

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT

« Projet de train de l'Est de l'AMT »

**Mémoire soumis par les procureurs de General Dynamics Produits de
défense et Systèmes tactiques – Canada Inc. (GD-OTS Canada)**

Heenan Blaikie Aubut
Me Pierre C. Bellavance
900, boul. René-Lévesque Est, bureau 600
Québec (Québec) G1R 2B5
Téléphone : (418) 524-5131
Télécopieur : (418) 524-1717
Le 4 février 2009

Heenan Blaikie Aubut

TABLE DES MATIÈRES

I.	Introduction	1
A)	« Historique : Les Arsenaux canadiens Ltée »	1
1.	Vente des actions de la Société d'État fédérale à Les Produits de défense SNC Ltée :	2
2.	Vente de SNC TEC à General Dynamics :	2
B)	Les contrats d'approvisionnement	3
1.	Fournisseur exclusif auprès du MDN	3
2.	Obligation à l'égard du MDN	4
C)	Le contexte législatif et réglementaire	4
1.	La <i>Loi constitutionnelle de 1867</i> (30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.) : ..	4
a)	L'article 91 (7) de la <i>Loi constitutionnelle de 1867</i> se lit comme suit :	4
b)	L'article 108 de la <i>Loi constitutionnelle de 1867</i> se lit comme suit :	5
c)	3 ^{ième} Annexe AANB	5
2.	Législation applicable	5
3.	La réglementation	8
a)	Le <i>Règlement sur les explosifs</i> (C.R.C. c. 599);	8
b)	Les normes de sécurité adoptées en vertu de l'article 7(2) de la <i>Loi sur les explosifs</i> : « Quantity – Distance Principles ».	10
c)	Le <i>Règlement sur les marchandises contrôlées</i> DORS 2001-32 :	12

II. Le projet de train de l'Est	13
A) Description du projet à l'étude.....	13
B) Extraits pertinents du rapport d'impact environnemental.....	14
III. Le mandat du BAPE et les audiences en cours	18
A) Le mandat.....	18
B) Les audiences (documentation produite, témoins entendus, etc.)	20
a) La pièce DT1 du 9 décembre 2008.....	20
b) Séance du 10 décembre (pièce DT3)	20
c) Interventions d'un expert en analyse de risques, 9 décembre 2008 et 13 et 14 janvier 2009	21
d) Extraits des témoignages du 10 décembre 2008 relatifs à la situation de GD-OTS Canada.....	21
IV. Les préoccupations de GD-OTS Canada relativement à la localisation du tracé du Train de l'Est sur sa propriété	22
A) La sécurité avant tout	22
B) Historique des incidents passés.....	24
C) Collaboration apportée au projet de l'AMT	24
D) Le rapport BakerRisk du 19 septembre 2008	24
E) Les exigences de RNC	25

F)	Le critère D 7 « Quantity – Distance Principles »	26
G)	L'opinion des experts ABS Consulting.....	27
a)	Quant aux distances à respecter et aux mesures de mitigations :	27
b)	Quant au rapport BakerRisk :	28
H)	Les impacts négatifs sur les opérations (critères D 5 et D 7).....	28
V.	Les conclusions	29

I. Introduction

A) « Historique : Les Arsenaux canadiens Ltée »

ONGLET 1

Le 20 septembre 1945, le Secrétaire d'État du Canada Paul Joseph James Martin a, par Lettres Patentes, constitué une Société d'État fédérale nommée Les Arsenaux Canadiens Limitée. Ces lettres patentes ont été dûment publiées, le 29 septembre 1945.

Le Secrétaire d'État du Canada constituait Les Arsenaux canadiens Limitée « *with all the rights and powers given by the said Act [The Companies Act, 1934], and for the following purposes and objects, namely:*

- a) *to organize, establish, construct, equip, operate, maintain, supervise or manage the organization, establishment, construction, equipment, operation or maintenance of, arsenals and other plants for the production of military stores or equipment;*
(Nos soulignements)
- b) *in connection with the foregoing, to expedite the reconvention of manufacturing facilities from a wartime to a peacetime basis and to assist in the clearance of Government-owned plant and equipment;*
- c) *to exercise and perform in Canada or elsewhere such of the powers conferred or the duties imposed upon the Minister of Reconstruction or the Minister of any other Department of the Government of Canada as may from time to time be delegated to the company by such Minister or by the Governor in Council;*
- d) *to take on lease or in exchange, procure, purchase or otherwise acquire, construct, alter, renovate, add to, improve and to hold, manage, maintain, operate, supervise, repair, heat, lease, sell, salvage, realize or otherwise dispose of real and personal property and in particular lands and buildings;*
- e) *to employ any individual, firm or corporation to manage in whole or in part the affairs of the company and to employ experts to investigate and examine into the conditions, prospects, value, character and circumstances of any business concerns and undertakings and generally of any assets, property or rights. »*

De 1945 à 1986, Les Arsenaux canadiens Limitée ont produit des munitions pour la Défense nationale presque exclusivement.

1. Vente des actions de la Société d'État fédérale à Les Produits de défense SNC Ltée :

ONGLET 2

En 1986, le Parlement Canadien adopte la *Loi autorisant l'aliénation de la société Les Arsenaux canadiens Limitée* (1986, ch.20). Cette loi autorise le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux à privatiser Les Arsenaux canadiens Limitée.

L'article 3 (1) de cette loi se lit comme suit :

« **3. (1)** Le ministre est autorisé à vendre, aux conditions que le gouverneur en conseil approuve, tout ou partie des actions de la Société qu'il détient en fiducie pour le compte de sa Majesté. »

Le 9 mai 1986, le gouvernement fédéral vendait les actions de Les Arsenaux canadiens Limitée à Les Produits de défense SNC Ltée dont la dénomination sociale deviendra éventuellement¹ SNC Technologies inc. (ci-après : « SNC TEC »).

Cette vente est sujette à de nombreuses conditions : le gouvernement fédéral garde un contrôle important sur SNC TEC. Par exemple, l'article 6 (1) de cette loi interdisait que plus de 25 % des droits de vote appartiennent à des non-résidents. L'article 7 (2) prévoyait que SNC TEC ne pouvait se fusionner avec une autre compagnie sans l'autorisation préalable du ministre fédéral. Elle ne pouvait non plus vendre, louer ou échanger la totalité ou la quasi-totalité de ses biens sans la permission du ministre. Enfin, mentionnons que SNC TEC ne pouvait pas procéder à la liquidation ou à la dissolution de la Société vendue.

2. Vente de SNC TEC à General Dynamics :

En 2007, General Dynamics achetait SNC TEC, devenue depuis General Dynamics Produits de défense et Systèmes tactiques - Canada Inc. (ci-après : GD-OTS Canada) qui fournit la presque totalité des besoins du

¹ La compagnie a porté successivement les noms de : Les Produits industriels SNC Ltée, Les produits de défense SNC Ltée, Les Technologies industrielles SNC Inc, puis SNC Technologies Inc. suite à une fusion en 1989. (ref. 242010-4 Corporations Canada)

ministère de la Défense nationale (ci-après MDN) en munitions conventionnelles.

