encadrement du site, en termes de son niveau de sécurité ? Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3225 J'ajouterais, moi, de vérifier si l'inspection annuelle qui est faite tient compte des normes d'Environnement Canada dans ses règlements.

LE PRÉSIDENT :

3230 Alors, en attendant de la mise en route de l'interface téléphonique, j'aimerais... en attendant qu'on voit si on a un lien téléphonique ou pas, bien, je vais inviter monsieur Piorazzo, est-ce que c'est bien ça ? Alors, donc, c'est disponible maintenant. C'est très bien. Alors, on va... si le système est opérationnel on va... non ? Alors, monsieur David Modlin est là ? Alors, monsieur Piorazzo est notre expert. Alors, on va attendre que le lien soit rétabli. Monsieur Modlin, on vous écoute. Bon après-midi.

3235

M. DAVID MODLIN

M. DAVID MODLIN :

3240

J'aimerais savoir pourquoi il n'y a pas de visite du site ?

LE PRÉSIDENT :

3245

Bon. On n'a pas prévu une visite officielle par la Commission, c'est-à-dire du site, pour deux (2) raisons essentiellement. On n'a pas senti le besoin. Ça n'a pas été demandé. Le besoin n'a pas été communiqué à nous de le faire. Deuxièmement, il se trouve que les membres de la Commission sont assez familiers avec le trajet, avec le voisinage. Troisièmement, nous n'avons pas de raison pour... étant donné que les gens les plus touchés par l'emplacement, etc., etc., sont des gens du coin et ce qui explique en partie pourquoi on n'a pas reçu une demande en ce sens-

3250

là. Alors, c'est seulement là la raison. Il n'y en a pas d'autres qui est justifié pourquoi on n'a pas prévu une visite du site.

3255

Parfois, le promoteur d'un projet organise pour la Commission, je veux dire, un tour des installations. Ça se prête facilement quand il y a des installations spécifiques mais pas nécessairement un trajet. Alors, voilà la question. Voilà la réponse.

Vous ne connaissez pas du tout le lieu ?

3260

M. DAVID MODLIN :

Vous connaissez la région ?

LE PRÉSIDENT :

3265

Oui, je suis passé, je suis allé voir les endroits prévus. Et vous, Monsieur Modlin, vous êtes...

M. DAVID MODLIN :

3270

Ce n'est pas important.



LE PRÉSIDENT :

3275 Ce n'est pas important. Alors, allez-y avec votre deuxième question.

M. DAVID MODLIN :

3280 Deuxième question, il y avait des propos du préfet de Les Moulins et le maire de Terrebonne dans le journal récemment, Le Trait d'Union, le six (6) décembre. J'aimerais savoir s'il y a un problème avec ces propos ?

LE PRÉSIDENT :

3285 Normalement, les commissions on ne commente pas vraiment ce qui est publié dans les journaux.

M. DAVID MODLIN :

3290 Non, mais comme je dis, c'est le préfet de Les Moulins et...

LE PRÉSIDENT :

3295 Oui, je comprends, je comprends, je vous donne...

M. DAVID MODLIN :

... le maire de Terrebonne.

3300 LE PRÉSIDENT :

... la réponse. Le maire de Terrebonne, les élus de Terrebonne, s'ils ont des choses à propos du projet, ils ont toujours le loisir de s'adresser à la Commission avant, pendant l'audience ou après. On ne commente pas les propos qui sont rapportés dans les journaux qui ne sont pas...

3305

M. DAVID MODLIN :

Alors, les propos, il n'y a pas de problème avec...

3310

LE PRÉSIDENT :

Je n'ai pas dit ni problème, ni avantage, j'ai dit tout simplement...

3315 M. DAVID MODLIN :

Mais la question c'était est-ce qu'il y avait un problème avec les propos ?

LE PRÉSIDENT :

3320

Je viens de vous répondre, Monsieur Modlin. On ne commente pas les propos qui sont attribués à des gens dans les journaux. Les gens qui aimeraient éclairer leur lanterne par rapport au projet ou qui aimeraient partager leurs avis à propos du projet avec nous, ils ont tout le loisir de le faire et on est là pour ça et ça s'applique aussi aux élus comme on l'a dit. Avez-vous vous-même des opinions à partager avec nous à propos de ça ? Ça, ça serait intéressant de l'entendre, de vous entendre.

