

JOHN HANLON ET DAVID BUTLER**PAR LE PRÉSIDENT:**

5 Je vous invite à prendre place, mesdames et messieurs.

J'invite maintenant monsieur John Hanlon et monsieur David Butler qui ont aimablement choisi de condenser leurs prestations respectives dans le temps alloué à une présentation. Alors, je vois qu'ils s'approchent de nous.

10 Et j'aimerais dire deux (2) mots avant d'engager la discussion avec nos invités. La Commission étant une commission d'examen conjoint, évidemment elle reçoit des présentations en anglais.

15 Pour ce qui est des besoins des citoyens qui aimeraient avoir accès complet au contenu des mémoires, ils seront disponibles en français dans le plus bref délai. Et les citoyens qui aimeraient que l'échange soit traduit - il va paraître dans la transcription en anglais - les citoyens qui aimeraient que l'échange soit traduit en français également ultérieurement pour la transcription, évidemment, le BAPE et, par le BAPE, j'entends la Commission du BAPE parce que, comme vous le savez, vous avez deux commissions pour le prix d'une, se fera plaisir de vous rendre la transcription de cette partie de l'audience disponible en français, de manière à conserver la primauté du français en ce qui concerne la commission québécoise.

20 Sur ce, [traduction] Monsieur le Maire et Monsieur Butler, soyez les bienvenus. Nous vous écoutons. Nous devrions peut-être dire, Votre Honneur, comme certains d'entre nous sont encore portés à dire dans ce pays. Nous vous écoutons.

Monsieur JOHN F. HANLON :

30 Bon après-midi, Messieurs les Commissaires. Mon nom est John F. Hanlon, je suis le maire d'Everett, une ville du Massachusetts, aux États-Unis. Avec mes quarante et une (41) années d'expérience en politique municipale, j'étais au front lorsque le premier terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) aux États-Unis fut proposé et construit. Le conseil municipal d'Everett accordait, en 1967, un permis pour des installations de GNL. La construction a été achevée à la fin de 1971 et l'usine opérait à pleine capacité en 1972, sans arrêt de production depuis.

35 Everett est une ville très densément peuplée. Nous comptons environ cinquante-deux mille (52 000) habitants sur une superficie de trois (3) milles carrés. En outre, le secteur industriel s'approprie d'un tiers de cette superficie. Par conséquent, la densité de la population est de vingt-cinq mille (25 000) habitants par mille carré.

40 Les limites de la ville sont bornées, au sud, par la rivière Mystic, large de quelque mille cinq cents (1 500) pieds. Juste de l'autre côté du chenal se trouve la ville de Boston et l'aéroport

45 international de Logan (l'un des aéroports les plus achalandés de l'Amérique du Nord) est situé à moins de trois (3) milles à l'est.

Au cours des six (6) derniers mois, c'est avec plaisir que nous avons accueilli à l'hôtel de ville d'Everett les élus de la ville de Lévis, plus particulièrement la mairesse Roy Mannelli et certains de ses collègues et membres de son comité exécutif. Peu après, soit à l'automne dernier, nous
50 avons reçu les membres du « Mouvement populaire À Bon Port » et la présidente du groupe, M^{lle} Isabelle Tremblay.

Chacun de ces groupes nous a posé bon nombre de questions très pertinentes. Ainsi, j'ai été immensément impressionné par le fait qu'ils étaient non seulement intéressés par la mise en
55 route du projet, mais aussi par l'avenir de la communauté. M^{lle} Tremblay m'a invité, en tant que représentant de la ville d'Everett, ainsi que le chef du service des incendies, représenté par monsieur David T. Butler, à venir partager nos expériences et impressions concernant le terminal de GNL avec la commission responsable des présentes audiences publiques.

60 Il y a près de 40 ans, l'installation du terminal de GNL à Everett a été la source d'un certain nombre de débats au sein de notre collectivité, comme cela me semble être le cas ici aussi. Le manque d'expérience dans une industrie – tout comme dans sa technologie et ses procédés – jusqu'alors absente de notre ville a naturellement soulevé une foule de questions; exactement les
65 mêmes questions que nous pourrions, vous et moi, poser si nous nous retrouvions devant des altérations physiques très évidentes apportées à notre milieu.