ONGLET 3²

Avec des effectifs d'environ 1 450 personnes, GD-OTS Canada exploite une usine de chargement, d'assemblage et d'emballage de munitions à Le Gardeur, une usine de formage des métaux (pièces de munitions) à Saint-Augustin, une usine de matériaux énergétiques (propulsifs et explosifs) à Valleyfield, et un site d'homologation, d'essai et d'évaluation à Nicolet.

B) *Les contrats d'approvisionnement*

Depuis 1978, le gouvernement canadien a mis en place un programme d'approvisionnement en munitions (ci-après le Programme) destiné à accroître l'autonomie du pays en matière d'approvisionnement en munitions critiques à usage élevé pour le ministère de la Défense nationale (MDN) et les Forces canadiennes (FC).

En adoptant cette politique, l'État canadien a déterminé que le meilleur outil pour assurer un approvisionnement continu en temps de paix et de guerre en munitions jugées stratégiques, consistait à établir au pays une industrie de munitions viable, tout en s'assurant de préserver un équilibre entre le coût plus élevé des achats faits au Canada et les avantages pouvant découler des meilleures garanties d'approvisionnement et d'un développement industriel accru dans ce domaine.

Par l'application du Programme, l'État canadien a d'abord procédé à la modernisation des Arsenaux Canadiens, puis à leur privatisation en 1986 leur reconnaissant le statut de fournisseur privilégié; cela a permis la stabilisation de la production, la modernisation des installations, différents transferts technologiques et l'expansion des exportations; aujourd'hui, l'usine GD-OTS Canada à Le Gardeur est la seule usine canadienne détentrice du statut de fournisseur privilégié pour la quasi-totalité des munitions conventionnelles auprès du ministère de la Défense nationale.

1. Fournisseur exclusif auprès du MDN

En vertu d'ententes contractuelles intervenues entre le Ministère des Approvisionnements et des services (aujourd'hui Travaux publics et Services gouvernementaux Canada) pour le compte du gouvernement fédéral, et le Groupe SNC Lavalin et SNC TEC, l'usine de munition de Le

² Voir le site Internet GD-OTS Canada, intitulé « À Propos de GD-OTS Canada »

Gardeur s'est vu confirmer, dès 1986, un statut de fournisseur exclusif auprès du MDN, statut qui lui est toujours reconnu.

Aujourd'hui, GD-OTS Canada, en vertu de son statut préférentiel auprès du gouvernement fédéral, est reconnu comme Centre d'excellence pour la munition au Canada. GD-OTS Canada est l'unique fournisseur de munitions de guerre conventionnelles au Canada. En contrepartie de ce statut, des engagements ont été pris auprès du gouvernement fédéral par General Dynamics, tout comme par SNC-Lavalin auparavant, à l'effet que les capacités de production seraient maintenues au Canada (i.e. ne seraient pas démenagées au E-U) pour maintenir vivant le rôle initial des Arsenaux Canadiens. GD-OTS Canada est considéré un établissement stratégique par le MDN.

2. Obligation à l'égard du MDN

GD-OTS Canada, de par ses engagements à l'égard du gouvernement canadien, et en relation avec la présence des troupes canadiennes et de ses alliés en Afghanistan, utilise près de 100% de la capacité de production de son usine de munitions située à Le Gardeur, laquelle, comme déjà expliqué plus haut, constitue la seule usine de munitions militaires au Canada.

C) Le contexte législatif et réglementaire

ONGLET 4

1. La Loi constitutionnelle de 1867 (30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.) :

- a) L'article 91 (7) de la *Loi constitutionnelle de 1867* se lit comme suit :

« **91.** Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et la Chambre des Communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par la présente loi exclusivement assignées aux législatures des provinces ; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans le présent article, il est par la présente déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans la présente loi) l'autorité législative exclusive du parlement du

Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

(...)

7. La milice, le service militaire et le service naval, et la défense du pays. »

ONGLET 4

b) L'article 108 de la *Loi constitutionnelle de 1867* se lit comme suit :

« **108.** Les travaux et propriétés publics de chaque province, énumérés dans la troisième annexe de la présente loi, appartiendront au Canada. »

ONGLET 4

c) 3^{ième} Annexe AANB

La troisième annexe mentionne les arsenaux.
(Nos soulignements)

2. Législation applicable

ONGLET 5

La *Loi sur les explosifs (L.R., 1985, c. E-17)*

Le Parlement fédéral a adopté, conformément aux pouvoirs que lui confère la *Loi constitutionnelle de 1867*, la *Loi sur les explosifs*. L'article 2 de cette loi définit ce qu'est une poudrière et une fabrique :

« **2.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

(...)

« *fabrique* » Lieu – bâtiment, construction, local ou terrain – où s'opère, en tout ou en partie, la fabrication d'un explosif, l'emplacement du bâtiment, de la construction ou du local, ainsi que tous autres bâtiments, constructions ou locaux situés à cet emplacement.

(...)

« poudrière » Lieu, notamment bâtiment, magasin ou construction, où sont gardés ou stockés des explosifs. (...) »

GD-OTS Canada exploite plusieurs poudrières au sens de cet article.

L'article 5 de la *Loi sur les explosifs* prévoit que le gouvernement fédéral peut adopter des règlements notamment pour régir l'aménagement des fabriques et des poudrières. Le même article prévoit également que le gouvernement fédéral peut adopter des règlements énonçant des normes de sécurité relatives aux fabriques et aux poudrières. Cet article se lit comme suit :

« 5. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, prendre toute mesure d'application de la présente loi, notamment en vue :

(...)

g) régir la construction, l'administration et l'aménagement des fabriques et poudrières ;

g.1) de prévoir des normes de sécurité relatives aux fabriques et poudrières ;

(...)

h) d'assurer la sécurité du public, ainsi que celle :

- (i) du personnel des fabriques ou poudrières,
- (ii) des personnes affectées à la manutention et à l'emballage d'explosifs ou de certaines catégories d'explosifs,

(...)

j) de régir l'établissement, l'emplacement et l'entretien des fabriques et poudrières, ainsi que la fabrication, la production et le stockage des explosifs ; »

L'article 7 de la *Loi sur les explosifs* prévoit les licences, permis et certificats que le ministre fédéral des Ressources naturelles peut accorder. Entre autres, il peut accorder un permis pour des fabriques ou des poudrières. Le deuxième paragraphe de cet article autorise le ministre fédéral des Ressources naturelles à adopter, en plus de conditions prévues dans les règlements, des normes de sécurité applicables à toute fabrique ou poudrière ou à toute catégorie de celles-ci.