3325

M. DAVID MODLIN :

3330

C'est parce que j'ai lu les propos et ça m'intéresse parce qu'ils parlent du BAPE et tout ça.

LE PRÉSIDENT :

3335

Avez-vous des questions ? La Commission pourrait se faire un plaisir de transmettre vos questions aux élus. Avez-vous des questions que vous aimeriez...

M. DAVID MODLIN :

3340

Bien, c'est ça. Les propos sont là.

LE PRÉSIDENT :

3345

Monsieur, écoutez bien. C'est ça, je ne sais pas de quoi vous parlez. J'aimerais vous dire...

M. DAVID MODLIN :

Ça va, non, non.

3350 LE PRÉSIDENT :

... si vous avez des questions que vous aimeriez que la Commission transmette à ses élus, ça nous fera plaisir. Alors, allez-y. Et, là, ça pourrait éclairer nos analyses aussi. Alors, on vous écoute. Avez-vous, vous, vous-même des questions que vous aimeriez que la  
3355 Commission...

M. DAVID MODLIN :

3360 La question est posée envers le BAPE, ce n'est pas envers le maire et tout ça. C'est les propos du maire qui parle du BAPE et du projet et je veux savoir s'il y a un problème avec ces propos ?

3365 LE PRÉSIDENT :

Nous n'avons pas... nous n'avons aucune réaction à formuler à propos des propos attribués à des gens, des citoyens, dans les journaux. Les travaux de cette commission d'enquête et d'audiences publiques se limitent à ce qui se dit devant elle, ce qui se rapporte à travers elle, ce qui est reçu par elle à travers l'intérêt des citoyens. Alors, voilà. Votre deuxième question est ?

3370

M. DAVID MODLIN :

Bon. Dans le journal, si je peux vous dire les propos, il y a toute une page, c'est marqué :  
3375 « *Nous avons assez attendu le projet du train de l'est pour voir le jour en deux mille dix (2010).* »

Est-ce qu'il y a un problème avec cette proposition ? Peut-être monsieur Hardy peut répondre, je ne sais pas.

3380 LE PRÉSIDENT :

Non, je n'ai pas ni problème, je n'ai aucune réaction à vous transmettre à propos de ça. Monsieur Hardy, avez-vous des choses à transmettre à propos de ça ?

3385

M. JEAN HARDY :

Bien, je ne suis pas sûr de bien comprendre la question.

3390

LE PRÉSIDENT :

Moi non plus.

3395

M. DAVID MODLIN :

C'est parce que je ne comprends pas pourquoi le maire a ces propos.

LE PRÉSIDENT :

3400

Je vous offre la possibilité, Monsieur Modlin, de transmettre une question à monsieur le maire et la Commission se fera plaisir de la transmettre en votre nom et on va voir c'est quoi sa réponse. Est-ce que vous aimeriez formuler une question qu'on peut adresser à monsieur le maire à propos du projet ? Non ? D'accord.

3405

M. DAVID MODLIN :

C'est difficile parce que les propos sont... ça concerne le projet.

3410

LE PRÉSIDENT :

Je comprends.

M. DAVID MODLIN :

3415

Moi, il peut dire ce qu'il veut...

LE PRÉSIDENT :

3420

Pour la dernière fois, quels aspects du propos du maire concernant le projet vous intéressent et...

3425 M. DAVID MODLIN :

Comme j'ai dit, le propos qu'on a attendu, par exemple, pourquoi... est-ce que c'est vrai ou non, peut-être c'est ça la question ?

3430 LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce qui est vrai ou pas ?

M. DAVID MODLIN :

3435

Les propos du maire est-ce qu'ils sont vrais ou pas ? Par exemple, ici il dit : « Nous avons assez attendu », est-ce que c'est vrai ou pas ?

LE PRÉSIDENT :

3440

Est-ce que vous aimeriez que la Commission envoie une question en votre nom à monsieur le maire pour voir si c'est vrai qu'il a assez attendu ou pas ?

M. DAVID MODLIN :

3445

Non, je demande... parce que...

LE PRÉSIDENT :

3450 Je viens de répondre à votre question. Ça va. On se comprend, Monsieur Modlin. Avez-vous d'autres questions ?

M. DAVID MODLIN :

3455

C'est ça. Est-ce qu'on a assez attendu ?

LE PRÉSIDENT :

Je ne sais pas. La Commission ne le saurait pas non plus dit de cette façon-là.