Je crois que ce type de questionnement est sain pour tous les citoyens de cette collectivité aussi. Dans la ville d'Everett, les premières questions ont porté sur la sécurité et les sujets
70 connexes; les conséquences du terminal sur nos vies et les activités quotidiennes des citoyens environnants; la réflexion sous-tendant un tel projet, tant du point de vue de l'énergie, de l'économie et de la sociologie; et, comme c'est plus souvent le cas de nos jours, les impacts que le projet aura sur notre environnement immédiat et l'ensemble des milieux dans un sens plus large.

Toutes ces questions relatives au projet de GNL à Everett devaient être posées et
75 répondues à la satisfaction de tous. C'était ma conviction profonde, il y a quarante (40) ans, et c'est exactement ce que je pense encore aujourd'hui, quarante (40) ans plus tard. Les promoteurs responsables du projet doivent se porter garants de leurs intentions et des impacts qu'auront leurs installations sur les collectivités qu'elles desservent.

80 Toutefois, quelques années plus tard, la situation s'est légèrement détériorée, jusqu'à en devenir surréelle. Certaines personnes se sont prévaluées du titre de porte-parole de la ville, d'autres ont fait appel à des gens qui endossaient des scénarios peu réalistes et avançaient certaines hypothèses situées aux limites extrêmes de la science. Je ne suis pas un ingénieur aussi qualifié
85 que vous, Monsieur Samak, mais je sais comment évaluer les pour et les contres d'un argument.

Par exemple, il y a trente-cinq (35) ans, les prophètes de malheur qui entrevoyaient des dangers autour du terminal de GNL ont fait appel à un professeur de la région, monsieur James Fay, dont les hypothèses étaient, selon les autres acteurs du milieu scientifique de l'époque, très improbables, pour ne pas dire exagérées étant donné le rythme à laquelle la science progresse. Ses commentaires et théories ont causé des remous dans notre communauté. Toutefois, sa vision apocalyptique ne s'est jamais concrétisée, même si elle semblait tellement évidente à ses yeux et aux yeux de ses partisans, surtout parce que, selon moi, ses hypothèses étaient fondées sur le propane et non pas sur le GNL. Ma formation et mes expériences me permettent de dire que je suis probablement le profane le mieux informé de la ville d'Everett sur les installations de GNL sises aux abords de la rivière Mystic.

Heureusement, nos organismes de réglementation s'en sont alors mêlés. Mes concitoyens qui avaient toujours – en toute bonne foi, il faut le dire – des questions et des inquiétudes ont ainsi obtenu les réponses qu'ils cherchaient.

Les autres qui ont refusé de reconnaître les faits et les perspectives plus réalistes ont persévéré avec leurs théories non fondées et ont échoué dans leur tentative de faire déréglementer la commission fédérale quant à son rôle intellectuel et scientifique à titre de conseiller national. Le terminal a donc été construit et continue de générer les économies dérivées normalement associées à des initiatives d'une telle envergure.

Après plusieurs mois, le terminal a été discrètement mis en marche pour rapidement devenir un membre à part entière de la collectivité. Actuellement, les jours s'écoulent très paisiblement à Everett, à Boston, à Revere, à Chelsea et à Winthrop avec, à proximité, le terminal de GNL. Distrigas est une entreprise citoyenne de première classe qui participe activement à la vie communautaire et qui appuie les jeunes et les organismes de la région. Tant de mon bureau que de ma maison, je peux voir les installations aussi clairement que je vous vois ici aujourd'hui. Et, quand le temps me le permet, je ne manque jamais l'arrivée d'un méthanier à notre port. Je sais que chaque navire qui accoste permettra de garder la ville de Boston au chaud et que des dizaines de milliers de personnes pourront se rendre au travail confortablement le lendemain.

Je me dois aussi de mentionner que Distrigas est un fournisseur d'énergie qui opère l'usine de génération électrique de Boston faisant partie du réseau national d'énergie.