« 7. (1) Le ministre peut délivrer :

- a) des licences pour des fabriques et poudrières ;
- b) des permis pour des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs ;
- c) des certificats pour des activités occasionnelles et temporaires liées à la fabrication, à l'essai ou au stockage d'explosifs, ainsi que pour l'utilisation de pièces pyrotechniques et la formation professionnelle liée à cette utilisation.

(2) Le ministre peut assujettir les licences, permis et certificats mentionnés au paragraphe (1) aux conditions – en plus de conditions réglementaires – qu'il estime nécessaire à la sécurité des personnes ou à la protection des biens, notamment l'observation de normes de sécurité applicables à toute fabrique ou poudrière, ou à toute catégorie de celles-ci, en plus des normes déjà applicables aux termes de l'alinéa 5 g.1), dans la mesure où ces normes sont compatibles entre elles. »

Enfin, l'article 28 de la même loi prévoit que le ministre peut déléguer ses pouvoirs d'adopter des normes de sécurité applicables à toute fabrique ou poudrière ou à toute catégorie de celles-ci.

« 28. Les pouvoirs conférés au ministre par les articles 7, 9, 11, 12 et 27 peuvent être exercés par toute personne que celui-ci désigne. »

ONGLET 6

La Loi sur la production de la défense (L.R. 1985, c. D-1)

C'est en vertu de cette loi que le ministre des Travaux publics et des services gouvernementaux a mis en place une politique nationale sur l'achat de munitions à des fins militaires.

Le contrat de défense est ainsi défini à l'article 2 :

« 2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi :

[...]

« contrat de défense »

a) Contrat conclu avec sa Majesté ou l'un de ses mandataires, ou avec un gouvernement associé, et qui porte de quelque façon sur du matériel de défense ou des ouvrages de défense, ou sur l'étude, la fabrication, la production, la construction, la finition, l'assemblage, le transport, la réparation, l'entretien, le service, l'entreposage ou le commerce de matériel de défense ou d'ouvrages de défense.

L'expression « matériel de défense » est ainsi définie :

« matériel de défense »

a) Les armes, munitions, instruments de guerre, les véhicules, l'outillage mécanique et autre, les navires, véhicules amphibies, aéronefs, animaux, articles, matières, substances et choses, requis ou utilisés pour la défense du Canada ou en vue d'efforts concertés, pour la défense, de la part du Canada et d'un gouvernement associé;

Les pouvoirs particuliers du ministre relativement à l'organisation de l'industrie de la défense sont prévus à l'article 12 :

« 12. Il incombe au ministre d'inventorier, d'organiser, de mobiliser et d'utiliser rationnellement tant les ressources du Canada contribuant au matériel de défense et les sources d'approvisionnement de celui-ci que les organismes et installations pouvant participer à sa fourniture et à la construction d'ouvrages de défense; il lui incombe également de déterminer — pour le présent et le futur — et de satisfaire les besoins de l'État et de la collectivité à cet égard et, d'une manière générale, de prendre les mesures nécessaires à la mobilisation, l'utilisation rationnelle et la coordination des installations économiques, notamment industrielles, reliées aux matériel ou ouvrages de défense, ainsi que de la fourniture ou construction de ceux-ci. »

(Nos soulignements)

3. La réglementation

ONGLET 7

a) Le *Règlement sur les explosifs* (C.R.C. c. 599);

Le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur les explosifs* (art. 5 de la *Loi sur les explosifs*).

L'article 25 (1) f) du règlement se lit comme suit :

« **25 (1)** Les formules suivantes consignées à l'annexe II sont prescrites pour demander et émettre des licences pour fabriques et poudrières et des permis pour l'achat, la possession et l'importation d'explosifs et pour les véhicules employés pour le transport d'explosifs :

(...)

f) formule 7, à joindre à la demande de licence pour fabrique ou pour poudrière et sur laquelle on doit consigner des précisions sur les distances à garder entre tout bâtiment ou endroit qui fait partie de la fabrique ou poudrière et tout autre bâtiment ou endroit public fréquenté, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la fabrique ou de la poudrière, ces bâtiments ou endroits publics fréquentés étant énumérés dans la formule ; »

(Nos soulignements)

Or, les distances indiquées sur la demande de licence doivent être maintenues. En effet, la formule 3 qui se trouve en annexe du *Règlement sur les explosifs* énonce ce qui suit :

« **7.** Les distances à maintenir entre les bâtiments de la fabrique et tels immeubles et ateliers en dehors de la fabrique que mentionne la formule 7 ci-jointes sont celles qu'expose ladite formule. »

La même condition existe lors de l'émission d'une licence pour poudrière ou dépôts d'explosifs. En effet, la condition 4 de la formule 9 se lit comme suit :

« **4.** Les distances à maintenir entre les bâtiments et ateliers sur le terrain du dépôt ou s'y rattachant et entre eux et tels bâtiments et ouvrages situés en dehors du dépôt et mentionnés dans la formule 7 ci-jointe sont les distances fixées dans ladite formule. »

Le *Règlement sur les explosifs* prescrit donc à GD-OTS Canada de maintenir des distances entre ses propres bâtiments et installations et les bâtiments et les installations se situant à l'extérieur de ses terrains, dans un but évident d'assurer la sécurité des installations et du public avoisinant.

ONGLET 8

Notons au passage que l'usine de Le Gardeur est considérée comme un endroit prohibé au sens de la *Loi sur la protection de l'information* (L.R. 1985 c. O-5) ; il s'agit là d'une qualification identique à celle d'une base militaire.

L'« endroit prohibé » est ainsi défini à l'article 2 (1) :

«endroit prohibé »

a) Tout ouvrage de défense appartenant à Sa Majesté, ou occupé ou utilisé par celle-ci ou pour son compte, y compris les arsenaux, les stations ou établissements des forces armées, (...)

b) tout endroit n'appartenant pas à Sa Majesté, où des munitions de guerre ou des croquis, modèles, plans ou documents y afférents sont fabriqués, réparés, obtenus ou emmagasinés en vertu d'un contrat passé avec Sa Majesté ou avec toute personne pour son compte, ou, d'autre façon, passé au nom de Sa Majesté;

(Nos soulignements)

(...) »

Cette loi impose notamment à GD-OTS Canada de mettre en place toutes les mesures nécessaires visant à prévenir toute atteinte à la capacité du Canada à défendre ses intérêts incluant sa souveraineté et son intégrité territoriale, ainsi qu'à protéger la technologie et les données techniques concernant la fabrication de munitions de guerre.

ONGLET 9

b) Les normes de sécurité adoptées en vertu de l'article 7(2) de la *Loi sur les explosifs* : « Quantity – Distance Principles ».

Le ministère fédéral des Ressources naturelles a adopté des normes directrices appelées « *Quantity-Distance Principles* » qui prescrivent les distances à maintenir entre les installations et bâtiments d'une poudrière et les installations et bâtiments à l'extérieur de celle-ci. Dans ces normes directrices, le ministère fédéral des Ressources naturels confirme que les distances prescrites n'excluent pas tout risque. Au contraire, même si ces distances étaient respectées, une poudrière représente toujours un risque.