3460 M. DAVID MODLIN :

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3465

Est-ce que le lien téléphonique est testé ? Si je comprends bien, les propos de l'échange auront lieu en anglais. Je vous dis tout de suite qu'étant donné que notre invité, monsieur Piorazzo ne parle pas français, la Commission s'entretiendra avec lui en anglais. Pour les fins du *verbatim*, si la Commission reçoit une demande de quiconque de traduire, de rendre disponibles

3470

les parties de la transcription qui vont paraître en anglais, évidemment la Commission se fera un devoir de rendre la traduction en français de ces propos disponibles à qui en fait la demande. Ça va ?

Mr. Piorazzo, are you with us ?

3475

M. PIORAZZO :

Yes, I am.

3480 LE PRÉSIDENT :

Good. Could you please describe to us briefly the criteria that you used in order to arrive at the conclusions regarding the site of General Dynamics in terms of... explosions or thermo radiation or shock waves, etc. ? And if you have any particular characteristics of the site that you'd like to share with us which would clarify the issue, we would like to hear you.

3485

M. PIORAZZO :

The first thing that we did, was to consider the consequences of an accident at the GD site. What we found, was that the rail cars that are being plant for years are very, very strong and are not expected to have major damage in the event of an accident at GD.

3490

We went further than that and we looked at the expected frequency from industrial experience of events at sites like the General Dynamics site. We then used that to predict the risk for train occupants and we compared that to standard risk criteria used for railroad operations in North America and we found that the risk posed by the General Dynamics site was very small relative to what is considered normal operating risks for a passenger train line.

3495

3500

LE PRÉSIDENT :

What were the events exactly that you used as a standard for your analysis ?

3505 M. PIORAZZO :

We used the accidental initiation of a PES which is basically one magazine at the GD site. We included the effects of the blast from that, the throw of debri and fragments from such an event and the throw of unexploded ordnance from such an event, so the bullets themselves.

3510

LE PRÉSIDENT :

When you say ordnance, that brings me to the second question which is the range of explosives that are on the site, stored on the site, are there a variety of them? Is it one kind or...

3515

M. PIORAZZO :

As I understand it, it's a manufacturing facility with a range of product.

3520 LE PRÉSIDENT :

And you did the risk analysis; did you take into account the difference... the potential for explosion or the intensity if there is a range of products ? I mean, in other words, have you used the worst possible circumstances in order to arrive at the conclusion that you formulated ?

3525

M. PIORAZZO :

We assumed that an entire magazine would be set off simultaneously. That's a pretty conservative assumption.

3530

LE PRÉSIDENT :

Okay. Just give me a couple of minutes to translate in case somebody needs to know what has been said in the exchange.

3535

M. PIORAZZO :

Of course.

3540 LE PRÉSIDENT :

L'essentiel des propos de notre invité, monsieur Piorazzo, est à l'effet que l'analyse qu'ils ont menée pour le site, leurs conclusions sont à l'effet que les risques sont minimales et les risques auxquels sont exposés les trains de passage sont minimales et sont tout à fait comparables à des situations qui se voient dans le contexte nord-américain.

3545 La deuxième question que j'ai posée concernait la gamme, l'étendue de munitions et d'explosifs qui se trouvent sur le site et s'ils avaient tenu compte dans leur analyse des pires conditions. Alors, sa réponse a été assez courte mais assez claire, c'est qu'ils ont fait l'hypothèse d'une situation où l'ensemble, tout le matériel explosif qui se trouve sur le site passe à travers une déflagration en même temps. Donc, toute la capacité. Donc, l'analyse et la qualification sont basées sur ça. Approchez-vous, Maître.

3550 Mr. Piorazzo, we have with us the legal counsel for General Dynamics and he has signalled to me his interest to ask you some questions. So, with your permission, we'll proceed with that.

M. RONALD DAIGNEAULT :

3560 My intervention, just to make sure that you understand also, is that your translation was referring that the whole quantity of explosives on site would be blasted.

LE PRÉSIDENT :

3565 Yes.

M. RONALD DAIGNEAULT :

3570 Mr. Piorazzo mentioned only one magazine.

M. PIORAZZO :

3575 Correct.



M. RONALD DAIGNEAULT :

So, it's only one portion of the quantities that are being stored.

3580

LE PRÉSIDENT :

Could you please clarify that, Mr. Piorazzo ?