Je désire vous remercier de votre chaleureux accueil ici aujourd'hui et je vous souhaite bon succès dans vos travaux.

Je voudrais juste mentionner certains faits au sujet de la société Distrigas. La valeur du projet à Everett s'élève à quarante et un millions huit cent soixante-dix-neuf mille et quatre cents dollars (41 879 400 \$). La société verse à la ville d'Everett des taxes annuelles totalisant un million trente-huit mille et six cent neuf dollars (1 038 609 \$). Distrigas accorde depuis 1976 des bourses d'études à deux sortants qui s'inscrivent à une majeure en sciences au collège.

130 La société Distrigas est membre fondateur de l'« Everett Business Education Cooperative » dont elle finance entièrement les activités, en plus d'être membre du conseil d'administration; cette coopérative accorde un financement supplémentaire aux écoles d'Everett qui désirent entreprendre des projets spéciaux, comme le tutorat en vue d'épreuves étalonnées et les excursions scolaires dans les musées de la région.

135 La société Distrigas commandite un concours scientifique pour les élèves de 6^e année et délègue des juges depuis la mise en place de l'activité, il y a plus de vingt (20) ans. Elle participe à différentes organisations communautaires, dont le conseil d'administration de la chambre de commerce d'Everett, le club « Rotary » et le club « Kiwanis ».

140 La société finance diverses équipes et initiatives sportives, dont la « Little League », et aide à payer les coûts rattachés au transport de l'équipe de football « Everett Huskies » aux parties de championnat.

145 Distrigas fournit au poste de police et au service des incendies de la ville d'Everett la formation et l'équipement supplémentaire requis pour travailler avec le GNL. Elle aide les personnes qui ont de la difficulté à payer leurs factures de services publics en gaz naturel pour chauffer leur maison en finançant en totalité un programme géré par un organisme à but non lucratif appelé « Citizens Energy ».

150 La société contribue financièrement à diverses célébrations communautaires telles que les parades du 4 juillet, les parades « Homecoming », les fêtes d'Halloween pour tous les enfants, les soupers de l'Action de grâce dans des centres de personnes âgées et des concerts.

155 Elle publie dans trois journaux qu'elle appuie. Elle donne aussi aux écoles publiques d'Everett du matériel scolaire, surtout dans le domaine des sciences, ainsi que des ordinateurs légèrement utilisés et d'autres équipements et fournitures.

160 De plus, Distrigas se classe au deuxième rang quant aux taxes perçues par la ville d'Everett; chaque année, la société verse à la ville des millions de dollars en taxes. En outre, la société nous permet, dans de nombreux cas, de recevoir des subventions de l'État et du gouvernement fédéral.

165 Avec la centrale électrique de Boston qui reçoit tout son gaz naturel requis pour produire l'électricité de la société Distrigas, cette dernière répond aux besoins en électricité de la ville de Boston. Distrigas produit également le gaz nécessaire pour chauffer les maisons et faire fonctionner les cuisinières dans les régions de Boston.

170 Distrigas approvisionne quarante-sept (47) terminaux de GNL en Nouvelle-Angleterre par camion-citerne. Ce GNL produit vingt pour cent (20 p. 100) des besoins en chauffage des résidences de la Nouvelle-Angleterre durant l'hiver.

175 Le chef du service des incendies et moi-même sommes venus ici pour vous expliquer nos vies et notre mode de vie alors que nous côtoyons le GNL depuis plus de trente-cinq (35) ans. Nous n'avons rien à gagner personnellement et nous ne voulons rien de plus que des associations avec d'autres municipalités et services des incendies. Donc, dès que le chef pompier aura parlé, je crois que vous devriez nous poser autant de questions que vous le souhaitez. Nous sommes ici pour y répondre et ce sera avec plaisir et le plus sincèrement possible. Donc, à vous Chef...

LE PRÉSIDENT :

180 Nous sommes heureux que vous soyez venu, Monsieur. Nous écouterons d'abord monsieur Butler puis nous poserons quelques questions.

