

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. PIERRE BÉLAND, président  
   M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION  
DE RÉSERVOIRS ADDITIONNELS D'ENTREPOSAGE  
DE PRODUITS LIQUIDES À MONTRÉAL-EST**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 1

Séance tenue le 13 février 2006, 19 h  
Centre culturel et sportif du Collège Mont-Royal  
555, rue Mousseau  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 13 FÉVRIER 2006.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST	
MARC LESSARD.....	6
CÉLYNE PICHÉ.....	8
COOPÉRATIVE LE FLEUVE DE L'ESPOIR et COOPÉRATIVE LES RIVES DU SAINT-LAURENT	
MARIE DUQUET, CAROLE MARTIN.....	9
COMITÉ DU PARC PROMENADE BELLERIVE	
YOLAND BERGERON, CLAUDE BERNARD.....	11
YOLAND RHÉAUME.....	14
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	17
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR.....	17
REPRISE DE LA SÉANCE.....	28
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
BRUCE WALKER.....	28
JEAN-PAUL GUÉNETTE.....	44
XAVIER DAXHELET.....	49
CÉLYNE PICHÉ.....	64
REPRISE DE LA SÉANCE.....	81
ROLAND RHÉAUME.....	81
PATRICK MALBOEUF.....	92
PHILIPPE CÔTÉ.....	105
RÉAL BERGERON.....	112

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm Terminaux Canadiens inc.

10 Je me nomme Pierre Béland, je préside cette commission et je suis assuré de la collaboration de mon collègue Louis Dériger qui agira comme commissaire.

15 Nous avons, comme tous les commissaires au BAPE, été assermentés devant le juge de la Cour supérieure et disposons donc de tous les pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui repose sur l'équité, l'intégrité, l'impartialité et la transparence.

20 Permettez-moi d'abord de vous présenter l'équipe en appui à la commission. D'abord à votre droite, à ma gauche, monsieur Yvon Deshaies, analyste, et madame Maude Durand, analyste, qui nous supporteront dans notre questionnement, notre analyse et dans la publication du rapport.

25 Tout à fait à l'arrière de la salle, plusieurs d'entre vous ont déjà fait connaissance avec madame Renée Poliquin qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, qui est responsable de la logistique, de la gestion des documents et qui assure le lien entre la commission et ses interlocuteurs.

30 À côté d'elle, vous avez monsieur Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication, qui est responsable des relations avec les citoyens et avec les médias ainsi que de la tenue du registre dont je vous parlerai un peu plus tard. Enfin, nous serons aidés dans nos travaux par madame Chantal Dumontier, agente de secrétariat.

35 L'organisation de ces séances publiques est sous la responsabilité du ministère des Services gouvernementaux. Le responsable, ce soir, est monsieur Daniel Moisan, accompagné de Jean Métivier, technicien du son.

Il est important de vous rappeler que tout ce qui se dit en audience est enregistré et sténotypé par madame Lise Maisonneuve que vous voyez ici à l'avant.

40 Ces transcriptions seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience et seront déposées à la fois sur le site Internet, dans la section réservée au projet que nous analysons, et elles seront aussi déposées dans un certain nombre de centres de

45 documentation ainsi que les autres documents déposés lors de cette audience. Et ces centres sont le bureau du BAPE à Québec, la bibliothèque de l'Université du Québec à Montréal et, localement, la bibliothèque de Mercier et la bibliothèque de Montréal-Est.

50 Permettez-moi maintenant de vous faire lecture du mandat de la commission qui a été rédigé dans une lettre adressée au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove, par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas J. Mulcair.

Alors, le 21 décembre 2005, le ministre disait que:

55 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage dans Montréal-Est par Canterm Terminaux Canadiens inc. et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

60 *Le mandat du bureau débutera le 13 février 2006.*

65 Cette date est celle d'aujourd'hui et nous débutons donc notre enquête, qui sera d'une durée maximale de quatre mois, le rapport du bureau devant être remis au ministre au plus tard le 13 juin 2006. Le ministre, quant à lui, a 60 jours pour rendre le rapport public.

70 À l'instar de toutes les commissions du BAPE, nous examinerons le projet en appliquant la notion d'environnement qui a été retenue par les tribunaux supérieurs, c'est-à-dire englobant les aspects biophysique, social, économique et culturel.

75 Le déroulement de cette soirée sera assez simple. Je vous donnerai incessamment quelques informations sur l'audience, sur la façon de procéder. Ensuite, nous entendrons les personnes qui ont demandé au ministre de tenir une audience, puis le promoteur nous présentera son projet, et, enfin, nous entendrons les questions du public.

80 Je vous rappelle qu'une audience est toujours divisée en deux parties. La première partie est une occasion pour les gens de s'informer du projet en posant des questions. Cette première partie débute ce soir, se poursuivra demain à 13 h 30 et à 19 h 30, ainsi que mercredi. Et si des séances supplémentaires sont requises, je les annoncerai au fur et à mesure.

Dans le cadre de notre enquête, donc, nous recevons les questions du public qui veut obtenir un éclairage sur le projet et se renseigner sur certains aspects qui ne sont pas clairs ou qui demandent des précisions. La commission aussi a son questionnement et, la plupart du temps, les commissaires posent leurs questions dans la foulée de celles du public. Notez que

85 ce questionnement pourrait se poursuivre après les séances de la première partie de l'audience. Dans ce cas, les questions et les réponses seront par écrit et seront déposées comme documents officiels de notre enquête toujours sur le site du BAPE et dans les centres de documentation que j'ai nommés tout à l'heure.

90 Cette première partie donc permet de cerner le projet et les enjeux qui sont relatifs à ce projet. Elle ne sert pas à entendre les opinions sur le projet, ceux qui favorisent ou ne favorisent pas le projet. Nous ne voulons pas entendre ces commentaires lors de la première partie de l'audience mais nous voulons les entendre lors de la seconde partie de l'audience.

95 Cette seconde partie justement est l'occasion d'entendre les mémoires des gens qui ont suivi le dossier et qui veulent s'exprimer et nous proposer leur opinion. Cette seconde partie débutera le lundi, 13 mars prochain. C'est-à-dire que nous accordons un délai d'une semaine de plus que les 21 jours réglementaires, ceci afin de permettre à chacun de bien analyser le dossier et de préparer son mémoire.

100 Je vous demanderais d'ailleurs de signifier, dans les jours qui viennent, à la coordonnatrice de la commission, madame Poliquin à l'arrière de la salle, ou par téléphone ou par courriel ou autrement votre intention de déposer un mémoire. Cela permet de mieux nous préparer pour la seconde partie de l'audience. Et vous devrez donc faire parvenir vos mémoires  
105 au plus tard le 9 mars 2006 afin de nous permettre d'en faire la lecture au préalable. Vous pouvez également déposer un mémoire sans venir le présenter à la seconde partie de l'audience; si c'est le cas, vous n'avez qu'à le mentionner à madame Poliquin.

110 Après la deuxième partie de l'audience, la commission rédigera son rapport pour le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état de notre analyse, de nos constats sur le projet et les avis sur divers sujets que nous pourrions vouloir transmettre au ministre.

115 Alors, ce soir donc et pour les autres séances de la première partie, nous procéderons toujours de la même façon.

120 Permettez-moi d'abord de vous expliquer un peu la disposition de la salle. Outre l'équipe de la commission que j'ai présentée tout à l'heure, vous avez à ma gauche les personnes-ressources que je vous présente maintenant. Et si, lorsque je vous nommerai, vous avez aussi d'autres membres de votre équipe qui sont présents dans la salle, je vous prierais de les présenter.

Alors, au ministère de la Santé et des Services sociaux, monsieur Jocelyn Lavigne.

125 Pour la Ville de Montréal, monsieur Michel Archambault.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

130 Je suis accompagné pour la Ville de Montréal de madame Manon Brûlé du Service de la  
mise en valeur du territoire, conformité réglementaire; de monsieur Guy Pellerin, Service  
infrastructures, transport, environnement et circulation; de monsieur Yves Bourassa, du Service  
135 infrastructures, transport, environnement, responsable des questions environnementales et  
contrôle des rejets industriels; et de madame Valérie Gagnon du Service sécurité incendie sur  
les questions de mesures d'urgence; et de monsieur Guy Bédard, chargé de planification à  
l'arrondissement Mercier/Hochelaga/Maisonneuve.

**LE PRÉSIDENT :**

140 Merci, monsieur Archambault. Pour la Ville de Montréal-Est, monsieur André Billette.  
Bonsoir, monsieur!

Au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame  
Diane Gagnon, chargée de projet, de la Direction des évaluations environnementales.

145 **Mme DIANE GAGNON :**

Je suis accompagnée ce soir de André Antoine de la Direction régionale Montréal, Laval,  
Lanaudière, Laurentides, qui pourra discuter des questions plus d'ordre du secteur; madame  
Marie-Claude Théberge, notre spécialiste en analyste de risques technologiques; et de monsieur  
150 Georges Gabra, qui pourra discuter de la partie air. D'autres spécialistes pourront être rejoints par  
téléphone au cours des séances, selon nos besoins.

**LE PRÉSIDENT :**

155 Merci. Pour l'Association industrielle de l'Est de Montréal, monsieur Pierre Fratolillo.  
Bonsoir, monsieur. Au ministère des Transports, madame Sylvie Tanguay. Ministère des  
Ressources naturelles et de la Faune, monsieur Raynald Archambault. Bonsoir, monsieur.  
Ministère de la Sécurité publique, monsieur Paul Lefebvre.

160 Alors, ces personnes seront ici pour répondre à des questions sur certains aspects du  
projet. Et vos représentants qui sont dans la salle voudront bien s'avancer à un micro qui est au  
bout d'une table ici, pour répondre aux questions si besoin est.

165 La commission a de plus informé quelques organismes du fait qu'elle pourrait faire appel à  
leurs connaissances. Il s'agit du Canadien National, de la Communauté métropolitaine de  
Montréal, du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, du  
Port de Montréal, Transports Canada et Environnement Canada. Alors, ces personnes pourront  
être rejoints par téléphone s'il le faut.

170           Maintenant, la table centrale devant moi est celle où les membres du public viendront pour poser leurs questions. Pour ce faire, il faut être au préalable inscrit au registre et ce registre sera ouvert à la pause dans quelques minutes. Et lors de cette pause donc, vous pourrez vous inscrire au registre.

175           Lorsque vous venez à l'avant, le nombre de questions permis est de trois. Ceci, c'est simplement pour permettre au plus grand nombre de personnes de venir à leur tour poser des questions. Ne vous inquiétez pas, vous pouvez vous inscrire au registre autant de fois que vous le voulez.

180           Et je vous demanderais aussi d'éviter les préambules à vos questions. Ce n'est pas le moment de nous présenter votre curriculum vitae ou l'organisme pour lequel vous travaillez, c'est le moment de poser une question, et peut-être aurez-vous quelques explications à nous donner pour qu'on comprenne bien la question, mais c'est le seul genre de préambule que nous accepterons.

185           Toute question doit m'être adressée à moi. Je retournerai la question à la personne qui me semble la plus habilitée à répondre et, sinon, on fera une recherche jusqu'à temps qu'on trouve la bonne personne et la bonne réponse. Et ces réponses me seront adressées aussi. Ceci dans le but d'éviter les échanges directs entre les participants.

190           Nous ne tolérons aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser des débats sereins et de trouver les réponses à nos questions est de se faire éventuellement une opinion sur le projet et de respecter ces règles de procédure qui nous permettent d'avancer lentement et sûrement.

195           J'en profite pour vous rappeler que la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et qu'elle a le devoir d'agir équitablement envers tous.

200           Les questions qui n'auront pas reçu de réponse immédiatement, soit des représentants du promoteur, soit des personnes-ressources, en recevront une le plus tôt possible. La commission se chargera de les obtenir aux séances suivantes; sinon, elles seront remises par écrit et déposées avec les autres documents sur le site du BAPE et dans les centres de documentation.

205           Il arrive, comme élément de réponse ou pour supporter une question, qu'un participant quel qu'il soit dépose un document. Ça devient un document officiel de la commission, qui reçoit une cote et qui est déposé à son tour dans le registre de tous les documents de la commission. Et en passant, il y a une boîte derrière qui est bleue, dans laquelle tous les

210 documents déposés à ce jour, une copie de ces documents se retrouve et tous les nouveaux documents y seront ajoutés au fur et à mesure que nous procéderons.

Nous avons une procédure pour traiter des documents qui sont jugés confidentiels. Si cela se présentait, je vous indiquerai comment nous allons procéder.

215 Si, par contre, un participant désire déposer une information ou un document mais il a des doutes sur la confidentialité, il peut s'adresser tout simplement à madame Poliquin qui verra à demander l'avis de la commission.

220 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et que nous mettons à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Donc, dans le but de nous aider à mieux vous servir, je vous demande de bien vouloir remplir le questionnaire. Il est disponible à l'arrière auprès des membres de la commission.

225 Nous arrivons donc au coeur du sujet de ce soir. Durant la période d'information et de consultation publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a reçu cinq requêtes de demande d'audience. Et comme c'est la règle dans les audiences du BAPE, je vais maintenant inviter tour à tour chacun de ces requérants à venir présenter les motifs de leur demande d'audience publique.

230 J'appelle donc le Collectif en environnement Mercier-Est représenté par monsieur Marc Lessard. Si vous voulez vous avancer et venir nous présenter les motifs de votre requête, monsieur Lessard.

235 **M. MARC LESSARD :**

Bonsoir, monsieur le président.