3585 M. PIORAZZO :

Yes. The General Dynamics site is typical of an explosive manufacturer or an ordnance manufacturer and that all the material is not stored in one place. It's stored in, it's called, magazines.

3590

LE PRÉSIDENT :

Right.

3595 M. PIORAZZO :

Right, in various areas.

LE PRÉSIDENT :

3600

So, your characterization related to one magazine only ?

M. PIORAZZO :

3605

Yes.

LE PRÉSIDENT :

Okay. And how many magazines are there on the site ?

3610

M. PIORAZZO :

Quite a number. We have that on the table. Fifteen (15).

3615 LE PRÉSIDENT :

Fifteen (15). Okay. Thank you. So, approximately, the case that you studied was one fifteenth of the capacity goes up in flames, and that's what you studied.

3620 M. PIORAZZO :

At one moment.

LE PRÉSIDENT :

3625

At one moment.

M. PIORAZZO :

3630

Yes and two (2) of them are not built. So, there are only thirteen (13).

LE PRÉSIDENT :

3635

O.K. Good. Alors, il y a quinze (15) aires de stockage et l'analyse portait sur une déflagration qui implique un de ces aires de stockage. Do you know what the capacity is in terms of kilograms or pounds of munitions ?

M. PIORAZZO :

3640

I do. I'll ask if that is information that is publicly available.

LE PRÉSIDENT :

3645

No. But the counsel for General Dynamics suggested that it's not publicly available.

M. PIORAZZO :

Okay.

3650

LE PRÉSIDENT :

Okay. Have you... then, the event itself that you covered in your analysis is the explosion,

the shock, the pressure shock itself. Have you dealt with a radiation at all or...

3655 M. PIORAZZO :

We have not considered a thermo radiation effect knowing that thermo radiation effect is going to be smaller and more limited in extent than the blast and the fragment loads.

3660 And we also compared the response to nuclear tests in which there was large thermo radiation and they had wood rail cars exposed to that and the damage on those was similar or less than what we predicted. So...

LE PRÉSIDENT :

3665

Okay. I have one last question for you. From your past experience, have you done similar work related to this kind of configuration before, a train passing through a territory, a site, a site where there are explosives ?

3670 M. PIORAZZO :

I have not seen this situation before.

LE PRÉSIDENT :

3675

And from your knowledge of... so, you cannot tell us whether an effect of such vicinity exists in North America ?

M. PIORAZZO :

3680

I'm not aware of that.

LE PRÉSIDENT :

3685

Okay. Je m'adresse maintenant au conseil juridique de General Dynamics puisque vous avez la possibilité d'avoir monsieur Piorazzo ici, avez-vous d'autres questions que vous aimeriez transmettre pour l'instant ?

3690

M. RONALD DAIGNEAULT :

Pas à ce moment-ci.

3695 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Is there anything else, I Mr. Piorazzo that you would like to share with us regarding your conclusions ?

3700 M. PIORAZZO :

Sorry. Was there more to the sentence ?

3705 LE PRÉSIDENT :

Pardon me ?

M. PIORAZZO :

3710 Sorry. Was there more to your sentence ?

LE PRÉSIDENT :

3715 I was just asking whether there is anything else that you would like to share with the panel regarding your conclusions in terms of the probability or the severity of the consequences.

M. PIORAZZO :

3720 As I said earlier, I just want to make it clear, that these train cars are very strong relative to what most would have thought and, in fact, were stronger than I would have thought before we did the structural analysis. And rather than thinking of these as light metal skins, we need to keep in people's mind that these are very strong structures on the rails and they are not a light weight metal structure.

3725 LE PRÉSIDENT :

So, the proponent of the project supplied you with the characteristics of the cars that you used in your analysis.

3730 M. PIORAZZO :

Yes and we also used some data that was available for typical design, from rail standards. There was actually a lot of information on what is required for a passenger car for modern railroad use and we used that information and they matched up.

3735

LE PRÉSIDENT :

So, one would actually... it would be reasonable to assume that if the car, the style of car is, structurally speaking, if the car changes or the car use is changed, then the conclusions of this will be different in terms of consequences that you have evaluated ?

3740

M. PIORAZZO :

I have to allow that it could change but if they meet currently accepted standards, they would not change substantially.

3745

LE PRÉSIDENT :

And one would assume that if there is any change in the future, that the cars that would be introduced would have to be at least as robust if not more than the ones that were used in your analysis ?