L'article 1.1 des « *Quantity-Distance Principles* » se lit comme suit :

« 1.1 Safe Storage :

Explosives General Regulations require that explosives be stored at a safe distance from susceptible sites. Following the principles in these guidelines will help to ensure that a safe storage is achieved, although it is impracticable to prescribe distances which would guarantee absolute immunity from propagation, damage or even injury. There is a certain amount of risk inherent in these guidelines in terms of probability of an accident and resulting damage or injury. That risk, however, represents an acceptable risk in accordance with internationally recognized standards. In other words, there is a compromise between absolute safety and practical considerations. The actual degree of risk can not yet be quantified but a great deal of study is being carried out internationally. »

(Nos soulignements)

L'article 1.5 des « *Quantity-Distance Principles* » dicte:

“1.5 Mandatory Requirements and Interpretation of Principles

All requirements in these guidelines shall be considered as mandatory, unless otherwise approved by an inspector, prior to an applicable licence being issued. Where there is scope for interpretation or where there is disagreement in the interpretation of these principles, an inspector shall have the final say.”

Certaines définitions utiles :

L'article 2.1 des « *Quantity-Distance Principles* » prévoit notamment la définition suivante :

“Public traffic route:

A road used for general public traffic; a railway outside the explosives area which is used for public passenger traffic; a navigable waterway”

L'article 3.4.3 des « *Quantity-Distance Principles* » prévoit :

« 3.4.3 Public Traffic Route Distances

These distances are the minimum permissible distances between a donor site and a public traffic route (road, railway and navigable waterway) that is used by a significant number of people. The exposure to roads is so diverse that three basic alternatives are provided. The dominant factors which determine the potential consequences are traffic speed, density, width of lanes, number of lanes, presence of crash barriers, surface conditions and radius of any curves. Less important are presence or absence of roadside trees and ditches, and whether or not it is a divided highway.”

Enfin, l'article 5.4 des « *Quantity-Distance Principles* » prévoit

“5.4 Public Traffic Route Distances

For light traffic D4 distance is used. Note that traffic volume is only one consideration. Provincial numbered highways, or the Trans Canada Highways must never be classified as light traffic distance.

For medium traffic D5 distance is used and for heavy traffic D7 distance is used.

Note that to protect from projections there are overriding minimum distances for medium and heavy traffic of 180 m and 270 m respectively.”

ONGLET 10

c) Le Règlement sur les marchandises contrôlées DORS 2001-32 :

En vertu de ce règlement, l'accès au périmètre de l'usine Le Gardeur, aux produits et aux données technologiques (secrets de fabrication) sont sévèrement contrôlés.

II. Le projet de train de l'Est

ONGLET 11³

Le projet de train de l'Est de l'Agence Métropolitaine de Transport (ci-après « l'AMT ») est décrit en détails dans l'étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, rapport principal qui sert de base aux actuelles audiences du BAPE.

A) Description du projet à l'étude

« 2.1.3.1. Voie ferrée

Le Train de l'est circulera sur une distance totale d'environ 52 km entre la ville de Mascouche et le centre-ville de Montréal.
[...]

Une nouvelle voie ferrée en tracé propre devra être construite sur une longueur d'environ 14,5 km entre le boulevard Céline-Dion à Charlemagne et la gare terminale de Mascouche. La nouvelle voie ferrée sera située dans l'emprise de la voie ferrée existante du CN (subdivision Joliette) sur une distance de 1,8 km entre le boulevard Céline-Dion et la structure de l'autoroute 40. À la hauteur de l'autoroute 40, le nouveau tracé passera sous le boulevard Pierre-Le Gardeur, qui sera surélevé dans le cadre du projet, et passera sur les terrains appartenant à General Dynamics, sur les terres agricoles situées au nord-est du chemin de la Presqu'Île et près de l'extrémité sud-est du Grand Marécage. Une structure d'insertion permettra ensuite au tracé ferroviaire de s'insérer dans la partie centrale de l'autoroute 640. [...]

2.1.4 Projet faisant l'objet de l'étude d'impact sur l'environnement

Le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact sur l'environnement porte uniquement sur la nouvelle voie ferroviaire et les gares situées sur le territoire des villes de Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche. »

³ « Projet de train de l'Est, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, Avril 2008, numéro de référence P011593-000-3000.8

B) Extraits pertinents du rapport d'impact environnemental**ONGLET 11**

1. À la page 30, le rapport du Consortium DS-SM-HMM prévoit, au Tableau 10, un taux d'utilisation per capita de la future ligne de Mascouche, soit un achalandage total de 11 000 voyages par jour.
2. La présentation des trois solutions étudiées (A, B et C) est détaillée aux pages 35, 36 et 37 du rapport.
3. Au Tableau 20 se retrouve l'utilisation des stationnements selon la solution retenue; (dans le cas de Mascouche, 800 places de stationnement, pour Terrebonne 1000 places de stationnement), p. 43. (note : Le document déposé par le promoteur sous la cote DA4 identifie 1 024 places pour la gare Mascouche et 1 400 places pour la gare Terrebonne)
4. Le Tableau 29 montre le nombre d'usagers potentiels du train de l'Est selon la population en 2007 (pp. 49 et 50), soit 6 941 en tout (dont 1 080 à Mascouche, 2 975 à Terrebonne : soit un total de 4 055 passagers transitant via les terrains de GD-OTS Canada).
5. La section 2.10.2 du rapport (pp. 52 et 53) : les auteurs étudient les critères de comparaison pour retenir l'une des trois solutions analysées;
6. Le Tableau 30 (pp. 57-58-59) illustre le résultat de l'analyse comparative des solutions en fonction des trois scénarios étudiées.
7. La section 2.10.4.1 indique la solution retenue, soit la solution A (tracé CN – Mascouche) p. 64.
8. À la section 3.5.2 intitulée « Tenure des terres », General Dynamics (GD-OTSD Canada) et son usine sur le chemin des Arsenaux dans la Ville de Repentigny est identifié comme l'un des grands propriétaires affectés (p. 103).
9. Le rapport présente, aux pages 121 à 124, les grandes données du plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny où est située la propriété de GD-OTS Canada.
10. Section 4.3 intitulée « Description des variantes de tracé » (p. 188).
11. Les deux seules variantes retenues, soit la variante Nord-A et la variante Nord-B, utilisent la voie ferrée du CN jusqu'à la hauteur de l'usine General Dynamics (GD-OTS Canada), puis contournent les

secteurs construits des villes de Repentigny et Charlemagne pour cheminer vers le sud et rejoindre l'autoroute 640 en direction de Mascouche (p. 191).