240 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

245 **M. MARC LESSARD :**

Donc, premièrement, le Collectif en environnement, c'est un organisme formé de citoyens du quartier Mercier-Est, qui existe depuis maintenant une quinzaine d'années. Cet organisme évidemment cherche à travailler à l'amélioration de la qualité dans le quartier et à promouvoir finalement des valeurs environnementales.

250 Nous participons à beaucoup de tables de concertation dans le quartier et, je dirais, dans l'est de Montréal. Rapidement, une des premières, c'est Solidarité Mercier-Est, qui est



une table de quartier, qui voit à l'implication des citoyens et des organismes et à l'amélioration de la qualité de vie dans Mercier-Est. Un autre organisme, c'est le CMMI, le Comité mixte municipal-industrie qui travaille sur les mesures d'urgence dans la zone industrielle de l'est de Montréal.

255

Nous participons aussi à différents CLIC, les Comités de liaison industrie-communauté, plusieurs de nos membres sont sur certains de ces comités de liaison, ainsi que la ZIP Jacques-Cartier, la zone d'intervention prioritaire qui, elle, travaille sur le fleuve Saint-Laurent à l'amélioration, à la réalisation finalement des usages du fleuve Saint-Laurent.

260

Le projet de construction de réservoirs additionnels pour l'entreposage de produits pétroliers par la compagnie Canterm à distance très rapprochée d'un secteur résidentiel nous inquiète quant à son impact sur la sécurité des résidents. Selon l'analyse de risque de l'étude d'impact, le scénario du pire cas, la rupture subite d'un réservoir de 150 barils d'essence, prévoit un rayon d'impact de 825 mètres. À l'intérieur de ce rayon, nous retrouvons trois écoles primaires, un CLSC, un secteur résidentiel densément peuplé.

265

Depuis plusieurs années, nous faisons valoir auprès des autorités publiques et des représentants industriels la nécessité d'une zone de transition esthétique et sécuritaire entre les secteurs résidentiels et industriels. Ce projet, celui de Canterm, ne nous semble pas, au point de vue de l'urbanisme, favoriser une intégration harmonieuse entre le résidentiel et l'industriel lourd.

270

En outre, faut-il le rappeler, la qualité de l'air dans l'Est de Montréal est la moins bonne de toute l'île. À titre d'exemple, en 2004, le pourcentage de benzène, constituant de l'essence et puissant cancérigène, a augmenté de plus de 50 %. Nous sommes également préoccupés par le manque d'information sur les émissions atmosphériques passées et présentes produites par la compagnie. La disponibilité de ces données sera d'autant plus nécessaire que le volume de produits pétroliers transitant aux installations de Canterm augmentera d'à peu près 400 %.

275

Quel sera également l'impact sonore des déplacements accrus de wagons-citernes tout près des résidences et des transbordements plus nombreux de bateaux à toute heure du jour et de la nuit? Quant aux données concernant l'augmentation du camionnage dans les rues du quartier, elles mériteraient à notre avis d'être clarifiées.

280

En conclusion, compte tenu des impacts potentiels de ce projet sur la sécurité et la qualité de vie des résidents de notre quartier, nous vous demandons, monsieur le ministre, de tenir des audiences publiques.

285

**LE PRÉSIDENT :**

290

Merci, monsieur Lessard.

J'inviterais maintenant madame Célyne Piché.

295 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bonsoir!

300 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

305 Moi, je suis désolée, je n'ai pas amené ma copie mais je vais dire en gros ce que j'avais écrit dans ma lettre.

310 Moi, je suis résidente de Mercier-Est. Je suis à deux rues de la compagnie Canterm. Moi, j'avais écrit cette demande-là, cette requête-là parce que je suis inquiète. Ça rejoint pas mal ce que monsieur Lessard a apporté comme sujet.

315 Ce n'est pas seulement aussi sur la qualité de l'air, mais ça peut être aussi concernant aussi s'il y a des bris souterrains, que ce soit des fissures ou quoi que ce soit, des pipelines ou des réseaux, des conduits. Est-ce que la terre est contaminée? On a nos réseaux aussi d'aqueduc, tout ça.

320 Il y a aussi les bateaux. Le terminal 94, déjà il y a certains bateaux, quand ils déchargent tout ça, ça fait énormément de bruit et il n'y a pas de loi non plus qui peut altérer ça. Donc, ça va doubler aussi.

325 Concernant les trains aussi, c'est la même chose que monsieur Lessard a dit. Puis c'est très proche aussi des résidences. Moi, ça m'inquiète parce qu'il y a un parc. Il y a beaucoup d'enfants qui jouent dans le coin. Il y a beaucoup de choses qui doivent être clarifiées dans le transport, oui, mais aussi dans la façon que c'est projeté comme le projet.

330 Je ne sais pas si la compagnie Canterm... je sais qu'ils veulent prendre de l'expansion, c'est une question monétaire, on peut comprendre, il y a un marché à quelque part. Mais il faut tenir compte que quand il y a des résidences, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Je ne comprends pas que c'est toujours approuvé et que c'est toujours mis de l'avant quand même, malgré tout. Ça, j'ai beaucoup de difficulté avec ça.

Monsieur Lessard a abordé aussi le fait que ce n'est pas seulement des résidents qu'il y a dans le coin, qu'il y a des garderies, tout ça, il y a beaucoup de petites garderies privées qui sont dans le coin. Il y a le parc Bellerive aussi, qu'il y a beaucoup de personnes qui vont là. Il y

335 a notre flore, notre faune ou quoi que ce soit.

340 C'est vrai que la qualité de l'air est très, très néfaste. Moi, je m'occupe beaucoup d'enfants et, régulièrement, il y a beaucoup d'enfants dans mon secteur qui souffrent d'asthme et tout ça. Et ça m'inquiète de voir que ça va doubler et même tripler. Et qu'est-ce que ça va être pour l'avenir.

345 Pour terminer, je me questionne aussi sur quelle sorte d'héritage qu'on va offrir à nos enfants? Est-ce qu'on prend de l'expansion, on veut se faire de l'argent de plus en plus au risque de mettre l'environnement et notre santé en jeu ou bien on tient compte de tout? C'est pour ça que moi, j'avais envoyé cette requête-là, pour que ça soit plus éclairci avec d'autres personnes.

**LE PRÉSIDENT :**

350 Merci, madame Piché.

J'invite maintenant la Coopérative Le Fleuve de l'Espoir et la Coopérative Les Rives du Saint-Laurent, madame Marie Duquet et madame Carole Martin.

**Mme MARIE DUQUET :**

355 Bonsoir.

**Mme CAROLE MARTIN :**

360 Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

365 Bonsoir, madame Martin et madame Duquet.

**Mme MARIE DUQUET :**

Je vais vous lire notre lettre. Je pense qu'elle est assez complète, très claire.

370 *Nous sommes les représentants de deux groupes de citoyens de la Ville de Montréal-Est regroupés dans deux coopératives d'habitation situées dans le quadrilatère des rues Georges V, Notre-Dame et David, le quatrième côté du carré étant fermé par la voie ferrée du Canadien National et par les terrains de la compagnie Canterm.*

375 *Nous représentons plus de 338 personnes, dont 113 membres engagés dans les coops*

et leurs conjoints, sans oublier leurs 225 enfants et animaux de compagnie. En d'autres mots, tout un quartier dans un petit lopin de terre.

380 Nous avons rêvé de pouvoir vivre de manière plus agréable en choisissant d'aménager dans ces logements près du fleuve et du grand parc riverain. Nous avons été séduits par les paroles des responsables des organismes du gouvernement, le G.R.T. Bâtir son quartier, la Ville de Montréal, la Ville de Montréal-Est. Nous avons cru que vivre dans un environnement sain avec des grands espaces tout en bénéficiant de coûts de loyer abordables serait le mieux pour nos familles.

385 Quelle ne fut pas notre surprise de constater le bruit du camionnage, la pollution que cela amène et les vibrations causées à nos maisons. Au fur et à mesure que le temps passe, nous ne pouvons que constater la mauvaise qualité de l'air et la pollution qui nous entoure. Même à l'intérieur des logements, la poussière s'accumule de façon insensée. La santé des locataires a  
390 commencé à être affectée et les enfants sont entourés de gros camions pour se rendre à l'école ou jouer à l'extérieur.

Après environ deux ans d'habitation dans ces coops, nous commençons tout juste à nous adapter à cet environnement et, malgré notre grande déception, nous essayons d'accepter les  
395 sapins qu'on nous a vendus sans honte. Mais nous sommes capables de faire apporter des améliorations à notre sort et nous y travaillons ardemment tous les jours. Nous ne nous avouons pas encore vaincus, loin de là.

400 Cependant, ayant été avisés tardivement d'une rencontre d'information au sujet du projet Canterm, nous avons pris la peine d'y assister, dans notre intérêt. Nous avons été stupéfaits et très déçus de prendre connaissance de ce projet d'augmentation des réservoirs de Canterm, et ce, à côté de chez nous, dans notre cour.

405 De plus, les représentants de la compagnie Canterm faussent la vérité en taisant dans leurs documents d'information des faits très importants pour les gens du quartier. La qualité de l'air sera grandement affectée lorsque ces nouveaux réservoirs seront en opération dans trois ou quatre ans et que les camions et les trains viendront les visiter en plus grand nombre que présentement.

410 Qu'advient-il des citoyens, des personnes, des enfants lorsque la qualité de l'air sera pire que ce qu'elle est présentement. On sait déjà qu'elle est la pire sur l'île de Montréal, voir rapport annuel 2004 sur Réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal.

415 Comment se fait-il que la compagnie Canterm puisse développer son entreprise si près des habitations et des gens? Pourquoi la compagnie n'a pas acheté les terrains sur lesquels les deux coops ont été construites? Pourquoi laisser construire des habitations si près des usines et des réservoirs de liquides dangereux?

420 *Pourquoi la sécurité des citoyens n'entre pas en ligne de compte aux yeux du  
gouvernement quand il est temps de planifier des terrains industriels? Qui sera responsable et  
prendra en charge toutes les personnes qui deviendront malades et qui seront obligées de se faire  
soigner dans le système actuel de la santé au Québec? Qui assumera les coûts reliés aux pertes  
de salaire à cause des maladies entourant la présence des réservoirs?*

425 *La Ville de Montréal-Est, est-elle une ville pour les industries polluantes au détriment des  
citoyens? Pourquoi conserver les quartiers résidentiels alors? Comment peut-on nous assurer  
que ces réservoirs ne causeront jamais de désastre écologique ou de catastrophe terrible aux  
quartiers les plus proches? La préservation des eaux du fleuve a-t-elle été étudiée en rapport avec  
ce projet?*

430 *En conclusion, monsieur le commissaire, nous demandons une audition et une enquête  
pour répondre à nos questions.*

**LE PRÉSIDENT :**

435  
Merci, mesdames.

J'appelle maintenant le Comité du parc promenade Bellerive, représenté par monsieur  
Yoland Bergeron. Bonsoir, monsieur Bergeron. Pour la transcription, j'aimerais que la personne  
440 qui vous accompagne se présente.

**M. CLAUDE BERNARD :**

Oui, Claude Bernard, personne-ressource auprès du même organisme.

445  
**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bernard. Allez-y, monsieur Bergeron.

450 **M. YOLAND BERGERON :**

Merci, monsieur le président. Bonsoir à tous. Je vais laisser monsieur Bernard faire  
l'introduction et je vais par la suite lire la requête que nous avons présentée au ministre.

455 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. CLAUDE BERNARD :**

460

L'introduction est très courte, monsieur le président.

465

Dans le cadre du projet de la pétrolière Canterm à Montréal-Est, nous profitons de l'occasion pour saluer toutes les parties prenantes à l'étude du projet qui vise en bonne partie à la sécurité générale de la population tant ouvrière en site que résidentielle en partie, mais enclavée par ce projet.

470

Nous remercions le BAPE et son personnel ainsi que tous les autres organismes politico-socio-économiques présents et visés par Canterm. Nous soulignons aussi la présence de la presse régionale qui, par sa vocation, nous informe de tout ce qui se passe ici. Merci bien, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

475

Je vous remercie.

**M. YOLAND BERGERON :**

480

Alors, voici la demande que nous avons acheminée au ministre. Nous disions:

485

*Monsieur le ministre, le Comité du parc promenade Bellerive est actif depuis les audiences du BAPE pour le quai récréatif à déversement occasionnel de neige dans le Saint-Laurent en 1982. Bien que nos principales préoccupations soient liées à la protection et la promotion de ce magnifique espace vert/bleu qu'est la promenade Bellerive face au parc national des îles de Boucherville, le comité participe également au sein de notre collectivité à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement.*

490

*Lors des audiences du BAPE sur l'autoroute Notre-Dame, le comité a présenté un mémoire sur la problématique du camionnage de transit dans les quartiers résidentiels de Longue-Pointe et de Tétreaultville. Il en a été de même lors de la consultation sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2004 ainsi qu'à la Commission sur le transport de la Ville de Montréal cet été.*

495

*Alors, monsieur le ministre, partagez nos inquiétudes concernant l'augmentation du nombre de camions-citernes au contenu dangereux qui devront circuler sur la rue Notre-Dame entre le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et la rue Lakefield à travers nos quartiers strictement résidentiels si le projet de Canterm se réalise.*

500

*De plus, lors de la consultation sur le Plan d'urbanisme de Montréal, nous avons également proposé des mesures de mitigation en ce qui concerne l'interface industrio-résidentiel aux limites de Montréal-Est et de Tétreaultville. De même, lors du sommet de Montréal de 2002,*

les arrondissements de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ainsi que ceux de Montréal-Est-Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles ont convenu de favoriser davantage la mise en place de zones tampons entre les usages incompatibles afin de réduire les irritants en plus de soutenir les actions visant l'embellissement des abords des zones industrielles.