Monsieur DAVID T. BUTLER :

185 Messieurs les Commissaires, j'aimerais commencer par m'excuser de ne pouvoir m'adresser à vous en français, malgré mes origines canadiennes-françaises.

LE PRÉSIDENT :

190 Un Butler avec des origines canadiennes-françaises?

Monsieur DAVID T. BUTLER :

195 Mes grands-parents seraient très déçus. Mon nom est David T. Butler et je suis le chef du service des incendies de la ville d'Everett, au Massachusetts. Je ne viens pas ici aujourd'hui pour vous parler en bien ou en mal des projets de GNL, mais je désire plutôt partager les expériences que j'ai vécues avec l'industrie du GNL.

200 Je suis pompier pour la ville d'Everett depuis vingt-neuf (29) ans et j'ai été capitaine en second de ce service pendant dix-huit (18) ans. Je suis, depuis sept (7) ans, chef du service. J'ai aussi le privilège d'être membre du comité technique 59A de la « National Fire Protection Association » qui est responsable d'établir les normes régissant la production, l'entreposage et la manutention du gaz naturel liquéfié.

205 La « National Fire Protection Association » est l'intervenant mondial par excellence en matière de prévention des incendies et une source de référence ultime quant à la sécurité publique. Les trois cents (300) codes de conduite rédigés par la NFPA et ses normes ont une influence sur tous les édifices, les procédés, les services, les plans et les installations dans les États-Unis d'Amérique ainsi que dans de nombreux autres pays.

210 Comme monsieur le maire l'a mentionné, le premier terminal de GNL construit aux États-Unis a été érigé dans notre ville. La construction des installations a commencé à la fin des années 1960. Les opérations ont démarré en 1971 et la première cargaison de GNL a été reçue en

215 novembre de la même année. Au fil des ans, nous avons établi une bonne relation de travail avec les exploitants du terminal et, comme l'a dit monsieur le maire, ils sont et ont toujours été de très bons voisins.

220 Selon mon expérience personnelle de première main avec l'industrie du GNL et ses activités maritimes et terrestres, je peux vous assurer que l'entreprise a un remarquable dossier, tant du point de vue de ses activités que de ses dispositions réglementaires qui sont tellement rigides qu'elles sont devenues la norme pour les industries des hydrocarbures dans le monde. Le dossier de sécurité du transport de GNL par citerne affiche des résultats cumulatifs plutôt impressionnants en raison de sa technologie en constante évolution, de ses équipements de sécurité, des procédures, de la formation et du programme d'entretien mis en place. Notre terminal reçoit maintenant plus de 225 soixante-dix (70) citernes chaque année et, en date d'hier, sept cent cinquante-cinq (755) transports entre Everett et les terminaux de liquéfaction de Trinidad et d'Algérie avaient été effectués sans incident.

230 J'ai sous mon commandement cent six (106) pompiers de carrière qui répondent à plus de cinq mille (5 000) appels d'urgence par année. Au cours des trente-cinq (35) années d'exploitation, nous avons eu trois (3) rejets de gaz naturel liquéfié au site de Distrigas à Everett qui ont requis l'intervention du service des incendies. Chaque rejet a été atténué et aucun n'a eu d'impact sur l'environnement ni entraîné de rupture dans la chaîne d'approvisionnement ni enflammé le produit. Cet excellent dossier de sécurité est le résultat combiné de normes de sécurité strictes en vigueur 235 sur le site et de la formation de qualité qu'a reçue mon service de la société.

240 L'identification de scénarios dangereux, l'analyse des probabilités avec le personnel responsable et tous les spécialistes du monde entier, et l'élaboration des mesures et des moyens précis requis en situation d'intervention font partie des activités quotidiennes des chefs des services des incendies en tant que professionnels dans le domaine. À titre de chef du service des incendies, ma principale responsabilité est de protéger la vie et les biens des citoyens qui vivent et travaillent dans ma ville et le plus important est la vie et la sécurité des pompiers sous mon commandement.