12. Au Tableau 75 de la section 4.4.2.1, sont étudiés les avantages et les inconvénients des variantes de Tracé Nord-A et Nord-B; il est important de noter que chacune des variantes présente comme inconvénient le fait que le projet de tracé « circule sur la propriété de l'entreprise General Dynamics ».
13. La description de la variante préférable et du tracé retenu se trouve à la section 4.5 du rapport aux pages 203 et suivants.
14. La description finale du projet (section 5.1) :

À la page 208 :

« 5.1 Le tracé retenu circule également sur certaines terres utilisées à des fins agricoles, de même que sur les terrains appartenant à l'entreprise General Dynamics. Les études de tracé ont pris en considération les distances de sécurité à respecter par rapport à cette entreprise. L'aménagement d'un nouveau passage à niveau sera requis au croisement avec le chemin de la Presqu'Îles. [...] »

15. Le concept d'aménagement des gares de Terrebonne et de Mascouche (709 cases de stationnement à la gare de Terrebonne avec une expansion dans une phase ultérieure à 700 places additionnelles), et dans le cas de Mascouche, avec un stationnement de 724 cases, 434 étant réalisés dans une première phase et 290 dans une phase additionnelle (voir les sections 5.3.2.5 pour la Gare Terrebonne et 5.3.2.6 Gare de Mascouche) (pp. 218, 219, 220). (note : Le document déposé par le promoteur sous la cote DA4 identifie 1 024 places pour la gare Mascouche et 1 400 places pour la gare Terrebonne)
16. À la section 5.7, le rapport traite de la politique d'acquisition de terrains (p. 229) :

« Des discussions avec tous les intervenants et les propriétaires concernés par le projet ont déjà eu lieu et se poursuivront au cours des prochains mois. »
17. Cependant, aucune évaluation du coût de ces indemnités possibles ou probables n'est faite.

18. Le coût total du projet (section 5.9) est estimé à environ 300 millions alors que le sommaire des coûts de construction et des infrastructures fixes est évalué à environ 105 941 000 \$ (p. 230).

19. À la section 6.4.1.4 (p. 260) :

« [...] »

Parmi les secteurs visés par les travaux de déboisement, on note une bande boisée située sur un terrain appartenant à l'entreprise General Dynamics et servant d'écran visuel le long du boulevard Pierre-Le Gardeur, une seconde bande boisée située en marge d'une terre agricole au nord-est du chemin de la Presqu'Île, un secteur boisé de plus grande envergure entre le chemin de la Presqu'Île et la propriété de l'entreprise Recyclage AIM Ltée. »

20. À la section 6.4.1.9 (p. 266) :

« Le tracé ferroviaire occasionnera le morcellement de certains terrains et la création d'espaces résiduels, dont la faible superficie ou une situation enclavée pourrait rendre plus difficile leur développement ultérieur. Plusieurs de ces terrains se trouvent dans le secteur compris entre le boulevard Pierre-Le Gardeur et le chemin de la Presqu'Île à Repentigny, et appartiennent actuellement à General Dynamics et des producteurs agricoles. Certains de ces terrains ont une vocation industrielle et fond l'objet d'ententes de location avec des producteurs agricoles de la région pour leur culture. »

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

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

23. Voir la note VF 2 (p. 290) :

« L'insertion de la voie ferrée sur les terrains de General Dynamics ne viendra pas modifier considérablement le milieu visuel qui est actuellement dominé en arrière plan par les installations industrielles. Pour cette raison, l'intensité de l'impact sera faible. Sa durée sera longue et son étendue

ponctuelle. L'importance de l'impact visuel à cet endroit sera mineure. »

24. De nouveau, à la section 6.7.2.1, le rapport note certains inconvénients subis à la propriété de l'entreprise Recyclage AIM Ltée (contraintes en ce qui a trait à l'utilisation de l'espace disponible sous la structure), mais rien en ce qui concerne GD-OTS Canada.
25. Le Chapitre 8 traite du plan des mesures d'urgence et, plus particulièrement, des risques d'explosion sur le site de GD-OTS Canada (p. 330).

À la page 330 :

« B-4) Explosion sur le site de General Dynamics

« Le tracé de la voie ferrée de ligne de l'AMT traverse des terrains appartenant à l'entreprise General Dynamics, à une distance d'environ 360 m d'un dépôt d'explosifs existant et à environ 300 m d'un dépôt d'explosifs projeté.

À la demande de l'AMT, une étude de risque a été réalisée par Baker Engineering and Risk Consultants inc. concernant les risques associés au passage du train de banlieue sur la propriété de General Dynamics. Selon la conclusion de l'étude, ces risques sont de faible importance et sont nettement inférieurs aux critères généralement établis par l'American Public Transportation Association (APTA), de même que pour la sécurité des passagers. L'étude mentionne que, d'après les calculs et les simulations effectuées, les dommages aux trains devraient se limiter à des dommages mineurs. En raison des risques considérés très faibles, l'étude conclut qu'aucune mesure d'atténuation n'est jugée requise (Baker Engineering and Risks Consultants inc., 2008).

De plus, la conception des installations d'entreposage de General Dynamics fait en sorte que toute déflagration est dirigée vers le haut, atténuant ainsi les projections de débris dans un plan horizontal.

Conséquences possibles :

En raison de l'onde de choc, le flanc exposé du train ou la voie ferrée pourrait subir des dommages matériels; les risques de déraillement sont toutefois minimales;

Possibilité de blessures pour les passagers situés près des fenêtres du côté de l'événement;

Interruption temporaire ou totale du service sur la ligne du Train de l'Est;

Mesures d'atténuation requises :

Interruption de la circulation des trains sur la voie ferrée, advenant une alerte à l'explosion déclenchée par l'application des mesures d'urgences prévues par General Dynamics;

Immobilisation ou recul des trains exposés vers les gares Repentigny ou Terrebonne, en cas d'alerte, dans le but de minimiser les effets d'une éventuelle onde de choc;

Confinement des passagers à l'intérieur du train et éloignés des fenêtres donnant sur le site de General Dynamics, en cas d'alerte.

Par ailleurs, s'il s'avérait qu'un train tombe en panne sur les terrains de General Dynamics, celui-ci serait poussé, par un autre train, hors du site. Dans tous les cas, les passagers seraient maintenus à l'intérieur du train pour assurer leur sécurité. »

III. Le mandat du BAPE et les audiences en cours

A) Le mandat

Selon l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q. c. Q-2, ci-après appelée : LQE), la construction d'une nouvelle voie ferroviaire doit faire l'objet d'une étude d'impact conformément à la directive émise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP); dans les circonstances, le projet du Train de l'Est, puisqu'il prévoit la construction d'une nouvelle voie ferroviaire reliée à la voie ferrée du Canadien National à Repentigny et à celle du Canadien Pacifique à Mascouche en utilisant l'emprise de l'Autoroute 640, est soumis à la procédure d'audience publique.

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

L'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, prescrit :

« **31.3.** Après avoir reçu l'étude d'impact sur l'environnement, le ministre la rend publique et indique à l'initiateur du projet d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publiques prévue par règlement du gouvernement.

Une personne, un groupe ou une municipalité peut, dans le délai prescrit par règlement du gouvernement, demander au ministre la tenue d'une audience publique relativement à ce projet.