3750

M. PIORAZZO :

3755 Agreed.

LE PRÉSIDENT :

Okay. Thank you very much. Je vais traduire tout de suite après.

3760

Last question, Mr. Piorazzo. Do you have any recommendations in terms of extra measures that could be introduced by way of attenuating the shock or other measures that could be introduced for extra security ?

3765

M. PIORAZZO :

3770 Certainly. There are always ways to improve safety. One of the ways that we've suggested doing that is to design the line to operate at the number we recommended, it was forty-five (45) miles per hour, I apologize for the U.S. units, to minimize the time that the train will spend in the zone where it could be affected.

3775 The other recommendation has to do with trying to minimize the possibility that the train could be delayed or stopped by debris or other traffic while passing through that area and that includes things like redundant power supplies, things like extra clearance on the ground to keep debris from building up, things like having emergency response plans to get people off the train and in an emergency outside of this area, that way people are not in an area where that might be affected any longer than they have to be.

3780

LE PRÉSIDENT :

And these were all measures that Mr. Hardy has actually covered in his presentation with us on the material.

3785

3790 En fait, les autres questions que j'ai posées concernaient l'analyse que monsieur Piorazzo a effectuée, si ça s'applique aux wagons qui sont proposés actuellement, si les wagons changent, évidemment, ça change son analyse et les conclusions ? Il était d'accord avec ça. Et c'est clair que si tout changement ultérieur par rapport aux wagons qu'on choisit de mettre en service devraient être de robustesse égale ou plus aux wagons qui sont utilisés comme référentiel pour l'analyse.

3795 La dernière question que j'ai posée à monsieur Piorazzo concernait s'il y a des mesures de confinement, de protection supplémentaire ? Alors, il nous a dit qu'il y a toujours une marge d'amélioration et il a cité certaines mesures concernant la vitesse de déplacement, la vitesse aussi de mesures d'évacuation et s'assurer à un dégagement total du trajet pour minimiser le temps de contact lors du passage des trains et ce sont toutes des mesures que monsieur Hardy a couvert avec nous quand il a fait la présentation.

3800 Is there anything else that you would like to share with us, Mr. Piorazzo, before we thank for your kind contribution to our mission ?

3805 M. PIORAZZO :

No.

LE PRÉSIDENT :

3810

Much appreciated. Thank you very much and a good and safe trip back home.

M. PIORAZZO :

3815

Merci beaucoup. Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

3820

Merci à vous. Au revoir. Bon. Il n'y a pas d'autres questions que je vois sur le registre. Merci pour rendre votre expert disponible à nous, Monsieur Hardy. C'est très apprécié. Il est quatre heures vingt (4 h 20). J'aimerais, si madame Leclerc est là... oui, je la vois.

3825

On a une question. On va entamer quelques minutes, prendre quelques minutes pour le bruit et on continuera avec ça ce soir au besoin. Vous n'avez pas fait une caractérisation de la contribution du projet à l'ambiance sonore en phase de construction. Alors, la question est pourquoi ? Et nous donner une idée sur l'envergure des travaux qu'on prévoit et pourquoi vous n'avez pas fait une analyse en phase de construction ?

3830

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3835 On n'a pas fait d'analyse parce qu'on ne connaît pas les phases de construction. On ne connaît pas les équipements qui vont encore mis en place, de quelle façon l'entrepreneur va procéder, de quelle partie de la journée il va faire ses activités, tout ça.

3840 Alors, généralement ce qu'on fait, c'est qu'on donne dans le devis d'appel d'offre pour l'entrepreneur pour les travaux ou par phases de travaux, des directives à l'entrepreneur de gestion du bruit pendant les travaux. Donc, lui, a tout un programme de gestion à mettre en place et un suivi à faire, des modélisations aussi à faire pour voir s'il n'y aurait pas des mesures d'atténuation à mettre en place déjà au début, quand il sait qu'il y a des phases qui sont plus bruyantes ou qui sont plus près des résidences et après il y a un suivi à faire tout au long des

mesures.

3845           Donc, quand lui fait son... l'entrepreneur qui est choisi fait son programme de travail, il sait exactement les équipements, qu'est-ce qu'il va faire, et là, il doit préparer son programme, faire ses mesures d'atténuation puis il y a des niveaux de bruit à respecter. Ce qu'on a marqué dans ce cas-ci, c'est de respecter les critères du ministère, du MDDEP, le plus possible en phase de travaux.