245 Les chefs des services des incendies doivent souvent déterminer si les risques sont acceptables, tant pour leurs pompiers que pour la collectivité. On s'attend à ce que les pompiers mettent leur vie en danger tous les jours, mais le chef d'un service des incendies n'accepterait jamais de mettre la vie de ses pompiers en danger à cause d'un risque inacceptable dont il connaissait l'existence.

250 Comme pour toutes les installations de ce genre, nous sommes conscients du fait qu'il y a des risques associés au fait qu'elles soient situées dans notre communauté, mais, si l'on tient compte des normes de sécurité en vigueur et de la qualité de la formation que nous avons reçue, nous croyons que les risques sont acceptables pour notre communauté.

255 Compte tenu de ces informations et sans vouloir influencer le chef du service des incendies de Lévis, monsieur Dominique Fortin, que j'ai rencontré une couple de fois pour discuter du GNL, je

crois avoir une bonne idée de ses motivations. En effet, nous partageons tous deux un métier qui nous passionne au plus haut point et je crois fermement qu'il ne tolérerait pas, lui non plus, une situation inacceptable en matière de sécurité.

260

Je vous remercie de m'avoir écouté et je vous souhaite une bonne conclusion des audiences en cours. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

265

Je vous remercie, Monsieur Butler, de votre intervention.

Monsieur le Maire, j'aimerais savoir, pour commencer, si le gouvernement du Canada, du Québec ou les autorités municipales de Lévis demandaient votre avis quant à l'élément principal ou à la plus grande difficulté qui devrait retenir leur attention avant qu'ils n'accordent le permis, quel conseil leur donneriez-vous, à la lumière de vos expériences?

270

Monsieur JOHN F. HANLON :

275

Je leur demanderais de se renseigner le plus possible sur le GNL et ses propriétés avant de prendre une décision, et ce, afin que leur décision soit basée sur ce qu'ils ont vraiment découvert et appris sur le sujet.

LE PRÉSIDENT :

280

Ensuite, à la lumière de vos propres expériences en termes d'activités, d'activités quotidiennes, quelle est la plus grande difficulté que vous avez rencontrée au cours de ces années, et relativement bien surmontée? Quelle difficulté devrait faire l'objet d'une attention particulière? Quel élément mettriez-vous en évidence relativement aux activités quotidiennes?

285

Monsieur JOHN F. HANLON :

Bien, je sais que leur sécurité a été renforcée de manière importante. Je pense que si nous considérons l'usine au moment de ses débuts à Everett, il y a de nombreuses années, c'était comme toute autre entreprise qui voulait avoir ses forces de sécurité, de sorte que personne n'accède à leurs bureaux, etc. Nous avons affaire à une entreprise de grande valeur et à un produit de grande valeur.

290

Je dois dire que quelque temps plus tard, nous avons aussi renforcé notre sécurité, surtout en raison des citernes qui arrivaient. Plusieurs des marins employés par les sociétés étrangères quittaient leur navire et tentaient de disparaître dans la nature d'Everett, ce fut le cas de onze (11) marins, plus précisément. Ils ont tous été retrouvés et reconduits à leur navire. La sécurité a donc été renforcée à ce moment, parce que personne ne surveillait ce qui quittait le navire, une surveillance s'exerçait seulement sur ce qui était chargé sur le navire.

295

300

Je pense que ce qui est arrivé ensuite, en termes de sécurité, est l'événement qu'on surnomme « Nine eleven »...

LE PRÉSIDENT :

305

Le 11 septembre.

Monsieur JOHN F. HANLON :

310

... étant donné les circonstances, la « Home and Security » a en quelque sorte insisté pour que nous renforçons la sécurité. Nous le faisons avec des caméras, avec des patrouilles. Maintenant, lorsqu'un véhicule pénètre dans le périmètre du site, on inspecte le dessous du véhicule. C'est même le cas pour mon véhicule, lorsque je m'y rends. Il est soumis au matériel de détection pour s'assurer que je ne transporte rien. Ce serait contraire à leurs principes. Ainsi...

315

LE PRÉSIDENT :

L'escorte, les hélicoptères, etc, ce n'était pas votre modus operandi avant le 11 septembre?

320

Monsieur JOHN F. HANLON :

Non.