Alors, partagez notre étonnement lorsque le promoteur Canterm nous dit qu'aucune zone tampon n'est prévue sur le site près du fleuve à proximité du parc promenade Bellerive et des résidences qui y sont limitrophes.

Lors de la présentation à la population d'un projet similaire d'addition de réservoirs de produits pétroliers, la compagnie Pétro-Canada expliquait qu'il y aura une réduction des émissions de composés organiques volatils, les COV, notamment le benzène, durant la période d'exploitation.

Alors, partagez notre stupéfaction en apprenant que malgré l'installation planifiée de récupérateurs de vapeur, la compagnie Canterm prévoit une augmentation des émissions dans l'air à partir de 2008. Soulignons que, selon les rapports disponibles, les rejets sur place des composés organiques volatils ont presque triplé entre 2002 et 2004.

Lors de la séance d'information tenue par le BAPE, le 16 novembre dernier, le promoteur nous a répondu que le sol n'a pas besoin d'être compacté sous les futurs réservoirs car au nord de la rue Sainte-Julie le sous-sol offre un support adéquat, celui-ci n'étant pas le fruit de remblayages antérieurs.

Alors, partagez nos inquiétudes à l'égard des impacts potentiels lors du compactage du sol composé de remblai sur le K-3 au sud de la rue Sainte-Julie, tant pour le bruit, les poussières et les vibrations.

Quel sera pour notre quartier résidentiel l'impact sonore généré par les pompes pas très silencieuses des bateaux amarrés chez Canterm, étant donné qu'il y en aura davantage, et ce, même la nuit?

En conclusion, compte tenu des impacts potentiels de ce projet pour la sécurité et la qualité de vie des résidents de notre quartier, nous vous demandons, monsieur le ministre, de tenir des audiences publiques.

Espérant une réponse favorable, veuillez agréer nos salutations des plus distinguées.

**LE PRÉSIDENT :**

Messieurs, merci.

J'invite enfin le cinquième requérant, monsieur Roland Rhéaume, à venir nous

545 présenter les motifs de sa requête.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Voici:

550

*Dans le cadre du projet de construction de réservoirs additionnels de Canterm Terminaux Canadiens inc., je désire vous présenter une demande d'audience publique pour les motifs suivants.*

555

*Le 30 juin 1975, la Ville de Montréal-Est accordait par résolution # 75-559 à un promoteur du nom de Bernard Gagné inc. un permis de construction d'un parc de distribution à l'angle des rues Lakefield et Notre-Dame.*

560

*Le ministère de l'Environnement n'existait pas à cette date. Aucune séance d'information et de consultation n'a été faite sur ce projet. De plus, la résolution n'indiquait pas clairement s'il s'agissait de construction de réservoirs et aussi l'endroit exact du site. On aurait peut-être dû lire pour cette demande de permis «sur un terrain au sud de la rue Hochelaga, entre les rues Lakefield et Georges V.»*

565

*Quelques années plus tard, la compagnie Olco démantelait tous les réservoirs sur ce site pour des raisons économiques.*

*«On l'appelle «À Georges V»*

570

*Séparé par une vaste zone industrielle, ce petit quartier résidentiel situé à la limite ouest de la Ville de Montréal-Est a été complètement transformé par l'arrivée de deux projets de coopératives d'habitation totalisant 113 nouveaux logements, dont il y a 207 enfants. De plus, plusieurs transactions immobilières ont favorisé l'ajout de jeunes familles avec enfants également à proximité du projet de construction des réservoirs.*

575

*Déjà largement défavorisés par la qualité de l'air, par la pollution de la vue et du bruit due en partie par la centaine de camions qui transigent dans le voisinage, je suis convaincu qu'elles le seront davantage si le projet se concrétise.*

580

*Contremaître d'entretien du parc des réservoirs d'une raffinerie de l'Est de Montréal, j'affirme que peu importe la procédure appliquée, beaucoup de vapeurs de produits pétroliers s'échapperont dans l'atmosphère.*

585

*Quand une bande d'étanchéité d'un toit flottant d'un réservoir fait défaut, le produit s'introduit sur le dessus du toit; l'accumulation et le poids du liquide le fait caler. Pour le réparer, on doit le vider, installer des plaques d'obturation pour l'isoler, ouvrir des bouches d'entrées,*



normalement quatre au bas, quatre sur le toit. Par la suite, soit qu'on y installe une pompe mobile pour enlever le reste du produit à la base du réservoir ou on utilise un camion siphon. La prochaine étape est l'installation de ventilateurs pour éliminer les vapeurs restantes à l'atmosphère.

590 Après quelques jours, si l'endroit est jugé sécuritaire, le responsable en sécurité émet un permis de travail en milieu clos.

L'installation de plaques d'obturation laisse également échapper des vapeurs nocives à l'atmosphère. À l'occasion, il faut drainer l'eau accumulée au fond du réservoir dû à la condensation produite par le changement de température. Le drainage se fait à l'atmosphère.

595 Dans tous les cas, la qualité de l'air en est affectée.

Comme alternative, la construction de ce nouveau parc d'entreposage pourrait être réalisée au nord-est sur le terrain de la compagnie Lafarge Canada inc. ou plus à l'est sur une

600 partie du terrain de l'ancienne raffinerie Esso Impérial, terrain déjà décontaminé.

Que la Ville de Montréal-Est négocie l'achat de ce terrain et tenant compte de l'évaluation du coût de la décontamination de ce dernier, qu'une zone tampon soit créée avec écran visuel. Favoriser la création de nouveaux espaces verts pour fins de parc et d'activités récréatives déjà

605 déficients pour cette nouvelle clientèle. Promouvoir le projet de construction du boulevard Bourget afin que cette voie relie l'autoroute 40, direction est ou ouest via le viaduc déjà construit à cette fin, au secteur industriel de Montréal-Est. Le tracé indiqué passe par la zone industrielle de la ville.

L'intérêt que j'ai développé pour ce projet fait suite au contact que j'ai eu avec les résidents du secteur lors de ma campagne électorale à titre de candidat indépendant au poste de conseiller municipal. J'ai été touché par leurs propos axés toujours sur l'environnement. C'est le secteur le

610 plus défavorisé à ce niveau à Montréal-Est.

Quel monde réservons-nous à nos enfants en privilégiant le développement économique plutôt que celui de la famille et de son milieu de vie?

615

On peut également être motivés par un écrit qui nous porte à réfléchir sur nos responsabilités en tant que citoyens. Je le partage avec vous:

«Je voudrais que l'on n'oublie pas combien les membres d'une société doivent pouvoir compter les uns sur les autres, que l'on ait conscience que les petits doivent pouvoir s'appuyer sur les grands, les vieux sur les jeunes et que nous dépendons tous les uns des autres, ici et ailleurs dans le monde.

620

625 C'est tout, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Rhéaume. Je remercie les cinq requérants.

630

Je donne maintenant la parole au promoteur, à son porte-parole, monsieur Richard Pouliot, à qui je demanderai de nous présenter son équipe et ensuite de nous faire une brève présentation de son projet.

635

**M. RICHARD POULIOT :**

Merci, monsieur le président. Mon nom est Richard Pouliot. Je suis directeur de Canterm, membre du conseil d'administration et, à ce titre-là, je suis responsable du projet d'expansion qui est soumis à votre attention.

640

À ma gauche, monsieur Claude Veilleux du groupe-conseil UDA, qui agit à titre de coordonnateur de l'étude d'impact, et à ma droite, monsieur Jean Halde, président de DDH Environnement qui a fait l'étude de risque. Nous accompagnent également monsieur Marcel Picard de DDH qui a fait les analyses en question et monsieur Paul Pichette de Paul Pichette & associés, qui a été impliqué et qui est impliqué dans la construction chez Canterm.

645

Monsieur le président, vous avez à l'écran essentiellement la table de matière de la présentation de ce soir. Je vais rapidement parler de Canterm. Je vais parler du projet. Je vais demander à monsieur Veilleux de parler de la démarche environnementale.

650

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Pouliot, nous allons essayer de régler nos problèmes techniques. Comme toujours, ça va être très court ou très long.

655

Monsieur Pouliot, pendant que monsieur Moisan s'affaire, nous avons demandé certains documents au préalable. Est-ce que vous avez déposé déjà ces documents ou vous allez nous les déposer ce soir?

660

**M. RICHARD POULIOT :**

Nous allons effectivement les déposer ce soir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

665

Est-ce qu'on peut le faire maintenant? Est-ce que c'est possible?

**M. RICHARD POULIOT :**

670

Oui, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! voilà, nous allons procéder donc avec le dépôt des documents.

675 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur Veilleux va vous répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

680

Monsieur Veilleux.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

685

Bonsoir, monsieur le président. On va déposer, en fait, quatre documents, voire la présentation que vous allez voir ce soir.

Il va avoir un tableau aussi qui liste les lots touchés ainsi que différentes précisions concernant les superficies, etc.

690

Il y a également l'entente entre Interquisa Canada et Canterm concernant la prise d'eau. Et il y a une correction qu'on voudrait apporter à l'annexe 2 du document justement au projet, qui est la pièce DA1, qu'on va vous déposer également.

695

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci, monsieur Moisan. Nous constatons que ce n'est pas votre première audience.

700

Alors, monsieur Pouliot, je pense que nous sommes prêts?

**M. RICHARD POULIOT :**

705

Merci, monsieur le président. Comme je vous le disais, vous avez à l'écran le plan de présentation de ce soir. Essentiellement, je vais dire quelques mots sur Canterm, évidemment du projet. Je vais demander à monsieur Veilleux de parler de la démarche environnementale et monsieur Halde traitera des questions touchant l'analyse des risques technologiques.

710

En premier lieu, laissez-moi vous dire juste un mot sur Canterm. Canterm est une compagnie privée canadienne qui résulte d'une association entre le Groupe Pétrolier Olco, qui est le plus grand distributeur de produits pétroliers dans l'est du Canada situé à Montréal-Est, et la compagnie Neste Canada, une filiale de Neste Oil de Finlande qui est, en fait, la compagnie

715 nationale des pétroles de Finlande. Ces deux compagnies se sont associées en l'an 2000, ont créé Terminaux Canadiens Canterm, ont racheté les terminaux qui appartenaient à l'époque à Olco à Montréal et à Québec.

720 Donc, ils occupent un espace qui a été en exploitation depuis plusieurs décennies, qui dans les années 50 faisait partie de la raffinerie de BP et BP est devenue Pétro-Canada. Pétro-Canada a cédé ses droits, notamment le bail au quai 94, à Olco en 1984. Et en l'an 2000, Canterm a repris les droits sur ce bail à long terme avec le Port de Montréal de la compagnie Olco.

725 Quels sont les objectifs de ce projet? Essentiellement, ils sont de trois ordres: premièrement, répondre à une demande croissante de ses clients pour l'entreposage de produits surtout pétroliers et de produits liquides en vrac; deuxièmement, d'optimiser l'utilisation des espaces et des équipements qu'ils occupent dans l'est de Montréal; et troisièmement, d'accroître les mesures d'atténuation visuelles et de sécurité pour répondre aux préoccupations du milieu.

730 La raison d'être, la justification de ce projet visait essentiellement à répondre à une demande intérieure accrue.

735 Également au besoin de sites d'entreposage supplémentaires pour répondre aux nouvelles exigences environnementales, particulièrement de nouveaux produits qui arrivent sur le marché – essentiellement, c'est l'introduction de l'éthanol dans l'essence qui deviendra une réalité au Canada à partir de l'an 2007 – mais également l'utilisation et la mise en marché d'essences à basse teneur en soufre et de diesel à très basse teneur en soufre au cours de l'année 2006.

740 Enfin, améliorer la sécurité des approvisionnements et la viabilité économique de certains clients de la région de Montréal; et en dernier lieu, d'optimiser l'utilisation des pipelines existants de la compagnie.

745 Ce projet comporte la construction et l'aménagement de réservoirs additionnels et d'équipements connexes sur les terrains actuellement occupés par Canterm et qui, comme je vous le disais, ont fait l'objet d'une exploitation depuis plusieurs décennies, sinon presque un siècle parce que, à une certaine époque, on y exploitait du charbon.

La capacité additionnelle visée par ce projet est de 1.4 million de barils, c'est-à-dire à peu près 14 réservoirs d'une capacité variant entre 70 000 et 150 000 barils.

750 Monsieur le président, depuis le dépôt du projet initial au début de l'année 2005, suite aux conversations, aux discussions, rencontres que nous avons eues avec les groupes, avec des gens, discussions que nous avons eues un à un parfois et, suite à la réunion d'information

que le BAPE a tenue au mois de novembre, nous avons révisé notre projet et présenté récemment des ajustements à ce projet.

755 Pour résumer, ces ajustements sont de cinq ordres. Premièrement, dans le projet révisé, il y a moins de capacité que dans le projet initial où on parlait de 1.7 million de barils réduit à 1.4.

Il y a moins de réservoirs à construire, notamment sur le terminal qui est intitulé K-2 dans la description des terminaux de Canterm.

760

Il y a également une décision que nous avons prise d'éliminer le méthanol du terminal à la fin de l'année 2006.

Il y a également une relocalisation que nous avons faite, une reconfiguration des réservoirs et des produits.