3850           Les travaux au centre de... les travaux qui vont être dans les endroits où il y a le CN, où les municipalités, sont prévus... j'ai une acétate. Ça serait la 832.

3855           Alors, les travaux sont prévus de jour, jour compris de sept heures (7 h) à dix-neuf heures (19 h), un LEQ vingt-quatre (24) heures qui est proposé par le ministère, qui est de cinquante-cinq (55) décibels et pour la nuit quarante-cinq (45). Il est aussi mentionné que s'il y a des dépassements de nuit, il prévoit que la nuit serait uniquement, par exemple, de dix-neuf heures (19 h) à vingt-deux heures (22 h). Donc, il n'y a aucun travaux qui peut être fait près des habitations après vingt-deux heures (22 h). Et, là, il permettrait peut-être pour ce niveau  
3860 équivalent de trois (3) heures de cinquante-cinq (55).

3865           Il y a des travaux qui devraient se dérouler au niveau de la 640. Peut-être qu'il y a des travaux qui vont se dérouler de soir et de nuit, question au niveau de la circulation routière pour pas bloquer mais il y a pas d'habitations qui sont à proximité. Mais de toute façon, l'entrepreneur qui va avoir ce lot-là de travaux devrait soumettre, là, quand même un programme de gestion du bruit.

LE PRÉSIDENT :

3870           Mais en tant que maître d'ouvrage vous-même, vous, c'est-à-dire l'Agence, est-ce qu'elle va avoir des mesures de suivis pendant les travaux et ça serait quoi les moyens que vous allez mettre en place comme mesures de suivis pendant les travaux pour surveiller ce niveau de conformité à propos du bruit ?

3875 M. JEAN HARDY :

3880           Généralement, dans les appels d'offres qui sont lancés aux entrepreneurs, ils doivent eux-mêmes effectuer le suivi acoustique, si je ne me trompe, donc ils doivent engager un spécialiste en acoustique qui nous produit les suivis sonores réalisés pendant les travaux. C'est ça ?



Mme DOMINIQUE LECLERC :

3885 Oui. C'est généralement ça. Il peut arriver aussi, quand on prend dans des cas... ça peut être décidé qu'il y a un suivi, qu'il y a quelqu'un à l'AMT qui fait la surveillance un peu plus des travaux ou c'est un sous-traitant ou une firme privée. Celui qui fait le suivi des travaux, surveillance de chantier, souvent est la personne qui reçoit les rapports de suivis acoustiques de la firme et la firme doit engager des hommes, en tout cas, dépendamment comment le devis est fait, là, dans quel secteur.

3890 Il y a des secteurs qui sont plus... qui vont être plus sévères que d'autres parce qu'il y a beaucoup d'habitations. Donc, les critères peuvent être plus sévères mais le suivi peut être le même.

LE PRÉSIDENT :

3895

Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3900 Est-ce que les villes conservent leur juridiction à propos du bruit ? Je ne sais pas si dans des travaux antérieurs qui ont été faits par le ministère des Transports, est-ce que vous vous émettez dans la surveillance des bruits ?

M. LUC TREMBLAY :

3905

3910 Le seul endroit où on s'émette, là, c'est dans la réalisation, dans les phases avec les échéanciers pour être certain que ça ne rentre pas en conflit avec les travaux des villes et qu'on ne rentre pas en conflit l'un et l'autre. Mais normalement, c'est le donneur d'ouvrage qui est maître de l'ouvrage qui est donné, donc dans ce cas-là, si l'AMT donne un contrat, c'est l'AMT qui va donner le contrat. Pour la portion qui serait sur le territoire de Mascouche, bien, c'est surtout de s'assurer que les travaux sont conformes à notre réglementation municipale et c'est de s'assurer évidemment que ça ne viendra pas en contradiction avec d'autres travaux qu'on aurait nous-mêmes planifier ou ordonner, donc ajuster les échéanciers. Mais pour le reste, on ne va pas plus loin que ça.

3915

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Merci.

3920 LE PRÉSIDENT :

Est-ce que monsieur Chatagnier, avez-vous quelque chose à ajouter par rapport à cette question, l'encadrement des impacts sonores en phase de construction et les suivis, selon le ministère ?