LE PRÉSIDENT :

325

D'accord.

Monsieur JOHN F. HANLON :

330

Non.

LE PRÉSIDENT :

335

Autre chose, en termes de défis, en termes de gestion de l'infrastructure, de l'approche, etc. de la communauté?

Monsieur JOHN F. HANLON :

340

J'ai déjà mentionné à quelqu'un que la ville d'Everett avait, au tout début des années 1970, émis une ordonnance, soit un arrêté municipal, si c'est ainsi que vous l'appellez, stipulant que la société Distrigas n'avait aucun droit de regard sur toute procédure en matière de sécurité et d'incendie exigée par le chef du service des incendies d'Everett et que la société devait s'y

conformer. Cet arrêté est toujours en vigueur. Ainsi, lorsque nous demandons à Distrigas de faire certaines choses, elle ne pose aucune question et fait ce qui lui est demandé.

345

LE PRÉSIDENT :

Je vous pose la question sous un angle différent, vous avez vu le site, je suppose. Vous avez vu l'emplacement...

350

Monsieur JOHN F. HANLON :

Oui.

355

LE PRÉSIDENT :

... visé par le projet proposé; une autorisation doit être obtenue auprès du gouvernement pour sa construction. Y a-t-il, ici, un avantage ou un inconvénient comparativement au site chez vous au Massachusetts qui vous est apparent? Y en a-t-il plus d'un? Quels sont-ils?

360

Monsieur JOHN F. HANLON :

Je crois que l'avantage réside dans le fait que le produit était déchargé à partir d'une rivière qui se situait bien au-dessous du niveau du sol. Je ne suis pas sûr de la hauteur précise, peut-être quatre-vingts (80) pieds. Je suppose que c'est la distance qui sépare la rivière du rivage.

365

L'autre point, qui sera différent ici, concerne le gazoduc. À Everett, le gazoduc qui mène à l'usine est très court. Il est juste à côté, c'est pareil, contrairement à des emplacements qui seraient à une bonne distance.

370

LE PRÉSIDENT :

Oui.

375

Monsieur JOHN F. HANLON :

Je comprends que l'avantage à être si éloigné, dissocié des activités, est que l'usine sera partiellement cachée par le sol. Elle sera recouverte, entourée. Elle ne sera peut-être pas visible du quartier à proximité.

380

Mes citernes de GNL sont au même niveau que ma maison. Elles sont...

LE PRÉSIDENT :

385

Quelle distance sépare votre maison des citernes, Monsieur?

Monsieur JOHN F. HANLON :

390 Bien, je travaille à moins d'un (1) mille. De mon bureau, je peux voir les citernes de GNL en
deçà d'un (1) mille. Ma maison est encore plus près.

LE PRÉSIDENT :

395 Je vois.

Monsieur JOHN F. HANLON :

400 En passant, nous avons un gouvernement bicaméral, ce qui veut dire qu'il est constitué de
deux (2) assemblées. Nous avons quatre (4) conseillers et un (1) conseiller municipal qui vivent
encore plus près.

LE PRÉSIDENT :

405 Oui.

Monsieur JOHN F. HANLON :

410 Ce n'est pas un problème. Nous l'avons, c'est à nous et nous sommes à l'aise avec. Nous
dormons tous la nuit. Personne n'a peur. Nous pensons qu'ils font un bon travail. Je pense que
mon service des incendies fait un excellent travail, mais...

LE PRÉSIDENT :

415 Cela pourrait-il en être autrement?

Monsieur JOHN F. HANLON :

Vous avez raison.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Waaub?

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

425 Oui. Monsieur le Maire, est-ce que les dispositions réglementaires régissant l'utilisation du
territoire ont changé au fil du temps, dans le sens que le terminal de GNL aurait été, en premier lieu,
autorisé et, en deuxième lieu, accepté par la collectivité d'aujourd'hui?

430 **Monsieur JOHN F. HANLON :**

C'est une question difficile à répondre et il y a une bonne raison pour ça. C'est en 1965, en 1966 et en 1967, alors qu'ils sont venus poser ces questions, mais plus sérieusement en 1967, le conseil municipal avait l'autorité de déterminer l'emplacement du terminal de GNL dans notre ville et si, en fait, il accordait le permis au terminal.