765

Cinquièmement, nous avons décidé, compte tenu des représentations qui ont été faites par les groupes, de construire, d'aménager un talus d'une dimension moyenne de 10 mètres de hauteur tout le long de la rue Georges V jusqu'au quai, de façon à isoler les activités de Canterm du reste de la population environnante et, en même temps, améliorer l'aspect visuel des choses.

770

J'ajoute à ceci que tout récemment, Canterm a embauché un cadre permanent, dont le rôle serait essentiellement axé sur la santé, la sécurité, l'environnement et les relations avec la communauté. Et ce cadre entre en fonction avant la fin des audiences puisque ce sera à la fin du mois de février.

775

J'ajoute en dernier lieu que nous avons fait une demande pour devenir membre de l'Association industrielle de l'Est de Montréal et du CMMI.

780

Voilà rapidement pour ma présentation. Maintenant, j'aimerais, monsieur le président, demander à monsieur Veilleux de parler de la démarche environnementale.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

785

Merci, monsieur Pouliot. Bonsoir, monsieur le président. Donc, quelques mots d'abord sur le groupe-conseil UDA. UDA, c'est une firme de consultants en environnement qui compte environ une trentaine de personnes, dont l'un de ses champs d'action, c'est de préparer, de coordonner les études d'impact sur l'environnement.

790

Donc, pour débiter ma présentation, je vais vous parler de la démarche environnementale, notamment en ce qui concerne le cadre réglementaire. Le projet de Canterm

est soumis à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et l'une de ses premières étapes, évidemment, c'est de préparer une étude d'impact sur l'environnement et pour obtenir éventuellement soit un ou des certificats d'autorisation du MDDEP.

795

Il y a également toute la partie des permis municipaux. Notamment au niveau de l'air et de l'eau, il va falloir obtenir des permis. Et d'un autre côté, il y a le Port de Montréal qui, lui, dans le cadre de ses bonnes pratiques environnementales va faire une évaluation du site K-3, compte tenu qu'il est propriétaire de ce secteur.

800

Au niveau de l'étude d'impact, elle est évidemment réalisée selon les exigences des autorités réglementaires, et les principaux aspects qu'elle contient, ce sont les milieux physique, biologique et humain, tout l'aspect ingénierie, les risques technologiques, les plans d'urgence et le suivi et la surveillance environnementale.

805

Où est situé le projet de Canterm? Donc, il est situé dans la ville de Montréal-Est, juste en bordure de la rue Georges V, Hochelaga et Notre-Dame. Donc, les points que vous voyez bleus à l'intérieur du cercle pointillé, ce sont les différents sites exploités par Canterm.

810

Maintenant, sous une autre échelle, la localisation des réservoirs. D'abord, mentionnons, comme monsieur Pouliot l'a mentionné il y a quelques instants, c'est que dans l'appellation courante de ses installations, Canterm identifie ses cinq sites par K-1, K-2 est et ouest. Il y a tout le terminal K-3, qui est la zone qui est louée du Port de Montréal, le terminal K-4, qui ne fait pas partie du projet mais est exploité par Canterm actuellement, et le terminal K-5.

815

Si on revient au terminal K-1 qui contient 25 réservoirs actuellement, il y a un réservoir qui est prévu dans le cadre du présent projet, c'est K1-26, qui a une capacité de 90 000 barils. Il est également prévu, comme on l'a mentionné tout à l'heure, de construire un talus, qui est dans le secteur des bureaux ici de Canterm, en face de la rue Georges V, jusqu'à l'édifice commercial qu'on voit ici. Ce secteur est actuellement à l'étude pour voir quelles mesures pourraient être prises compte tenu de l'espace qu'il y a sur le site K-1 versus cette bâtisse.

820

**LE PRÉSIDENT :**

825

Pour les besoins de la transcription, lorsque vous dites: «l'édifice qu'on voit ici», a-t-il un nom, cet édifice?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

830

C'est le 2561, rue Georges V.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

835

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

840

Pour le terminal K-2, donc on voyait ici au départ, initialement il y avait 11 réservoirs de prévus dans le secteur. Maintenant, il y en a 4 d'une capacité... 11 au total plutôt. Il y en avait 8 de prévus dans la zone ouest et c'est quatre réservoirs d'une capacité de 90 000 barils chacun. Tandis que dans la zone est, c'est trois réservoirs de 70 000 barils chacun. Donc, il y a également un talus qui est prévu en bordure de la limite ouest du site de Canterm et au sud.

845

Pour le terminal K-3, il y a trois réservoirs de prévus: un de 150 000 barils qu'on appelle K3-1 et deux de 90 000 barils chacun. Évidemment, ce que vous voyez en bleu, ce sont des digues et des merlons secondaires qui vont être construits dans le cadre du projet. Et également au terminal K-3, il y a un talus qui est prévu en bordure de la rue Notre-Dame et en bordure des limites de propriété des résidences dans ce secteur et se prolonge jusque dans la fin, si je peux dire, de la rue Georges V.

850

Au niveau du terminal K-4, comme je l'ai mentionné, il n'y a aucune construction de prévue. Tandis qu'au terminal K-5, il y a trois réservoirs de 150 000 barils chacun avec des conduites évidemment qui vont venir se raccorder au réseau de pipelines pour pouvoir acheminer les produits.

855

Avant de passer à l'acétate suivante, j'aimerais vous faire remarquer trois points de localisation où des simulations visuelles ont été faites pour projeter les talus pour voir visuellement ce que ça pourrait avoir l'air.

860

Donc, le premier est juste sur la rue Georges V dans le secteur des bureaux de Canterm. Le second est en bordure de la voie ferrée et de la rue Georges V également. Donc, il y a une photo qui a été prise dans cette direction-là. Et pour K-3, il y a une photo qui est prise dans le secteur de la rue Notre-Dame, près de Georges V également, qui projette une vue dans cette direction vers le terminal K-3.

865

Donc, la vue actuelle, si je peux dire, du K-1. Donc, on voit les bâtiments ici au 2775, Georges V, qui est le bâtiment qui abrite les bureaux de Canterm. Et on voit les réservoirs existants. Et une fois que les talus seront construits, c'est la vue qui serait visible à partir de ce point de vue.

870

Donc, on voit que le réservoir K1-26 a été simulé. Ça, c'est un nouveau réservoir qui serait construit éventuellement. Et comme on le mentionnait tout à l'heure, ce sont des talus qui ont environ 10 mètres de hauteur avec une base de 30 mètres environ.

875

Pour le terminal K-2, la photo a été prise en bordure de la voie ferrée, en direction du terminal K-2. Donc, on voit les remorques qui sont entreposées temporairement sur K-2. On voit également l'arrière, on voyait quelques réservoirs du site K-1.

880           Donc, une fois que le talus va avoir été construit, on voit encore une fois les réservoirs qui ont été simulés en haut et le talus toujours d'une dimension comparable à celui de K-1, environ 10 mètres de hauteur par une trentaine de mètres à la base.

885           Maintenant, pour la simulation sur le site K-3, donc on voit les réservoirs existants sur K-3. Vous voyez, ici, le stationnement qui sera abandonné une fois que le projet aura été mis en place, compte tenu de l'espace qui est nécessaire pour construire le talus. Donc, une fois que le talus aura pris place, de ce point de vue, on ne voit plus du tout les réservoirs qui sont existants et ceux qui seront projetés évidemment.

890           Donc, maintenant, si on passe au niveau des principaux impacts pendant la construction pour la ressource sol, il pourrait arriver lors de l'excavation, par exemple, qu'on trouve des sols contaminés. Donc, qu'est-ce qu'on fait avec ça? On va les gérer en fonction de la caractérisation qui aura été faite au préalable et en fonction des règlements en vigueur. Et si c'est nécessaire, on pourra même faire de l'échantillonnage supplémentaire.

895           S'il survient, par exemple, un déversement accidentel de la machinerie et des équipements, donc ce qui est proposé ici, c'est d'avoir du matériel absorbant dans la machinerie et près des équipements pour pouvoir réagir rapidement et d'informer les travailleurs.

900           Au niveau de la ressource maintenant eau, toujours pendant la construction, qu'est-ce qui pourrait survenir, c'est également des fuites des équipements. Donc, là, ce qu'il faut faire, c'est procéder à l'entretien de l'équipement éloigné des excavations et des fossés. Encore une fois, le matériel absorbant doit être disponible. Et si c'est nécessaire, on peut utiliser des intercepteurs d'hydrocarbures qui permettent de séparer le pétrole, si je peux dire, de l'eau.

905           Si, par exemple, il y avait des rejets d'eau contaminée à l'égout, qu'est-ce qu'on doit faire, c'est de maintenir le drainage des cuvettes de rétention en bon état; analyser l'eau au préalable avant de rejeter ça vers le réseau d'égout; utiliser des barrières à sédiments pour circonscrire ou maintenir les andains de sol au même endroit et diriger l'eau vers les intercepteurs d'hydrocarbures.

910           Le troisième point est important parce qu'une fois que les réservoirs sont construits, le promoteur fait des tests hydrostatiques qu'on appelle. Donc, le réservoir est rempli complètement d'eau pour vérifier la qualité de la construction. Donc, une fois que cette eau-là doit être rejetée au réseau, qu'est-ce qu'on fait, c'est qu'on va l'échantillonner au préalable et on va l'acheminer, si 915 c'est nécessaire, vers l'intercepteur d'hydrocarbures encore une fois. Mais compte tenu que c'est de l'eau qui provient du réseau d'aqueduc, il peut avoir des contaminants, c'est les résultats d'analyses qui nous le diront.

          Maintenant, au niveau de la ressource air, il pourrait avoir de la poussière pendant les



920 travaux, circulation de camions et d'équipements. Donc, humecter au besoin les aires de circulation pour empêcher le soulèvement de la poussière et éviter d'entreposer de façon trop longtemps, si je peux dire, les déblais près des secteurs résidentiels.

925 Au niveau du bruit, il pourrait avoir des inconvénients aussi, la circulation. Donc, à ce moment-là, l'entrepreneur doit respecter les heures normales de travail, soit environ entre 7 h 30 et 17 h; de voir à ce que la machinerie et les équipements soient en bon état; et de respecter le réseau de camionnage qui existe de la Ville de Montréal.

930 Maintenant, on est rendus pendant l'exploitation. Donc, les impacts qui pourraient survenir pendant l'exploitation, c'est des bris encore une fois ou des erreurs de manutention. Donc, ce qui est proposé, qu'on voit à l'écran, c'est des cuvettes de rétention; c'est d'intégrer les nouvelles installations au programme d'entretien qui existe chez Canterm; d'intégrer encore une fois tout ça au système de surveillance qui se fait 365 jours par année, 24 heures sur 24; d'avoir des équipements d'intervention sur place; et, si nécessaire, de mettre en place le plan  
935 d'intervention d'urgence.

Au niveau de la ressource eau pendant l'exploitation, il pourrait encore survenir des rejets d'eau contaminée qui peuvent provenir des cuvettes de rétention. Donc, à ce moment-là, il y aura les intercepteurs d'hydrocarbures en place. Les intercepteurs d'hydrocarbures vont être raccordés  
940 suite à l'obtention des permis au réseau d'égout de la ville, que ce soit sanitaire ou combiné. Il va avoir un suivi des eaux de surface et souterraines qui va être mis en place également.

Au niveau des bris d'équipements, les erreurs de manutention, ça revient un petit peu à ce qu'on a dit tout à l'heure: cuvette de rétention, surveillance, équipements d'intervention sur  
945 place et, si c'est nécessaire, déclencher le plan des mesures d'urgence.

Au niveau de l'air, il pourrait avoir des émissions atmosphériques au niveau des réservoirs et lors des chargements des camions. Donc, là, il faut que les réservoirs qui contiennent de l'essence soient équipés de toits flottants. Il y a également de la récupération des vapeurs qui se  
950 fait au niveau du chargement des camions-citernes. Il y a un programme également qui est déjà en place chez Canterm au niveau des détections des émissions. Donc, les nouvelles installations vont être assujetties à ce suivi-là. Et ce rapport annuel là est déjà déposé auprès de la Ville de Montréal.

955 Au niveau du bruit, donc il s'agit de s'assurer que le projet est conforme aux exigences du MDDEP au niveau du bruit.

Maintenant, l'échéancier préliminaire, pour compléter ma présentation. Le processus environnemental a débuté en 2005, on prévoit qu'il soit terminé en 2006. Certificat d'autorisation,  
960 mise sur pied du comité de liaison, appel d'offres et octroi de contrats à l'été 2006 également.

On parle d'une construction par étapes de 2006 à 2008. K-1 et K-2 est sont prévus pour l'été 2006; K-3, qui est le site au quai, est prévu au début de 2007; à l'été 2007, on parle du terminal K-5; et finalement le dernier terminal serait le terminal K-2 ouest en 2007-2008.

965

Pour la partie risques technologiques, je laisse la parole à monsieur Halde.

**M. JEAN HALDE :**

970

Merci, monsieur Veilleux. Monsieur le président, monsieur le commissaire, avant de commencer avec le volet technique, juste un petit mot.

975

DDH Environnement, c'est une firme de consultants d'environ une trentaine de personnes et, parmi les secteurs d'activités, on retrouve la planification des mesures d'urgence et les analyses de risques technologiques. Dans le dossier qui nous préoccupe aujourd'hui, c'est le volet «risques technologiques» qui a fait l'objet de notre mandat.