À moins qu'il ne juge la demande frivole, le ministre requiert le Bureau de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite. » (Nos soulignements)

De plus, l'article 13 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*⁴ prévoit pour sa part ce qui suit :

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

Il ressort de ces articles que GD-OTS Canada a un intérêt suffisant pour être entendue et faire connaître ses préoccupations sur les questions entourant la sécurité publique et sur les impacts sur ses activités.

De plus, les articles 23 et 27 des *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*⁵ prescrivent :

« **23. Explications du requérant:** Au cours de la première partie de l'audience, le requérant explique à la commission, pour son information et celle du public, les motifs de sa demande d'audience.

27. Personnes entendues: Durant la deuxième partie de l'audience, la commission entend toute personne qui dépose un mémoire ou qui désire faire connaître oralement son opinion et ses suggestions sur le projet, l'étude d'impact, la révision

⁴ L.R.Q., c. Q-2, r. 9

⁵ L.R.Q., c. Q-2, r. 19

technique ou tout autre document faisant partie du dossier. »
(Nos soulignements)

Dans ces circonstances, la question de la sécurité peut être abordée par GD-OTS Canada devant le BAPE dans son enquête sur le projet de train de banlieue de l'AMT ; c'est d'ailleurs ce que prévoit la mission du BAPE décrite dans le rapport annuel de gestion 2007-2008⁶. C'est aussi ce qu'a fait le BAPE dans son rapport portant sur le *Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes*⁷ où il appert clairement que l'aspect sécurité a été abordé devant le BAPE, non seulement au niveau des catastrophes environnementales, mais aussi concernant la sécurité des résidants, du transport maritime, des infrastructures routières à proximité, etc.

ONGLET 12

B) *Les audiences (documentation produite, témoins entendus, etc.)*

- a) La pièce DT1 du 9 décembre 2008, lignes 967 à 975 : 2 300 stationnements prévus aux gares de Terrebonne et de Mascouche (voir les informations présentées à la même date sous forme d'acétates démontrant pour Terrebonne 700 + 700 cases de stationnement pour un total de 1 400 et pour Mascouche 290 + 234 + 300 pour un total de 1 024, un grand total pour les deux gares de 2 424 cases de stationnement)⁸;
- b) Séance du 10 décembre (pièce DT3), lignes 2119 à 2123, facteur utilisé par l'AMT : les places de stationnement représentent 70% de l'achalandage, donc 3 285 passagers X 2 (aller-retour), ce qui donne un total de plus de 6 000 passagers/passages par période de 24 heures (alors que le seuil pour un achalandage lourd est de 5 000 passagers/passages par période de 24 heures) selon les normes confirmées par RNC;

⁶ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/documentation/Rap_annuel_2007-2008.pdf

⁷ <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape241.pdf>

⁸ Voir document DA-4 sur le site du BAPE :

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/train_Est/documents/DA4.pdf

- c) Interventions d'un expert en analyse, 9 décembre 2008 et 13 et 14 janvier 2009 (venu témoigner de son propre chef) :

Cet intervenant questionne les conclusions d'une étude de l'AMT visant à analyser le risque en cas d'explosion d'un réservoir de propane situé à 270 m de la future gare de Mascouche.

Selon l'ingénieur Lacoursière, professeur associé au Département de génie chimique de l'Université de Sherbrooke, l'étude de risque de l'AMT a été réalisée avec un logiciel qui a tendance à sous-estimer le rayon d'impact d'une explosion de ce type (par un facteur de 10). Une telle sous-estimation inquiète GD-OTS Canada en ce qui a trait à l'évaluation du risque faite par l'AMT du tracé de la voie ferrée traversant sa propriété à Le Gardeur.

La situation exposée par l'intervenant Lacoursière crée particulièrement problème depuis l'explosion survenue à l'entreprise d'entreposage de propane Sunrise de Toronto (alors que le volume du réservoir n'était que de 6 000 gallons contre une capacité de 60 000 gallons à la Société Inter-Propane de Mascouche).

- d) Extraits des témoignages du 10 décembre 2008 relatifs à la situation de GD-OTS Canada où il a été constaté que les enjeux de sécurité sont aussi importants pour le projet de l'AMT que pour l'entreprise qui doit obéir à des conditions de licences très strictes pour fabriquer et entreposer des munitions stratégiques pour la Défense nationale du Canada (lignes 2540 à 2690 (pièce DT2), pp. 69 à 73 inclusivement des notes de la séance du 10 décembre 2008).

ONGLET 13

La presse du 13 janvier 2009, sous la plume du journaliste Bruno Bisson notait :

« Or, malgré la réalisation d'une étude de risques par une firme spécialisée à la réputation enviable Baker Risk, située au Texas, l'AMT a été surprise par une sortie du conseiller juridique de General Dynamics, M. Ronald Daignault, qui ne présage rien de bon pour le projet.

Même si on considère que le projet à réaliser avec de bonnes intentions, a déclaré M. Daignault devant le BAPE, le 10 décembre dernier, on est un peu une victime, et on ne sait pas dans quelles mesures jusqu'à présent, Ressources Naturelles

Canada n'a pas rendu sa décision finale quant à l'évaluation du rapport Baker.

M. Daignault a expliqué que la présence du train de banlieue à proximité des installations de General Dynamics, pourrait amener le gouvernement fédéral à réduire les quantités d'explosifs que l'entreprise est autorisée à stocker.

Il y a un autre élément qui nous rend un peu incertains, c'est au niveau de la sécurité des passagers, a-t-il ajouté. On a pris connaissance du rapport Baker Risk. Présentement, on regarde la possibilité d'établir une contre-expertise.

IV. Les préoccupations de GD-OTS Canada relativement à la localisation du tracé du Train de l'Est sur sa propriété

A) La sécurité avant tout

Les activités du site de GD-OTS Canada situé à Le Gardeur visent principalement l'assemblage de munitions de petit, moyen et gros calibres destinées aux Forces Canadiennes et à leurs alliés ainsi qu'aux forces de l'ordre.

De plus, ce site abrite les activités de développement de produits ainsi que les services administratifs et corporatifs.

Les intrants de production sont :

- Des pièces métalliques qui sont principalement fabriquées à notre usine de St-Augustin-de-Desmaures (Québec);
- Des composés chimiques en poudre et granules qui sont des propulsifs et des matières explosives.

Les pièces métalliques sont entreposées comme matériel « Inerte » jusqu'à l'étape d'assemblage qui les associe aux composés chimiques.

Les composés chimiques sont directement entreposés comme matière explosive dans l'une de nos 20 poudrières.

Les mesures de protection en place sont :

Contrôle d'accès aux lieux :

- Gardiennage 24 heures sur 24 avec rondes d'inspection fréquentes durant les heures de moindre achalandage.
- Système de surveillance électronique des poudrières.
- Poudrières aux normes anti-intrusion émises par RNC avec porte d'accès de type Coffre-fort.
- Site clôturé selon les standards militaires.
- Contrôle stricte des accès au site.