435
De nos jours, le conseil municipal n'a plus ce pouvoir. Ce pouvoir est maintenant entre les mains de la « Federal Energy Regulation Commission » et du gouverneur de l'État. En ligne droite, le pouvoir incombe à la « Federal Energy Regulation Commission ».

440
Si l'usine devait se construire aujourd'hui, il est fort probable qu'il n'y aurait pas de place pour elle dans la ville d'Everett, parce que le territoire, après trente-cinq (35) ans, aurait été utilisé à d'autres fins. Mais si la situation était exactement la même qu'il y a trente-cinq (35) ans, je dirais que la « Federal Energy Regulation Commission » autoriserait sa construction. J'avance cela parce que
445 le site a été choisi pour une raison bien précise; il était autrefois un chantier de coke.

Les chantiers de coke sont des sites où l'on brûlait le charbon pour produire une fonte de première fusion qui était acheminée par rail vers Pittsburgh pour être transformée en vapeur. Mais il en résultait aussi un sous-produit, soit un gaz qui était entreposé dans ces quatre (4) grandes
450 citernes que nous avons là, je ne sais pas si vous les avez déjà vues, mais elles montent et descendent – très peu de personnes savent ce que sont ces citernes – dans le sol.

Lorsque les opérations ont cessé, les conduites étaient toujours là. Il y avait toujours une raison de se rendre dans la ville de Boston, tout comme aujourd'hui. Ils ont donc transformé les
455 citernes qui se trouvaient sur le site. C'était pareil. Donc, nous les avons toujours eues.

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

460 Puis-je poser une question dans le même sens à monsieur Butler?

Au sujet de la zone d'exclusion pour un usage résidentiel puisque vous avez dit que vous faisiez partie de la commission qui établit les normes. Comment évoluent les normes régissant l'installation de terminaux de GNL dans les zones urbaines de la région de Boston de nos jours?

465 **Monsieur JOHN F. HANLON :**

Bien, les normes de la « NFPA » définissent des zones de risques acceptables. En tant que membre du comité, je sais que le comité se penche actuellement sur l'étude des zones existantes pour voir si elles sont toujours pertinentes. Certains croient que les zones d'exclusion pourraient en fait être un peu plus restreintes.

LE PRÉSIDENT :

Un peu plus restreintes, un peu plus près des installations, en d'autres termes?

475

Monsieur DAVID T. BUTLER :

Oui.

480

LE PRÉSIDENT :

Ils croient maintenant que les zones sont trop grandes? Est-ce bien ce que vous dites?

Monsieur DAVID T. BUTLER :

485

Certains pensent qu'elles pourraient être trop grandes. Des études plus poussées sont en cours pour déterminer exactement quelles devraient être les limites des zones d'exclusion, plus particulièrement en cas de rejet à grande échelle. Il n'existe pas vraiment beaucoup d'études sur les rejets à grande échelle, mais je sais que des études portant sur les rejets de GNL à grande échelle sont prévues cet été.

490

LE PRÉSIDENT :

En se basant sur le principe que les zones d'exclusion actuelles pourraient être trop grandes?

495

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

Une zone résidentielle est...

500

Monsieur DAVID T. BUTLER :

Je crois que personne ne sait vraiment d'où proviennent ces données, en toute franchise.

505

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

Monsieur DAVID T. BUTLER :

510

Et je crois qu'ils tentent de valider ces données.

LE PRÉSIDENT :

515 D'accord.

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

520 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Paré?

525 **Monsieur JEAN PARÉ, commissaire :**

530 Peut-être une petite question relativement aux mesures de sécurité supplémentaires en place depuis le 11 septembre. En tenant compte de ces mesures et, tout bien considéré, si le même territoire était disponible pour installer un terminal de GNL, pensez-vous qu'un tel projet serait approuvé sur ce site, de nos jours?