980

L'approche utilisée pour procéder à l'évaluation est inspirée des guides qui sont reconnus au Québec, principalement du CRAIM, qui est le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs. Et la démarche comporte l'analyse de deux types de scénarios, c'est-à-dire le scénario du pire cas ou le scénario normalisé, où on ne tient pas compte de mesures d'atténuation, et on prend le plus grand réservoir avec le produit susceptible de générer le plus grand rayon d'impact et on estime ce rayon-là en fonction d'un produit toxique et d'un produit inflammable.

985

Pour le deuxième type, on appelle ça le scénario alternatif. Dans ce cas-là, on tient compte des mesures d'atténuation qui sont en place pour limiter, si on veut, l'incident, les mesures qui ont été décrites, entre autres, dans la présentation. Et encore là, on fait une évaluation en fonction d'un produit toxique et un produit inflammable.

990

Il faut voir que l'approche qui est retenue dans le guide du CRAIM et les façons d'estimer, les équations qui sont retenues nous amènent à évaluer le pire cas en termes de dispersion. On ne va pas tenir compte d'obstacles particuliers comme, par exemple, les talus qui sont proposés et on va utiliser des conditions météo qui sont les plus défavorables, c'est-à-dire qui vont causer le plus de dispersion et le plus d'étalement en fonction des scénarios qui sont évalués. Donc, le plus grand rayon d'impact.

995

1000

Ce qui est présenté à l'acétate, c'est le scénario du pire cas. Ce qui est présenté ici, c'est les résultats avec le plus grand rayon d'impact. Dans les documents qui sont déposés, il y a d'autres scénarios qui ont été évalués, il y a d'autres rayons qui sont compris dans l'analyse. Ici, on présente les plus grands rayons d'impact.

1005 Et vous voyez aussi, il y a une colonne qui s'appelle «avant», qui donne les résultats de l'analyse avec le projet qui a été déposé initialement, et la colonne «après» tient compte des ajustements qui ont été apportés, que monsieur Pouliot a mentionnés tout à l'heure.

1010 Alors, si on regarde la colonne «après», on se rend compte que pour le volet toxique, le méthanol n'est plus là. Et pour l'éthanol, on a un rayon de 326 mètres, qui est nettement inférieur à ce qu'on avait au projet initial. Ceci est causé par le déplacement du réservoir qui va contenir de l'éthanol, qui fait en sorte de réduire le rayon d'impact potentiel d'un nuage toxique.

1015 Pour les produits inflammables, ce qu'on retrouve là, c'est le rayon d'impact d'une explosion de vapeurs, qui pourrait créer une surpression de 1 psi, qui est le niveau de surpression qui permettrait de briser des vitres, par exemple, ou d'endommager des structures faibles sur une corniche d'une maison ou quelque chose comme ça.

1020 Alors, on a un rayon d'impact évalué pour un réservoir d'essence en K-1 à 738 mètres et pour un réservoir d'essence à K-2 ouest de 557 mètres. Évidemment, ça, c'est en tenant compte des conditions les plus défavorables d'un point de vue météo comme je l'ai mentionné tout à l'heure.

1025 Pour ce qui est du risque en termes de scénarios alternatifs, vous avez trois résultats qui sont présentés. On n'a pas présenté le volet toxique parce que, selon notre évaluation, la zone de toxicité avec les critères de référence serait limitée à l'intérieur de la propriété de Canterm. Ça ne déborderait pas les limites de propriété. Alors, on n'a pas mis les résultats ici.

1030 Pour ce qui est du volet inflammable, on a deux situations qui sont évaluées. Dans ce cas-ci, il n'y a pas de changement avant et après parce qu'on tient compte des mesures d'atténuation. Donc, ça n'a pas affecté les scénarios. Donc, le feu de nuage de vapeur, qui est un retour de flamme, ce qui est indiqué, c'est plus petit ou égal à 160 mètres. Les outils utilisés ne nous permettent pas de préciser la distance lorsqu'elle est inférieure à 160 mètres. Donc, dans ce cas-ci, ce que ça veut dire, c'est que notre rayon d'impact est plus petit que 160 mètres.

1035 Pour le feu de nappe, c'est-à-dire la chaleur, la dispersion de la chaleur ou la radiation thermique, les distances pour atteindre les critères de référence qui sont utilisés dans les guides, on retrouve un rayon de 117 mètres pour le réservoir d'essence à K-1, 166 mètres au quai de déchargement. Au quai de déchargement, c'est une simulation qui fait en sorte qu'on perdrait 10 000 litres d'essence lors d'un chargement de camion, on a 166 mètres de rayon à cet endroit-là. Et pour le réservoir d'essence K-2, 117 mètres.

1040 Encore là, ces rayons-là sont estimés en tenant compte de conditions météo défavorables et qui entraînent une situation un peu extrême.

1045 Suite à cette évaluation-là, évidemment, il y a des mesures d'atténuation qui sont là pour pallier et limiter les impacts de ces situations-là. La majeure partie des mesures d'atténuation qui sont présentées ici sont déjà en place et certaines sont à venir.

1050 On retrouve, entre autres, des terrains clôturés, c'est-à-dire accès limité pour éviter que des gens puissent entrer et causer des problèmes. Il y a des digues de confinement autour des réservoirs pour limiter la dispersion de produits advenant le cas où il y aurait un déversement. Il y a des systèmes de lutte aux incendies avec des canons à eau et de la mousse pour éteindre les feux d'hydrocarbures. Il y a des systèmes de récupération et d'intercepteurs d'hydrocarbures qui sont conçus à même les installations pour limiter les déversements potentiels d'hydrocarbures dans les réseaux d'égout.

1055 Il y a deux plans de mesures d'urgence qui existent: un pour le quai, qui est conforme aux exigences de la Garde côtière, et un pour le terminal, qui est conforme aux exigences de Environnement Canada. Il y a des équipements d'intervention sur le site, comme un camion sous vide, des extincteurs, des absorbants, etc. Et il y a des systèmes de caméras de surveillance 24 heures sur 24, des points stratégiques et un opérateur qui surveille ça. Et il y a une ronde d'inspection aux 6 heures sur le site pour déceler des incidents qui pourraient se produire. Il y a une sirène aussi activée par l'opérateur en cas d'urgence.

1065 Le personnel reçoit une formation continue pour les opérations. Il y a des procédures opérationnelles en place qui doivent être respectées. Il y a un programme d'entretien préventif des équipements et un programme de vérification des réservoirs avant la mise en service, qui a déjà été mentionné tout à l'heure par monsieur Veilleux.

1070 Et en plus de ça, comme vous avez vu, il y a des talus paysagers qui sont prévus d'une hauteur moyenne d'environ 10 mètres, avec une base de plus ou moins 30 mètres.

Alors, c'est essentiellement ce qui résulte de notre mandat.

**M. RICHARD POULIOT :**

1075 Merci, monsieur Halde. Monsieur le président, je voudrais simplement dire un mot sur les retombées économiques de ce projet.

1080 Évidemment, au départ, il s'agit d'un projet d'à peu près 35 à 40 M\$ s'il était réalisé tel quel.

1085 Canterm est une entreprise dans le secteur, disons, de l'opération des terminaux, qui n'est pas intensive en personnel mais qui est intensive en capital. Cependant, la plupart des emplois qui seront créés, en plus des emplois directs créés pendant la construction, sont des emplois indirects reliés à tous les services que requiert une entreprise comme celle-là, que ce

soit en termes de maintien, d'entretien, d'informatique, etc., de sécurité. Et la politique que nous avons toujours eue chez Canterm, et même avant chez nos actionnaires, c'est d'aller chercher la ressource sur le plan local. Dans toute la mesure du possible, les gens qui ont travaillé à nos projets de construction ou d'aménagement sont des entrepreneurs et des travailleurs du milieu.

1090

Enfin, je dirais, en termes de conclusion, la chose suivante. Nous considérons que c'est un projet important parce qu'il répond aux nouvelles demandes et aux nouvelles orientations gouvernementales en matière d'environnement et, deuxièmement, qu'il vise à promouvoir et à diffuser de nouveaux produits qui environnementalement sont plus acceptables du point de vue pétrolier.

1095

Par exemple, comme je le disais tout à l'heure, la réduction des normes de soufre. À compter du 1er octobre 2006, on ne pourra plus vendre dans les stations-services au Québec du diesel avec des teneurs en soufre de 500 parties par million comme c'est le cas présentement et il faudra vendre du diesel dont la teneur en soufre sera de 5 parties par million. Et tout ça, évidemment, c'est relié aux pluies acides et au travail que la communauté fait pour essayer de diminuer les problèmes d'acidité.

1100

Il y a également l'ajout de l'éthanol dans l'essence. Et enfin, prochainement au Québec, c'est le cas présentement puisque l'usine est en opération, il y aura introduction de plus en plus grande du biodiesel dans l'ensemble, disons, du bilan énergétique et des carburants offerts aux consommateurs.

1105

Le biodiesel, pour ceux qui ne le savent pas, c'est un diesel dont la base est fabriquée à même des graisses animales et végétales, donc biodégradables, et qui a un effet considérable sur la réduction des gaz à effet de serre.

1110

Enfin, c'est un projet structurant, qui représente des retombées économiques positives et qui se situe dans une dynamique nouvelle dans Montréal-Est où on a perdu des dizaines de milliers d'emplois depuis 20 ans dans la pétrochimie.

1115

Alors, voilà, monsieur le président, pour ce qui est de l'essentiel de notre présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

1120

Je vous remercie, monsieur Pouliot, ainsi que ceux qui vous ont assisté lors de cette présentation.

Je tiens à souligner que la commission, déjà dans le cadre de son enquête, a visité tous les abords du site, a circulé dans les rues Georges V, Notre-Dame, David, Lakefield et autres, ainsi que dans le voisinage de la promenade Bellerive pour voir justement un peu quels sont les

1125

aspects visuels du site et les possibilités de nuisance comme peuvent le vivre les gens qui habitent à proximité. On n'a pas passé des mois quand même, mais on s'est quand même fait une idée de ce que ça représente comme géographie.

1130

Et je vous annonce aussi que mercredi, à 9 h, il y aura une visite du site. La commission fait une visite de terrain. Cette activité est sous la responsabilité de la commission mais elle est organisée par le promoteur. Cette visite durera environ une heure et trente. Et afin de faire de cette visite une activité en toute transparence, les membres du public qui sont intéressés peuvent se joindre à la commission lors de cette visite.

1135

Cependant, il y a des restrictions pour des raisons de sécurité et de logistique, le nombre des personnes est limité, et je vous demande donc de vous inscrire auprès des membres de la commission à l'arrière si vous êtes intéressés à accompagner la commission mercredi matin, à 9 h, donc pour une visite du site.

1140

Évidemment, si tous les gens dans la salle voulaient venir, ce serait impossible, mais le promoteur nous a assurés que ceux qui veulent, dans d'autres circonstances, à d'autres moments, visiter le site de Canterm, ils n'ont qu'à contacter monsieur Pouliot ou l'un de ses représentants, ils se feront un plaisir de vous faire voir les installations. Vous devez comprendre que parfois, c'est impossible. S'il y a un navire qui est à quai en train de décharger, il y a des secteurs où on ne peut pas aller. Mais mercredi, je pense que nous pourrons ensemble voir les sites où les nouveaux réservoirs seront ajoutés.

1145

Nous allons maintenant faire une pause de 15 minutes. Et c'est à partir de maintenant que le registre est ouvert et ceux qui le désirent peuvent aller s'inscrire. Et j'inviterai au retour de la pause les gens à venir poser des questions dans l'ordre où ils se seront inscrits au registre. À tout à l'heure.

1150

1155

#### **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

#### **REPRISE DE LA SÉANCE**

#### **LE PRÉSIDENT :**

1160

Rebonsoir à toutes et à tous. J'ai maintenant une liste de personnes qui se sont inscrites au registre et je vais vous appeler à tour de rôle. J'appelle donc en premier monsieur Bruce Walker du groupe STOP.

1165

#### **M. BRUCE WALKER :**

Bonsoir, monsieur le président, membres de la commission. Je m'appelle Bruce Walker du groupe écologiste STOP. Mes questions, ce soir, touchent le volet atmosphérique du projet.

1170 Juste pendant la pause, j'ai pris connaissance rapide d'un nouveau rapport déposé par le promoteur et dans le langage du BAPE, c'est DA-2. J'ai pris note du tableau à la page 35, donc *Bilan des émissions atmosphériques en tonnes métriques par année par substance.*

**LE PRÉSIDENT :**

1175 Oui.

**M. BRUCE WALKER :**

1180 Bon, ma première question. En ce qui concerne les composés organiques volatils, je note une réduction en émissions de COV en 2004 et 2005. Je voudrais savoir, c'est dû exclusivement au nouveau règlement 90-6 adopté en 2000 et 2001 par l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. Et je cherche, je n'ai pas réussi à trouver le même bilan pour les émissions de benzène. Sauf dans le cas de benzène, ce seront des émissions en termes de kilogrammes par année 2004, 2005, avant ajustement, après ajustement.

1185

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question précisément, c'est?

1190 **M. BRUCE WALKER :**

Les émissions de benzène 2004, 2005, avant ajustement, après ajustement, et une explication pour la réduction des COV entre l'année 2004 et 2005, et aussi l'explication pour les COV, avant justement 81,4 tonnes par année et après ajustement 63,7 tonnes par année, des explications techniques ou réglementaires.

1195

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Pouliot.

1200

**M. RICHARD POULIOT :**

Juste un instant, monsieur le président.

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez ce tableau qu'on pourrait projeter sur l'écran peut-être? Voilà.

**M. RICHARD POULIOT :**

1210

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Paul Pichette de répondre à la

question, si vous permettez.

**LE PRÉSIDENT :**

1215

Parfait.