Mesures préventives et de mitigation d'incidents potentiels :

- Camion-pompe (pompiers) récent et performant.
- Agents de sécurité possédant tous une formation de sapeur-pompier professionnel. (tous)
- Système d'alimentation en eau avec réserve de 9 million de litres indépendant munie de deux pompes incendie.
- Poudrières protégées par systèmes de paratonnerres éprouvés.
- Formation des camionneurs sur le transport des matières dangereuses et en particulier des explosifs.
- Flotte de camions et d'équipement de manutention modernes et maintenus en excellente condition.
- Rangement des remorques contenant des explosifs dans un dépôt transitoire sécurisé avec surveillance électronique et caméras conformes aux normes de Ressources naturelles Canada (RNC).
- Système de gestion des explosifs informatisé assurant le contrôle des limites d'entreposage et de compatibilité.
- Poudrières circonscrites par barricades de sables.
- Limites d'entreposage d'explosifs respectant les normes Q-D émises et régies par Ressources naturelles Canada (RNC).
- Défoliation des terrains avoisinant les poudrières et contrôle de la végétation sur le site en général afin d'éviter les feux de brousse.
- Plan de mesures d'urgence revu régulièrement et jumelé à des exercices de simulations d'incidents et d'évacuations.
- Emballage des explosifs rencontrant les normes de transport de matières dangereuses et les exigences militaires.

B) Historique des incidents passés

ONGLET 14 À la demande du BAPE, M. Ronald Daignault, directeur des affaires juridiques de GD-OTS, Canada transmettait, le 9 janvier 2009, au bureau d'audiences publiques, une lettre expliquant l'historique en matière d'accident impliquant une explosion ou un incendie survenu sur le site de Le Gardeur au cours des quarante dernières années. (pièce DQ3.1)

Trois (3) événements majeurs qui, heureusement, n'ont pas fait de victimes ont été portés à l'attention du BAPE.

C) Collaboration apportée au projet de l'AMT

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

Il est important de comprendre que GD-OTS Canada n'a été mis au courant des impacts possibles sur ses opérations qu'à compter du mois d'août 2008, tel qu'il appert des différents échanges avec Ressources naturelles Canada (RNC) alors que des mesures d'atténuation ou de mitigations ont fait l'objet de discussions. Cependant, GD-OTS Canada apprenait, au fur et à mesure que de nouvelles informations lui étaient transmises, plus particulièrement en ce qui a trait au volume éventuel de passagers appelés à traverser sa propriété, que ces mesures d'atténuation ou de mitigations devenaient de plus en plus sévères, et qu'elles auraient, en définitive, un impact majeur sur sa capacité de production.

ONGLET 15

D) Le rapport BakerRisk du 19 septembre 2008

Le rapport BakerRisk « Étude des risques potentiels pour la nouvelle ligne de trains de banlieue de l'Est » (pièce DA2) du 19 septembre 2008 reconnaît que le tracé proposé de la nouvelle ligne de trains de banlieue empiète dans « les rayons de sécurité quantité-distance tels qu'établis par la division des explosifs de Ressources naturelles Canada⁹.

Le rapport prend pour acquis l'exigence d'une distance désignée comme étant « D5 », soit la distance minimale d'éloignement requise pour certaines routes; aucune discussion n'est faite de la distance « D7 » qui est la

⁹ Page 1 du rapport « 1.0 Introduction »

distance d'éloignement normalement requise pour les routes achalandées ou pour les bâtiments où des personnes peuvent se trouver.

La conclusion générale du rapport BakerRisk se retrouve au sommaire exécutif¹⁰ :

« Les résultats de ces calculs montrent que pour le tracé proposé, le risque dû à une explosion accidentelle sur le site de GD n'est pas un facteur significatif sur le risque général encouru par les passagers et le personnel de la ligne de train proposé.

Les risques sont suffisamment bas pour ne pas requérir de mesures d'atténuation. Cependant, une berme en terre sera construite le long de la voie ferrée en utilisant les déblais produits lors des travaux de terrassement de la voie ferrée, et arrêterait les fragments projetés vers le train. Elle sera construite aussi pour cacher la vue à partir du train vers le site et les équipements de GD. [...]

L'AMT a l'intention de construire une telle berme et de mettre en place une série d'autres mesures afin d'augmenter encore plus la sécurité des passagers. Ces mesures proposent de minimiser le temps de passage sur le site de GD et de réduire les possibilités que le train de l'AMT ait à arrêter ou ralentir à l'intérieur de la distance de séparation D7² du site de GD. Ces mesures incluent : énumération d'une série de mesures d'atténuation ou de mitigations présentée par les consultants BakerRisk comme des mesures volontaires. »

E) *Les exigences de RNC*

ONGLET 16¹¹ Le 5 décembre 2008 RNC faisait connaître à GD-OTS Canada sa décision quant aux dérogations à accorder relativement aux principes de distance-sécurité pour le maintien de la licence de fabrication et de poudrières de GD-OTS Canada à Le Gardeur.

Cette dérogation était conditionnelle au respect intégral des conditions qui ont servi de base à l'étude (et en particulier du nombre de passagers/passages prévu par l'AMT), à la mise en place des mesures décrites dans cette analyse de risques (étude BakerRisk) en plus de celles exigées par RNC. Le but de ces mesures est de minimiser le risque auquel

¹⁰ Page « i »

¹¹ Lettre du 5 décembre 2008 de M. André-Marc Dallaire à M. Maurice Bourgeois

les membres du public pourraient être exposés dans le cas d'un accident impliquant des explosifs sur les lieux de la licence.

Enfin, la dérogation proposée ne serait accordée que pour deux ans et devait faire l'objet d'un renouvellement par voie de communication officielle avec RNC à tous les six mois durant les deux premières années et à toutes les deux années par la suite. Le permis d'opérer de GD-OTS Canada deviendrait donc temporaire et conditionnel selon la décision prise par l'autorité canadienne en matière de contrôle des explosifs.

F) Le critère D 7 « Quantity – Distance Principles »

Dans les échanges entre GD-OTS Canada et RNC, de même que dans la lettre d'autorisation du 5 décembre 2008, l'achalandage doit être en tout temps conforme aux prévisions de l'AMT du mois d'août 2008 à savoir, maximum de 16 trains par jour, maximum de 700 personnes par jour sur la ligne de train dans le rayonnement du site de GD-OTS Canada et 500 personnes par jour à la Gare de Le Gardeur, sans quoi, tous les éléments, dates, mesures de mitigation mis en place tombent purement et simplement.

ONGLET 17 Suite à la lettre du 5 décembre, GD-OTS Canada, le 22 décembre 2008, informait RNC des déclarations faites par l'AMT, à l'occasion de l'enquête publique du BAPE, à l'effet que 2 300 places de stationnement seraient éventuellement construites à Mascouche et à Terrebonne et que, tenant compte de l'achalandage additionnel passagers/passages dans le périmètre de sécurité, cet achalandage pourrait excéder les 5 000 passagers/passages par jour aller-retour (soit la limite fixée par les standards quantité-distance de l'autorité fédérale); et demandait si un tel trafic, dans les circonstances, pourrait rendre obligatoire l'application de la norme D 7.