3925

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Bien, c'est-à-dire, comme madame Leclerc l'a dit, les critères qu'on a au MDDEP pour la période de jour, de sept heures (7 h) à dix-neuf heures (19 h) c'est cinquante-cinq (55) db, LEQ douze (12) heures ou si le niveau de bruit ambiant est plus élevé, c'est le niveau de bruit ambiant qui devient la limite à respecter. Ça s'applique dans les secteurs résidentiels équivalents, dans des milieux sensibles.

3930

Par contre, on convient que pendant la période de la construction, ce n'est pas toujours facile puis les suivis nous ont démontré que malgré les mesures d'atténuation mises en place, que c'est pas quelque chose qui... c'est pas évident de respecter cette limite-là en période de construction et, à ce moment-là, on demande au promoteur de mettre en place ou de justifier pourquoi il ne peut pas respecter ces mesures et de mettre en place toutes les mesures d'atténuation raisonnablement possibles.

3935

3940

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que dans des cas comme ça quand il y a un chantier comme ça qui pourrait s'étendre sur une période, est-ce que le ministère dans ses pratiques, est-ce qu'il y a de temps en temps des inspections sporadiques des lieux ou on se fie complètement au milieu pour signaler s'il y a des problèmes ou des choses comme ça ? Votre *modus operandi* c'est...

3945

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Je pense que le promoteur doit transmettre des relevés sonores sur une période de vingt-quatre (24) heures typiques...

3950

LE PRÉSIDENT :

Pendant les travaux.

3955

M. HERVÉ CHATAGNIER :

3960 ... pendant les travaux, pendant un chantier de construction typique, pour l'ensemble des travaux. Le ministère vérifie ça et s'il y a des plaintes, le ministère va se rendre pour voir le niveau, si le niveau sonore est dépassé de beaucoup. Mais comme je vous dis, ce n'est pas une... ce n'est pas un règlement ou ce n'est pas une norme absolue.

LE PRÉSIDENT :

3965

Non, on a compris ça. Oui. Si c'est rigoureux, ce n'est pas du rigorisme.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

3970

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

3975

Très bien. Oui. Oui, Madame Leclerc.

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3980 J'aimerais peut-être juste ajouter, ce qu'on connaît plus au Québec, c'est au niveau des travaux routiers et ça, il y a la politique sur le bruit routier puis il y a des devis de gestion du bruit. Et le MTQ a vraiment... bien, de plus en plus, dans tous les appels d'offres, il y a un programme de gestion du bruit qui doit être fait et, là, le ministère, l'entrepreneur doit suivre, faire son suivi, doit renvoyer au ministère mais le ministère peut avoir soit un surveillant mais lui vraiment vérifie de plus en plus si effectivement son suivi est bien fait. Donc, c'est vraiment ce qu'on a au niveau de travaux de construction, c'est ce qu'on a de plus près, là, de ce qui se fait mais les critères sont  
3985 moins sévères.

LE PRÉSIDENT :

3990

Et pour le suivi que vous avez parlé, est-ce qu'il va y avoir... pendant les travaux, est-ce qu'il va y avoir un point de réception s'il y a des plaintes ou s'il y a des doléances que des gens pourraient avoir à l'égard, soit pas seulement le bruit mais d'autres choses comme des émanations comme de la poussière, etc., etc. ? Avez-vous un mécanisme pour ça ?

3995

M. JEAN HARDY :

Effectivement, l'AMT, un peu comme le ministère des Transports, va avoir un numéro de téléphone...

4000

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4005

M. JEAN HARDY :

... où les gens... d'ailleurs on a déjà un service à la clientèle qui s'occupe des plaintes, qui s'occupe des demandes. Donc, c'est sûr que... parce qu'on parle quand même, on ne s'en cache pas, de deux (2) années de travaux.

4010

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, c'est ça.

4015

M. JEAN HARDY :

Il va sûrement y avoir jour et nuit, donc on parle quand même de deux (2) années d'activités intenses. C'est sûr que ce service-là sera probablement très, très occupé.

4020

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Hardy. Madame Leclerc, merci beaucoup. On reviendra probablement en soirée. Alors, on va suspendre les travaux maintenant et on reprend à dix-neuf heures (19 h). Merci beaucoup pour l'écoute et la contribution. Merci.

4025

SUSPENSION

4030

**SERMENT D'OFFICE**

4035 Je, soussigné, ROBERT TÉTRAULT, sténographe officiel bilingue, dûment assermenté comme tel, 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.

Robert Tétrault, s.o.

4040