**M. PAUL PICHETTE :**

1220

Monsieur le président, à la première question de monsieur Walker pour 2004, 2005, le différentiel provient exclusivement du chargement de navires.

1225

En 2004, il y a eu des navires de chargés en essence au quai de Canterm. Lorsque les navires sont chargés, il n'y a pas de récupération de vapeur sur les vaisseaux, donc les émissions atmosphériques étaient assez élevées. Ça ne s'est pas produit en 2005. 2005 a été surtout de la réception et c'est pour ça qu'on trouve une différence énorme.

**LE PRÉSIDENT :**

1230

Ça vous va comme première partie de réponse?

**M. BRUCE WALKER :**

1235

Oui, sauf que je veux savoir, avant le projet, quel est le niveau de bruit de fond. Donc, une année normale, est-ce que c'est l'année 2004 plutôt que l'année 2005, en termes d'émissions de COV?

**M. RICHARD POULIOT :**

1240

Monsieur Pichette.

**M. PAUL PICHETTE :**

1245

Monsieur le président, l'année 2005 serait l'année de bruit de fond maintenant. Les chiffres 2005 sont des chiffres réels qu'on a eu le temps de faire depuis la fin de l'année 2005. Alors, le bruit de fond serait 2005.

**LE PRÉSIDENT :**

1250

Merci. Ça, c'est pour les COV en général. Vous aviez une question sur le benzène aussi?



**M. BRUCE WALKER :**

1255 Oui. Est-ce que le promoteur a déjà publié l'inventaire des émissions en kilogrammes par année pour le benzène?

**LE PRÉSIDENT :**

1260 Pour quelle année? 2005?

**M. BRUCE WALKER :**

1265 Pour les quatre colonnes dans le tableau, 2004, 2005, avant les ajustements, après les ajustements. Évidemment, le benzène, c'est également un composé organique volatil.

**LE PRÉSIDENT :**

1270 Fait partie des COV.

**M. BRUCE WALKER :**

Oui, mais c'est une substance toxique.

1275 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà. Donc, vous voulez savoir, dans la ligne centrale «composés COV», quelle est la partie qui est représentée par le benzène.

1280 **M. BRUCE WALKER :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1285 Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

1290 Oui, monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de répondre également.

**M. PAUL PICHETTE :**

1295 Monsieur le président, dans le cas des émissions de COV, tout est inclus. C'est le type de calcul qu'on fait sur une base annuelle et il n'y a pas de ségrégation des différents produits, que ce soit benzène ou autres.

**LE PRÉSIDENT :**

1300 Est-ce que le benzène n'est pas un produit qu'il faut rapporter en particulier ou qui doit faire partie d'une comptabilité?

**M. PAUL PICHETTE :**

1305 Pas à ma connaissance, monsieur le président. Pas dans les rapports annuels qui nous sont demandés.

**LE PRÉSIDENT :**

1310 Merci. Monsieur Walker.

**M. BRUCE WALKER :**

1315 En ce qui concerne la récupération des vapeurs d'essence chez Canterm, si je comprends bien, à l'heure actuelle, la compagnie, quand un camion-citerne revient au terminal Canterm, quand le camion-citerne revient vide, vide du liquide mais rempli de 5 000 litres de vapeurs d'essence – sur l'île de Montréal, il faut faire la récupération de l'essence, la récupération de vapeurs d'essence, c'est une obligation ici sur l'île de Montréal, quelque chose  
1320 qui n'existe pas ailleurs au Québec – la compagnie Canterm brûle ses vapeurs d'essence dans une torchère sur place.

Ma question, monsieur le président, en ce qui concerne la meilleure pratique possible pour la récupération des vapeurs d'essence, généralement on parle de deux technologies, la  
1325 destruction des vapeurs de l'essence, c'est une torchère ou un incinérateur, ou la récupération des vapeurs d'essence.

Je voudrais savoir si le promoteur ou des agences réglementaires présentes ici ce soir veulent nous donner un avis si, dans le contexte de développement durable, c'est préférable de  
1330 récupérer les vapeurs de l'essence plutôt que de les brûler sur place.

**LE PRÉSIDENT :**

1335 D'abord, je vais demander au promoteur de confirmer qu'il brûle et non pas qu'il récupère. Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

1340 Monsieur le président, selon la réglementation, jusqu'à un volume de 250 millions de litres d'essence à la rampe de chargement, vous pouvez détruire les vapeurs. Et le système que nous avons, parce qu'on n'a pas encore atteint ce seuil-là pendant trois années, le système que nous avons est un système effectivement où on récupère les vapeurs et on les brûle à l'incinérateur automatiquement. Tout ça, ça se fait sur une base automatique.

1345 Au-delà de ça, évidemment, le règlement prévoit qu'on doit installer un système de récupération de vapeurs. Nous avons acheté un système, on ne l'a pas encore installé. Est-ce qu'un système est meilleur que l'autre? Je ne suis pas en mesure de le dire mais c'est la situation à l'heure actuelle chez nous.

**LE PRÉSIDENT :**

1350 Est-ce que, avec les nouvelles additions de réservoirs, vous allez dépasser ce seuil de 250 millions de litres?

**M. RICHARD POULIOT :**

1355 Monsieur le président, non, parce que la plupart des... d'ailleurs, si vous regardez les tableaux, l'augmentation au niveau de l'essence dans le projet est surtout expédiée par pipeline par la suite. Donc, il n'y a pas ou enfin très peu de chargement au quai de chargement pour l'essence, dans ce projet-là, additionnel par rapport à ce que nous faisons déjà.

1360 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pouliot.

1365 Je vais adresser la question, ne sachant pas exactement à qui je dois l'adresser, je vais demander à madame Gagnon peut-être de m'aider à trouver la personne ici qui peut répondre aussi à la question de monsieur Walker, à savoir quelle est la réglementation. Je pense que monsieur Pouliot vient de nous donner un élément de réponse. Est-ce que vous pouvez confirmer?

1370 **Mme DIANE GAGNON :**

Au niveau de l'air, il y a une délégation à la Ville de Montréal, alors je pense qu'on devrait s'adresser à la Ville de Montréal pour connaître la réglementation qui s'applique.

1375 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez raison. Monsieur Archambault.

1380 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Je pourrais demander à monsieur Yves Bourassa du Service infrastructures, transport, environnement, mais je pense qu'il est plutôt spécialisé au niveau des rejets à l'égout. Alors, s'il n'est pas capable de répondre à la question, on va produire une réponse écrite.

1385 **LE PRÉSIDENT :**

Il était déjà debout, peut-être qu'il avait une réponse. Monsieur Bourassa.

1390 **M. YVES BOURASSA :**

1395 Alors, monsieur le président, effectivement le règlement de la Ville de Montréal exige la récupération des vapeurs d'essence. Et dans le cas des terminaux de capacité inférieure à 250 millions de litres à la rampe de chargement, je parle d'essence évidemment, les vapeurs peuvent être détruites.

1400 Alors, quant à savoir lequel système est le meilleur, d'un point de vue rendement, la torchère est meilleure, parce qu'ils ont une efficacité à peu près similaire, 99.9 % en moyenne, sauf que le système de récupération, c'est-à-dire qui reformule les vapeurs en essence, qui vont être rechargées, si on veut, dans les camions...

**LE PRÉSIDENT :**

1405 Condensation, j'imagine?

**M. YVES BOURASSA :**

1410 Bien, c'est adsorption sur du charbon actif, désorption sous vide, contact avec de l'essence fraîche et retour au réservoir. Alors, ce système-là demande un entretien, un arrêt annuel d'à peu près une semaine par année.

1415 Donc, de ce point de vue là, de point de vue efficacité global, le système de torchère est plus efficace, sauf que d'un point de vue développement durable, bien, l'autre système, le système vraiment de récupération est meilleur évidemment.

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que la torchère produit du CO<sub>2</sub>?

1420 **M. YVES BOURASSA :**

Exactement.

1425 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bourassa.

Monsieur Walker, est-ce que ça répond bien à votre double question?

1430 **M. BRUCE WALKER :**

Oui, monsieur le président. Si vous permettez, je veux continuer avec la problématique.

1435 **LE PRÉSIDENT :**

Attendez un instant, monsieur Dériger avait un...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1440 J'aimerais vérifier, monsieur Walker. Monsieur Pouliot, dans le document DA-1, on retrouve, bien sûr, les données sur les COV. On a aussi un tableau qui nous montre certains COV, donc les BTEX, donc benzène, toluène et tout ça. Est-ce que ce sont des données qui découlent du tableau précédent? C'est-à-dire qu'on indique «situation actuelle» et «situation avec le projet». Est-ce que ce sont les mêmes années qu'on retrouve?

1445

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le commissaire, je vais demander à monsieur Halde de répondre à votre question, s'il vous plaît.

1450

**M. JEAN HALDE :**

1455 Les données qui sont là pour les BTEX, benzène, tout ça, c'est des données qui sont déduites à partir des concentrations totales de COV et des proportions relatives de ces constituants-là dans l'essence. Alors, c'est des données estimées de cette façon-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, la situation actuelle qu'on retrouve ici, c'est en 2005. Ça découle de 2005?

1460

**M. JEAN HALDE :**

Oui, on me dit que c'est bien 2005.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1465

Vous êtes sûr, parce que monsieur Veilleux semblait dire 2004 là. 2005, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1470

Merci. Monsieur Walker, excusez-moi.

**M. BRUCE WALKER :**

1475

En ce qui concerne des émissions des particules, surtout des particules respirables, ce qu'on appelle dans le jargon de l'assainissement de l'air des particules moins de 2,5 microns, PM2.5, dans le même tableau «bilan des émissions», on fait référence aux particules: 0,1 tonne par année.

1480

Dans cette estimation, est-ce que ça inclut des particules respirables émises par les camions-citernes ou est-ce que c'est uniquement des particules des sources fixes de Canterm?

**LE PRÉSIDENT :**

1485

Vous voulez dire par les camions-citernes, par les gaz d'échappement des camions ou par les fuites ou par le déplacement?

**M. BRUCE WALKER :**

1490

Par les gaz d'échappement des moteurs des camions lourds alimentés au diesel. Jusqu'à rectification, la nouvelle norme de basse teneur en soufre dans le carburant diesel, c'est de 15 parties par million en vigueur d'ici le mois d'octobre 2006. C'est un nouveau règlement fédéral.

**LE PRÉSIDENT :**

1495

Et à quels camions référez-vous?

**M. BRUCE WALKER :**

1500

Des camions-citernes qui transitent.

**LE PRÉSIDENT :**

Des clients de Canterm ou...

1505 **M. BRUCE WALKER :**

De Canterm. Donc...

1510 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, qui transitent sur le site.

**M. BRUCE WALKER :**

1515 Uniquement des émissions de ces camions sur le site dans une année.

**LE PRÉSIDENT :**

Sur le site, qui vont chercher ou porter...

1520

**M. BRUCE WALKER :**

C'est ça.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

... quelque chose chez Canterm.

**M. BRUCE WALKER :**

1530

Et évidemment, quel est le bruit de fond à l'heure actuelle et quelle sera la situation à la fin du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Merci. Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

1540

Oui, monsieur le président, monsieur Pichette va répondre à la question parce que c'est lui qui suit annuellement les émissions atmosphériques de Canterm et qui fait rapport, évidemment, annuellement sur la question.

**M. PAUL PICHETTE :**

1545

Monsieur le président, dans le cas des particules, ça provient essentiellement, exclusivement de sources fixes. On parle du brûleur et de deux bouilloires.

1550 Pour ce qui est des véhicules ou ce qui est mobile, qui rentre sur le site, qui se déplace, ça fait pas partie de mes calculs.

**LE PRÉSIDENT :**

1555 Merci. Sous-question, est-ce que vous avez vous-même des véhicules ou ce sont des clients qui viennent chercher des combustibles chez vous?

**M. RICHARD POULIOT :**

1560 Nous n'avons pas de véhicules comme tel. Ce sont surtout nos clients qui viennent prendre livraison.

**LE PRÉSIDENT :**

1565 Merci. Monsieur Walker.

**M. BRUCE WALKER :**

1570 Au sujet des émissions des particules respirables des camions lourds, j'ai lu quelque part, en 2005, que la Direction de santé publique Montréal-Centre a fait une étude sur l'impact des émissions des particules respirables des camions lourds pour des gens qui habitent dans un rayon de 300 mètres des artères importantes. Est-ce qu'une personne-ressource peut nous donner plus de renseignements sur cette étude-là?

**LE PRÉSIDENT :**

1575 Santé publique, monsieur Lavigne.

**M. JOCELYN LAVIGNE :**

1580 Je suis au courant de l'étude, mais je ne pense pas que je pourrais vous en parler maintenant. Ça a été fait par je pense, entre autres, madame Smargiasi.

1585 Est-ce que vous voulez que je l'invite ou que je regarde le résumé de l'étude demain matin et que je puisse vous en parler peut-être demain après-midi?

**LE PRÉSIDENT :**

Absolument. Peut-être demain soir, ce serait préférable.



1590 **M. JOCELYN LAVIGNE :**

Oui.

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a plus de gens généralement. Et c'est un sujet qui intéresse beaucoup particulièrement les résidants. Alors demain soir, vous pourriez nous donner une idée de l'étude dont monsieur Walker a parlé.

1600 **M. JOCELYN LAVIGNE :**

Oui.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. JOCELYN LAVIGNE :**

1610 Merci beaucoup.

**M. RICHARD POULIOT :**

1615 Monsieur le président, si je peux me permettre juste un petit point, une question de fait. Dans le projet que nous avons présenté, ce projet-là implique la réduction significative de camions dans le voisinage, essentiellement pour deux raisons.