ONGLET 18 La réponse de RNC du 15 janvier 2009 est très claire :

« Nous accusons réception de votre lettre du 22 décembre, 2008 à propos du sujet en rubrique. Dans votre lettre vous nous informer (sic) que l'achalandage du train de banlieue pourrait être de beaucoup supérieur à celui identifié dans le rapport Baker Risk.

Tel que préalablement mentionné, si la situation d'achalandage évolue les Principes de Quantité-Distance à appliquer par notre Division doivent en tenir compte. Ce qui signifie dans ce cas-ci qu'en conformité avec l'interprétation à apporter selon l'annexe

C de ces principes, nous allons appliquer les exigences du groupe 4. Ainsi, pour des explosifs avec effet potentiel EP1, des distances D7 seront requises. »

G) L'opinion des experts ABS Consulting

Tel qu'annoncé dans la lettre du 7 janvier 2009 (Onglet 14) adressée au BAPE, les procureurs de GD-OTS Canada ont retenu les services de la firme ABS Consulting de San Antonio, Texas, pour émettre une opinion quant aux diverses exigences de RNC, plus particulièrement en ce qui a trait aux critères de distance-quantité « D5 » et « D7 » et, de façon plus générale, pour connaître leur opinion sur l'expertise BakerRisk.

- a) Quant aux distances à respecter et aux mesures de mitigations :

ONGLET 19 M. Ben S. Harrison de ABS Consulting a émis un rapport daté du 7 janvier 2009.

Cette opinion tient compte des nouvelles données sur l'achalandage déjà émises lors des audiences du BAPE :

« According to GD, sixteen trains per day will pass on the General Dynamics site. The train car configuration will be similar to that shown below in Figure 1. Each train will have ten railcars which can carry 142 passengers each. Based on Agence Metropolitaine de Transport (AMT) publicly released information, 6,575 passengers per day will eventually travel through the General Dynamics site. The number of passengers expected to travel through GD property is based on a posted number of 2,300 parking spaces to be established in Terrebonne and Mascouche (the 2 train stations beyond the site on the train path). AMT has specified that parking space shall represent 70% of the passenger load which equates to the 6,575 passenger estimate. »

Les experts de GD-OTS Canada concluent donc que cette évaluation de passagers rend obligatoire, pour le respect des normes de RNC, l'application du critère D 7 et pourrait donc affecter une série de magasins (406-A, 410, 411, 412, 412-A, 412-B, 416, 417 et 417-A) représentant un potentiel de près de 35% de la capacité de production de GD-OTS Canada à Le Gardeur.

De plus, l'expert note :

« In the experience of ABS Consulting, we know of no other passenger rail line that travels inside of required explosive safety Q-D arcs. »

b) Quant au rapport BakerRisk :

ONGLET 20

Les consultants ABS ont produit un second rapport, le 3 février 2009, portant sur l'analyse du potentiel d'explosion pour un train de banlieue traversant la propriété de GD-OTS Canada. .

Leurs principales conclusions, en plus de commentaires techniques, portent sur le principe même de l'évaluation de risques contenue dans l'étude BakerRisk et incluent, entre autres, une analyse des risques individuels et de groupe, du critère TP14, du risque additionnel qu'implique un achalandage d'environ 6 575 passagers par jour et, enfin, du risque de blessures aux passagers dû à des fragments d'explosion.

H) *Les impacts négatifs sur les opérations (critères D 5 et D 7)*

La présence du train de passagers pourrait affecter, par l'application du critère D 7, près de 35% d'une production totale dépassant les 400 millions \$ en valeur par année et ainsi remettre en question la viabilité de l'usine Le Gardeur. Un tel projet risque aussi de mettre GD-OTS Canada en défaut quant au respect des obligations contractuelles qu'elle a prises à l'égard du gouvernement canadien dans le cadre du programme d'approvisionnement en munitions.

Bien sûr, la production de munitions à Le Gardeur a un impact direct sur la production des usines de St-Augustin-de-Desmaures et de Valleyfield ainsi que sur son site d'homologation de Nicolet, puisque toutes ces opérations sont tributaires de l'usine de Le Gardeur; c'est donc une portion substantielle des 1 450 emplois actuels qui pourraient éventuellement être mise en cause si des questions de sécurité reliées à l'aménagement d'une voie ferrée sur le site industriel de GD-OTS Canada à Le Gardeur avaient pour effet de diminuer de façon importante son niveau d'activité.

V. Les conclusions

Les préoccupations de notre cliente à l'égard du projet de l'AMT, Train de l'Est, portent exclusivement sur la question de la sécurité des passagers, et de la viabilité des opérations industrielles qu'elle poursuit sur le site de Le Gardeur, et indirectement, des activités industrielles qu'elle poursuit sur d'autres sites situés à Valleyfield, St-Augustin-de-Desmaures et Nicolet.

Tel qu'il appert des études effectuées par les consultants externes (autant BakerRisk pour le compte de l'AMT que ABS Consulting pour le compte de GD-OTS Canada), la sécurité des usagers du futur train de l'Est pourrait être compromise par les opérations industrielles de notre cliente qui produit sur ce site, des munitions stratégiques pour le compte du ministère de la Défense nationale du Canada, s'agissant ici de la seule usine de munitions militaires au Canada.

Bien entendu, en bon citoyen corporatif, GD-OTS Canada n'a aucune objection de principe à l'égard de la construction d'un train de banlieue, que ce soit selon la solution A, la solution B ou la solution C, en autant qu'un tel projet n'a pas d'impact négatif et indésirable sur ses opérations industrielles et sur ses engagements à l'égard du gouvernement canadien dans le domaine stratégique de la production de défense, Cette question est d'autant plus importante que le Canada, et ses alliés sont actuellement engagés dans une mission militaire importante en Afghanistan.

Dans ces circonstances, la position de notre cliente est à l'effet que le projet du Train de l'Est ne devrait être approuvé par le BAPE qu'à la condition où il est convaincu de ne pas mettre en jeu la sécurité des passagers du Train de l'Est et de ne pas affecter, directement ou indirectement, la production industrielle faite par GD-OTS Canada sur son site de Le Gardeur. En conséquence, le tracé traversant la propriété de GD-OTS Canada devrait être revu.

Nous demeurons à votre disposition pour vous fournir toute documentation ou témoignage que vous pourriez juger nécessaire dans l'analyse des présentes représentations.

Québec, ce 4 février 2009



HEENAN BLAIKIE AUBUT
M^e Pierre C. Bellavance
M^e Pierre Delisle, c.r.
Partie intégrante de Heenan Blaikie SRL

HBdocs - 5765423v1