Monsieur DAVID T. BUTLER :

535 En termes de mesures de sécurité, je suis content que vous me le demandiez parce j'aime bien parler de la question. Depuis le 11 septembre, de nombreuses mesures de sécurité extrêmes ont été prises relativement au GNL. J'ai participé à un bon nombre de réunions portant sur le GNL et je me considère privilégié d'avoir accès à une foule de renseignements extraits d'une multitude d'études.

540 Du point de vue personnel et professionnel et selon les commentaires reçus, je ne crois vraiment pas qu'un transporteur de GNL soit une cible intéressante pour des terroristes.

LE PRÉSIDENT :

545 Et pourquoi? Pourquoi pensez-vous ainsi?

Monsieur DAVID T. BUTLER :

550 On n'a qu'à penser aux techniques mises à contribution dans la construction de ces navires, je pense qu'ils sont simplement trop robustes. Je ne crois pas qu'ils puissent faire l'objet d'une attaque du littoral américain. Je pense simplement qu'ils ne sont pas si vulnérables.

555 Je pense aussi que les transporteurs de GNL ont fait l'objet de beaucoup d'attention, particulièrement dans ma ville. En plus des quelque soixante-dix (70) méthaniers qui accostent au port, nous recevons de nombreux transporteurs d'hydrocarbures. Nous avons aussi un excellent terminal maritime mobile à proximité de l'usine de GNL. Je pense que, peut-être, il faudrait que

beaucoup plus de...il y a beaucoup de mesures de sécurité autour du GNL et peut-être pas assez autour des hydrocarbures qui arrivent dans notre ville.

560 **Monsieur JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci, Monsieur le Chef Butler.

LE PRÉSIDENT :

565

Monsieur Waaub, une autre question?

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

570

Oui. Vous avez parlé de formation, Monsieur Butler. Quelle est la différence entre la formation standard d'un pompier et celle dont vous avez parlé, relativement aux pompiers affectés aux terminaux de GNL? Les efforts requis sont-ils plus considérables ou bien ...

Monsieur DAVID T. BUTLER :

575

Non. Par rapport à cette installation, je suis surtout préoccupé par l'importance pour mes pompiers d'être qualifiés afin de pouvoir intervenir en cas d'incidents courants pouvant survenir dans cette usine, comme les trois (3) incidents que j'ai mentionnés précédemment. Dans tous les cas, c'était des fuites, des fuites de produit causées par une défaillance mécanique ou une erreur humaine dans l'usine.

580

Il a toujours été important pour moi que mes pompiers aient la capacité d'intervenir dans le cas d'incidents de ce type. Ils sont bien entraînés à combattre les incendies, mais il y a certaines conditions particulières lorsqu'il s'agit, pour des pompiers au sol, de combattre les incendies de navires en mer.

585

LE PRÉSIDENT :

Oui.

590

Monsieur DAVID T. BUTLER :

Mes pompiers n'avaient aucune expérience dans le combat d'incendie en mer même si des navires accostaient chez nous. Nous avons mentionné cet état de choses aux représentants de l'exploitant de GNL de notre ville et ils ont fait en sorte que mes pompiers soient formés de manière à pouvoir intervenir en cas d'incidents de ce type.

595

Donc, c'est ce que je veux dire par formation spécialisée. Nous avons reçu une formation approfondie sur les nuages de vapeur, comment réagir en cas de rejet mineur pour éviter la

600 déflagration, et ce genre de choses qui ne surviennent qu'avec le GNL. Ce processus s'est avéré rentable pour nous.

LE PRÉSIDENT :

605 Oui.

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

610 Aucun équipement spécial ni...

Monsieur DAVID T. BUTLER :

Non, pas vraiment.

615 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire :

620 Merci.

LE PRÉSIDENT :

625 Monsieur le Maire, c'est très gentil de votre part d'être venu de l'État du Massachusetts pour partager ces réflexions avec nous.

630 Et, Monsieur Butler, je vous remercie de vos réponses et de vos efforts dans le but de partager certaines de vos réflexions avec vos petits cousins du Québec. Je vous remercie, Monsieur. Merci, Monsieur le Maire.