1620 Premièrement, nous convertissons le terminal ou enfin le terrain qui s'appelle terminal K-2 et qui actuellement est loué à un client qui fait du transit de conteneurs sur ce terrain-là, et ce terrain sera converti pour mettre des réservoirs.

1625 Et deuxièmement, nous fermons un terrain de stationnement que nous possédons sur la rue Notre-Dame pour faire place au talus – devant d'ailleurs l'autre côté de la rue de la coopérative, les gens s'y retrouveront – de sorte qu'on puisse isoler les activités du quai du reste de la communauté.

J'apporte ces précisions parce qu'en parlant des camions, dans ce projet, nous sommes assurés d'amener une diminution significative du camionnage dans le secteur.

1630 **LE PRÉSIDENT :**

Vous abordez, excusez-nous, monsieur Walker, vous abordez un élément qui m'avait frappé. Est-ce que vous avez une idée de l'endroit où se déplaceront les activités de cette entreprise qui occupe maintenant votre terrain?

1635

**M. RICHARD POULIOT :**

Malheureusement non, je ne sais pas.

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est quelque chose que vous pouvez savoir? Parce que la question que nous nous posons, monsieur Dériger et moi, c'est que si cette entreprise se déplace de un kilomètre, ça ne changera pas grand-chose à la vie des résidents. Mais s'ils se déplacent très loin, ça va changer quelque chose à la vie de gens qui habitent ailleurs.

1645

**M. RICHARD POULIOT :**

Je comprends votre préoccupation, monsieur le président. Je vais essayer de le savoir. Mais évidemment, comme c'est dans deux ans puisque, dans l'étalement de notre construction, on y arrivera qu'en 2008, c'est possible que la personne me réponde qu'ils n'en savent rien pour l'instant, mais je peux me renseigner quand même.

1650

**LE PRÉSIDENT :**

1655

Mais vous les avez déjà avisés...

**M. RICHARD POULIOT :**

1660

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... qu'ils devaient partir à telle date.

1665

**M. RICHARD POULIOT :**

Je n'ai pas donné de date, mais je leur ai dit que... d'ailleurs, c'est assez évident dans le visuel du projet qu'ils ont vu que le terrain, l'espace était occupé par des réservoirs.

1670

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pouliot.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1675

Monsieur Pouliot, une précision concernant la réduction des camions. Dans le tableau que vous nous avez présenté, on avait une réduction d'environ 15 000 voyages avant les ajustements au projet. Maintenant, si je comprends bien, on a 2 660. Est-ce que c'est bien ça? Donc, on a moins de réduction que dans le projet initial?

1680

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui. Je vais demander à monsieur Pichette d'expliquer la raison de ça, monsieur le commissaire.

1685

**M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, monsieur le commissaire, la principale raison vient du nombre de voyages qu'on nous avait donnés pour le terminal K-2. À un certain moment, on utilisait un chiffre de 32 000, je crois, 36 000, et on a fait des vérifications, on les fait à chaque année. Pour 2005, on nous donne un chiffre de 23 400 camions.

1690

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1695

C'est le chiffre officiel, si on veut, qui a été révisé avec les données...

**M. PAUL PICHETTE :**

De 2005, avec les données qu'on connaît maintenant.

1700

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, en fait, la baisse des camions, c'est dû aux installations où il n'y aura plus de camions.

1705

**M. PAUL PICHETTE :**

Il y a des augmentations mineures au terminal 1. Il y a des augmentations au terminal 4 également pour sortir certains produits. Mais en réalité, c'est que le terminal 2, on élimine tout trafic. Tout ce qui demeure là-dessus, ce sont des réservoirs.

1710

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

1715

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1720 Monsieur Walker, est-ce qu'on en est rendu à votre troisième question?

**M. BRUCE WALKER :**

1725 Oui, monsieur le président. Dans la présentation du promoteur plus tôt ce soir, on a fait référence concernant les mesures de réduire les émissions atmosphériques, on a fait référence à un rapport annuel déposé à la Ville de Montréal.

1730 Est-ce que c'est possible pour le promoteur de déposer devant la commission le plus récent rapport annuel concernant les émissions atmosphériques?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur Pouliot.

1735 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, comme on doit faire les calculs, comme on sait, chaque année, le rapport 2005 n'est pas encore disponible, mais on peut déposer le rapport 2004 si la commission souhaite l'obtenir.

1740 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Walker, est-ce que vous seriez satisfait du rapport 2004?

1745 **M. BRUCE WALKER :**

Oui, sauf que ça m'amène à une question supplémentaire, si vous permettez, monsieur le président. Donc, les résultats pour 2005 sont plutôt des chiffres, des résultats préliminaires ou des...

1750 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous dites que si le rapport 2005 n'est pas prêt, les chiffres qui sont dans le tableau ici...

1755 **M. BRUCE WALKER :**

Oui, d'où viennent ces chiffres-là, oui, c'est ça.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà. Alors, monsieur Pichette, s'il vous plaît.

1765 **M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, les calculs pour 2005 sont tous faits. Normalement, c'est rapporté sur un format qui nous provient de la Ville de Montréal et je n'ai pas reçu le format 2005.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

Normalement, à quelle date déposez-vous ce rapport?

1775 **M. PAUL PICHETTE :**

Je crois que l'an dernier, les chiffres étaient disponibles un mois plus tard, donc mars. Mais cette année, on a fait les calculs pour qu'on les ait ici.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Croyez-vous que vous pouvez aller chercher le formulaire à la Ville de Montréal pour pouvoir déposer ce rapport à la satisfaction de monsieur Walker avant la fin de nos travaux?

1785 **M. PAUL PICHETTE :**

Je crois que oui, monsieur le président, puisque la personne qui envoie la lettre normalement est ici présente ce soir. Donc...

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on parle encore de monsieur Bourassa? Alors, vous réglerez ça entre vous.

Monsieur Walker, le rapport sera déposé d'ici un mois? Est-ce que c'est réaliste, avant la deuxième partie de l'audience?

1795 **M. PAUL PICHETTE :**

Avant la deuxième partie de l'audience.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

J'appelle maintenant monsieur Jean-Paul Guénette. Bonsoir, monsieur Guénette !

1805 **M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

Bonsoir, monsieur le président ! Je suis résidant de Pointe-aux-Trembles, la Pointe-de-l'Île et aussi membre du Comité de vigilance de l'est de Montréal. J'ai trois petites questions. Je ne veux pas avoir des réponses tout de suite parce que je présume que je ne pourrai pas en avoir tout de suite, mais c'est pas grave, en autant qu'on va les enregistrer.

1810

**LE PRÉSIDENT :**

Soyons optimistes, monsieur Guénette.

1815

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

Lors des travaux de construction, j'aimerais savoir quelles seront les procédures qui vont être prises pour éliminer totalement et sûrement tous les bris éventuels possible qu'on peut envisager lors des travaux d'excavation, les travaux de construction : gaz et réseau d'essence liquide.

1820

Le point que je soulève vient de me monter au nez. Lundi dernier, à côté du poste de pompiers, près de chez moi sur Sherbrooke, des gens font des travaux d'excavation, ils sont tout près d'un poste de pompiers et ils ont fait sauter une ligne de gaz. Au Québec, on fait ça environ 80 fois par année. Il faudrait éviter ça dans l'est de la ville.

1825

Mon deuxième point, c'est...

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Attendez, je vais essayer d'avoir une réponse immédiatement à votre première question.

Monsieur Pouliot, quelles sont les mesures donc envisagées pour s'assurer qu'il n'y aura pas de bris de conduite quelle qu'elle soit lors des travaux ? Est-ce que vous pouvez prendre ça en délibéré et nous répondre tout à l'heure ou maintenant ?

1835

**M. RICHARD POULIOT :**

Je vais vous répondre, monsieur le président.

1840

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

1845 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, la réponse à la question, comme c'est sur nos terrains que nous connaissons, nous avons non seulement l'expérience mais aussi des plans de souterrain, la plupart des travaux sont des réservoirs qui sont presque à la surface du sol. Alors, il n'est pas question de creuser pour éventuellement, je dirais, toucher une tuyauterie de gaz ou autrement.

Dans le quartier, si vous parlez de gaz en termes de gaz naturel, le réseau de gaz naturel suit la rue Lakefield jusqu'au quai et nous n'allons pas creuser dans cette voie-là. De sorte que partout où il est question de construire des réservoirs sur nos terrains, nous connaissons très bien le sous-sol et nous savons où est la tuyauterie, disons, potentiellement dangereuse qui pourrait être frappée. Et, deuxièmement, comme je le disais, pour construire un réservoir, vous n'avez pas besoin de creuser très profond dans le sol.

1860 **M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

Mon questionnement est le suivant. C'est que les gens avaient déjà téléphoné à Info-Excavation. On leur avait fait des marques. On leur avait dit à quelle distance ils étaient, à quelle profondeur ils étaient, mais ils ont quand même brisé les lignes de gaz. Donc, il y a sûrement des étapes additionnelles qu'on doit envisager. Je connais mon terrain, je sais ce qu'il y a en dessous mais parfois je fais une erreur.

Donc, je dois me faire encadrer par des professionnels qui sont soit des ingénieurs ou bien d'autres personnes qui sont drôlement qualifiées pour vraiment avoir des procédures qui sont hors de tout doute raisonnable pour vraiment prévenir des trucs comme ça. Puis, ça, c'est soit des documents, des procédures ou une surveillance constante. Avec soit des instruments électroniques ou d'autres types d'instruments. Mais des plans, on sait très bien que des plans, c'est des dessins d'atelier. Il peut avoir une marge d'erreur, il peut avoir eu des changements qu'on n'a pas enregistrés et ça peut provoquer des catastrophes.

1875 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Guénette. Vos recommandations sont entendues et enregistrées. Votre seconde question ?

1880 **M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

Considérant l'ajout de réservoirs, donc ça veut dire augmentation de vapeur qui va aller à l'atmosphère, je me demande, moi, si ce n'est pas opportun de s'organiser pour avoir des capteurs sous vide sur tous les réservoirs mais aussi au quai de chargement, autant des camions-citernes, des bateaux, que de tout autre type de transport, incluant les types de

transport lors des travaux d'arrêt sporadique. On appelle ça des shutdown. Parce qu'on fait venir des entreprises avec des camions sous vide, mais les vapeurs des camions sous vide, elles s'en vont en quelque part. Elles s'en vont dans l'environnement.

1890           Ça fait que si on a un système sous vide à l'intérieur de notre installation, on capte les vapeurs, on les met dans des procédés catalyseurs et on les récupère. Donc, on a moins de vapeur dans l'atmosphère qui va se promener dans l'est de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

1895           Si je comprends bien votre question, c'est de savoir quels sont les mécanismes, les installations que Canterm a ou prévoit installer...

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

1900           Prévoit avoir.

**LE PRÉSIDENT :**

1905           ... pour récupérer toutes les vapeurs autant des réservoirs que des camions.

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

1910           Bien oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

1915           **M. RICHARD POULIOT :**

1920           Monsieur le président, j'avais l'impression que nous avons abordé la question tout à l'heure, mais essentiellement, là où il y a des vapeurs, c'est-à-dire essentiellement que les produits volatils, c'est-à-dire dans notre cas l'essence, évidemment les réservoirs sont prévus aujourd'hui avec des mécanismes qui empêchent l'émission de vapeur, avec des toits flottants, à double étanchéité selon les nouvelles normes que nous appliquons chez Canterm.

1925           Comme je disais tantôt cependant, la rampe de chargement, ce que vous appelez capteurs sous vide, nous, c'est un système sous vide qui récupère les vapeurs des camions et les envoie à un incinérateur, automatiquement. Ce qui fait qu'il n'y a pas d'accumulation de vapeurs mais qui permet en fait de détruire les vapeurs au fur et à mesure où elles se produisent.



1930 Pour les navires, j'avoue que, là, il faudrait que je demande conseil parce que je ne  
connais pas de système qui existe. Mais ce que je peux vous dire cependant, c'est que la très,  
très grande partie des navires que nous recevons – si vous regardez les chiffres – c'est de la  
réception de produits chez Canterm. Et au moment du déchargement, un navire ne fait pas  
d'émission parce que les vapeurs sont cette fois-là transférées sous vide directement dans les  
réservoirs. Les vapeurs peuvent se produire cependant quand on charge un navire. Et là vous  
1935 regarderez, le nombre de navires que nous chargeons au niveau de l'essence est pratiquement  
très, très minime dans le total des volumes que, disons, nous manipulons chez Canterm.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Guénette.

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

D'accord. Mais si on peut bonifier nos procédés, c'est pas défendu. Dernière question ?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

1950 Toutes les évaluations d'hypothèses catastrophiques qui ont été envisagées, on nous a  
donné des informations là-dessus mais les hypothèses ont été envisagées à combien de degrés  
Centigrade. - 30°C ou + 30°C ? On sait que les hydrocarbures à - 30, c'est pas trop, trop  
compliqué du diesel, mais à + 30, ça devient un peu plus volatil. Mais de l'essence à + 30, ça  
1955 devient assez volatil merci. Puis si on parle dans ce cas-ci de peut-être jet fuel, du jet fuel, c'est  
très, très, très volatil. Les exemples qu'on me donne, si on me parle de + 30 ou - 30, je vais  
réagir différemment.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous parlez de température ambiante, par exemple.

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

De température ambiante.

**LE PRÉSIDENT :**

La température qu'il fait dehors, aujourd'hui.

1970

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

On parle de catastrophe, d'une fuite ou d'un bris, bien, les gens vont avoir de la difficulté à + 30 à contenir les vapeurs beaucoup plus qu'à - 30 ou - 40.

1975

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Alors, monsieur Pouliot, vos scénarios d'accident ont été modélisés sous quelle température ambiante, température atmosphérique extérieure ?

1980

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Halde de répondre à la question.

1985

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. JEAN HALDE :**

1990

Monsieur le président, les températures utilisées pour calculer la volatilisation des produits, c'est 25°C, Celsius. Donc c'est des températures qu'on retrouve...

**LE PRÉSIDENT :**

1995

Pas assez souvent chez nous.

**M. JEAN HALDE :**

2000

... occasionnellement au Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, pas assez souvent.

2005

Monsieur Guénette, est-ce que...

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

2010

Je trouve ça bizarre, parce que quand on va chercher de l'essence dans les stations-service, les indicateurs qu'on nous donne, c'est toujours vérifié à 20°C.

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! Ça, c'est pour le mécanisme de compteur, oui.

2015

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

C'était pour ça que j'avais posé ma question.

2020

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Halde, vous aviez un commentaire?

**M. JEAN HALDE :**

2025

Je pense que c'est pour la calibration des pompes qu'ils utilisent 15°C, mais dans les scénarios, nous, ce qu'on utilise, c'est un taux de volatilisation et le taux de volatilisation est calculé à 25 °.

2030

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Guénette?

**M. JEAN-PAUL GUÉNETTE :**

2035

C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

2040

Je vous en prie.

Je demande maintenant monsieur Xavier Daxhelet. J'espère que je prononce bien votre nom.

2045

**M. XAVIER DAXHELET :**

Bonjour! Xavier Daxhelet, très bien prononcé.

**LE PRÉSIDENT :**

2050

Bonsoir, monsieur.

**M. XAVIER DAXHELET :**

2055            Bonsoir! Je suis vice-président du Comité de vigilance environnementale de l'est de  
Montréal. J'ai trois petites questions à poser. La première, je l'avais déjà posée à la soirée  
d'information mais comme ça a un peu changé, le projet, puis un peu moins de diesel et en effet,  
disons, du carburant, j'ai toujours la même question : combien de pourcentage de biodiesel y  
aurait-il de stockage dans vos réservoirs?

2060

**LE PRÉSIDENT :**

Lorsque le projet est terminé.

2065

**M. XAVIER DAXHELET :**

Sera terminé, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2070

Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

2075

Dans un sens, monsieur le président, je souhaiterais qu'il y en ait le plus possible, mais  
c'est un marché qui se développe, comme on le sait. Alors, nous avons prévu, dépendant du  
type de clientèle, entre 2 et 3 réservoirs moyens. On parle de réservoirs de 70 000 barils pour le  
biodiesel. Mais le biodiesel, il faut bien s'entendre, c'est un produit qui arrive à l'état pur, donc on  
appelle ça du B100, que l'on mélange avec du diesel pétrolier normal, selon des pourcentages qui  
dépendent essentiellement de l'utilisation ou des réglementations.

2080

Par exemple, au Vermont, il y a une loi qui existe où on doit absolument mettre du  
biodiesel 2 %. La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, comme vous  
savez, a fait une étude sur du biodiesel, si je me rappelle bien, 5 % et 20 %. Alors, dépendant  
des types de clientèle, il faut conserver le biodiesel en fonction de la clientèle qui se manifeste  
pour ce genre de produit.

2085

À l'heure actuelle, nous sommes en discussion avec différents clients pour le biodiesel. Il  
y a des projets, nous faisons partie d'un comité national pour l'implantation du biodiesel à travers  
le Canada et je pense que nous aurons, en tout cas on est très optimistes quand au  
développement de ce marché-là.

2090

Mais je sais que vous aviez posé la question mais, monsieur le président, la réponse à  
ça, c'est probablement entre 2 et 3 réservoirs qui seront consacrés strictement soit à du biodiesel  
pur ou des mélanges, selon les différentes proportions que la clientèle voudra bien que

2095

l'on entrepose chez nous. Il ne faut pas oublier que le produit ne nous appartient pas. Il appartient au client. C'est le client qui nous le demande. Alors, dépendant du type de clientèle, ça pourra être du B100 ou du B5 ou du B20.

2100 **LE PRÉSIDENT :**

Permettez-moi, monsieur Daxhelet. Si je comprends bien, vous êtes, vous tenez dans des réservoirs, pendant un certain temps, des produits qui ne vous appartiennent pas et que vos clients viennent déposer et chercher quand ils en ont besoin.

2105

**M. RICHARD POULIOT :**

Essentiellement, un terminal, c'est un chaînon dans une chaîne de transport entre le producteur et le consommateur ou l'utilisateur final. Nous, nous prenons la garde des produits quand ils entrent chez nous et nous les maintenons selon les spécifications du client qui vient les chercher après un certain temps, effectivement.

2110

**LE PRÉSIDENT :**

Et vous connaissez assez bien le marché, vous connaissez assez bien les désirs de vos clients pour prévoir que vous aurez telle quantité d'essence ou telle quantité de biodiesel dans les années qui vont venir dans les réservoirs que vous construisez.

2115

**M. RICHARD POULIOT :**

Essentiellement, d'abord, nous avons deux actionnaires qui sont dans le domaine. Olco distribue à peu près 1,5 G de litres d'essence et d'autres produits pétroliers par année. Et Neste est un gros fournisseur en gros, il fait du commerce de gros. De sorte qu'au départ, nous avons une bonne idée disons de l'évolution du marché, de même que nos clients qui sont là-dedans. Alors, effectivement, il faut régulièrement se tenir au courant de ce qui vient dans ce domaine-là, suivre évidemment la réglementation, les associations et les clients de l'industrie pour savoir un peu comment le marché va évoluer au cours des prochaines années. Et, en fonction de ça, quels sont les besoins en termes d'entreposage qui peuvent se manifester.

2120

2125

2130 **LE PRÉSIDENT :**

Là où je veux en venir, si vous permettez, monsieur Daxhelet, c'est essayer de voir, le projet que vous nous présentez maintenant, lorsque vous dites : «Nous aurons tant de réservoirs d'essence biodiesel», ce ne sont pas des chiffres coulés dans le béton, ça peut varier un peu. Et est-ce que ça peut changer de façon significative ou si on peut assumer que ce que vous dites, ce que vous prévoyez, ça va être la réalité.

2135

**M. RICHARD POULIOT :**

2140 Je pense qu'on ne se trompera pas de beaucoup et si on se trompe, ça va être  
probablement en sous-estimant les volumes. Pour deux raisons : premièrement, actuellement au  
Canada, et particulièrement au Québec, la croissance économique fait en sorte qu'elle génère  
une croissance de la demande pour les produits pétroliers et les produits de tous genres. À cela,  
il faut ajouter les changements au niveau de la réglementation, au niveau de la spécification des  
2145 produits.

Quand les gouvernements, suite aux accords internationaux ou à la demande du public,  
change les spécifications d'un produit comme, par exemple, les diesel, cette année, à très basse  
teneur en soufre, il est évident que ces produits-là doivent aller quelque part. Et, généralement,  
2150 ils viennent dans des terminaux comme les nôtres avant d'être distribués par nos clients ou nos  
actionnaires.

Alors, pour répondre à votre question, oui, ça peut jouer un peu mais probablement plus  
à la hausse qu'à la baisse, compte tenu de la demande qui nous est faite à l'heure actuelle.

2155

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger a une question. Madame Gagnon, l'autorisation que le ministère de  
l'Environnement donnera ou ne donnera pas à un projet comme celui-ci, est-ce qu'il est figé en ce  
2160 qui concerne la proportion de chacun des produits qu'ils peuvent entreposer?

**Mme DIANE GAGNON :**

On ne fixera pas la nature des produits comme telle, mais on va tenir compte de l'impact  
2165 maximum du projet dans l'environnement qui va avoir été évalué dans le cadre de l'étude. Alors, si  
je parle de rayon d'impact en cas d'accident ou d'impact sur l'air ou sur l'eau, normalement, s'il y  
a des modifications de produit, on va les accorder, mais en fonction du fait que ça ne doit pas  
dépasser l'impact maximum qui avait été évalué dans l'étude.

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2175

Dans votre projet initial, monsieur Pouliot, vous aviez un réservoir avec du méthanol qui a  
été retiré. En fait, le méthanol a été retiré du projet. Est-ce qu'on peut penser qu'il est retiré pour  
toujours ou s'il est possible que ça redevienne un produit que vous allez entreposer dans le futur?

2180 **M. RICHARD POULIOT :**

Il est retiré pour toujours, définitivement. Compte tenu des analyses autant en termes de risque, toxicité et autres, nous avons décidé d'écarter le méthanol du terminal de Canterm.

2185 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que le terminal, le K-1 actuellement, le site K-1, vous avez déjà un réservoir de méthanol, si je ne me trompe pas.

2190 **M. RICHARD POULIOT :**

Nous avons déjà un réservoir, effectivement.

2195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, lui, il n'existe plus?

**M. RICHARD POULIOT :**

2200 Ce réservoir-là, dans le projet, va disparaître du point de vue de l'utilisation pour le méthanol. Nous l'avons remplacé par un réservoir plus petit.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2205 Donc, plus de méthanol sur vos sites.

**M. RICHARD POULIOT :**

Il n'y aura plus de méthanol, non.

2210 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

2215 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Daxhelet, vous n'avez droit qu'à trois questions et, nous, nous en avons posé plus que vous. Alors, allez-y.

2220 **M. XAVIER DAXHELET :**

Non, mais je voudrais juste encore finir sur le biodiesel parce que, bon, si je regarde un peu les calculs, 70 000 barils sur 1.4 million de barils, ça fait grosso modo 5 %. Mais si, en plus, c'est du B5, ou je pense que c'est ça la nomenclature qu'il a dit, donc 5 % de biodiesel, en fait, ça fait 5 % de 5 %. Donc, ça fait plus beaucoup de pourcentage de biodiesel réellement là-dessus.

Puis un dernier petit commentaire là-dessus, c'est que le biodiesel est un carburant de remplacement mais si on l'ajoute, disons qu'on ajoute en entreposage dans notre coin, je veux dire, si au moins il remplaçait du mazout ou du diesel pétrolier, ça serait déjà une bonne chose, mais là on crée de nouveaux réservoirs pour en rajouter. Ça, c'était juste un petit commentaire là-dessus.

La deuxième chose, dans votre étude, dans vos objectifs que vous avez présentés au début, vous avez dit qu'un de vos objectifs, c'était d'accroître les mesures d'atténuation et de sécurité à la population, donc, aux alentours de votre projet. Est-ce à dire que le fait de rajouter des réservoirs va augmenter la sécurité de la population aux alentours de...

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Adressez-vous à moi, monsieur. Que le projet du promoteur va?

2245 **M. XAVIER DAXHELET :**

Que le projet du promoteur va donc augmenter la sécurité de la population autour des réservoirs, le fait d'en ajouter des réservoirs?

2250 **LE PRÉSIDENT :**

Par rapport à maintenant.

2255 **M. XAVIER DAXHELET :**

Par rapport à maintenant, puisque c'est un des objectifs qui a été dit.

2260 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, la question donc : est-ce que la population devra se sentir plus en sécurité, une fois votre projet complété, par rapport à aujourd'hui sans ces réservoirs additionnels.

Est-ce que votre troisième question est préparée, monsieur Daxhelet?



**M. XAVIER DAXHELET :**

2265 Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2270 Oui? Parfait.

**M. RICHARD POULIOT :**

2275 Monsieur le président, pour ce qui est de la sécurité, la raison pour laquelle nous l'avons fait, c'est qu'en introduisant l'idée d'aménager un talus, pour carrément isoler les activités de Canterm du reste de la communauté, il est évident dans notre esprit que nous augmentons considérablement la sécurité pour les gens autour de nous. Par rapport à la situation actuelle où il n'y a rien.

2280 L'exploitation de ces terrains existe et a lieu depuis des décennies. À l'époque, évidemment, c'était un autre contexte. Nous avons pensé que c'était souhaitable de faire quelque chose pour assurer que si jamais il y avait un incident, que cet incident-là soit limité à l'intérieur de notre espace à nous et n'affecte pas les voisins, de sorte que nous avons introduit ce concept-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2285 Alors si je comprends bien, monsieur Daxhelet, le promoteur considère que par rapport à aujourd'hui, même avec un plus grand nombre de réservoirs, les gens autour seront plus en sécurité. Est-ce que j'ai bien résumé votre pensée?

2290 **M. RICHARD POULIOT :**

2295 En ajoutant, monsieur le président, le fait que nous avons réduit quand même passablement le nombre de réservoirs, en tout cas près des zones résidentielles, à la fois K-1 au lieu d'un réservoir de 150 000 barils avec du méthanol, c'est un réservoir qui sera plus petit. À K-2 ouest, c'est à l'ouest de la voie ferrée près des résidences, où nous avons, je crois, 8 réservoirs dans le projet initial, il n'y en a plus que 4, de sorte que si vous prenez l'ensemble, nous pensons avoir amélioré considérablement l'aspect sécuritaire de cette exploitation.

**LE PRÉSIDENT :**

2300 Cependant, j'aimerais que nous oublions votre projet initial, puisqu'il n'existe plus. Alors, on va parler seulement de votre projet futur, tel qu'il est maintenant avec les changements. Mais par rapport à la situation actuelle, vous avez combien de réservoirs en ce moment, en tout?

2305 **M. RICHARD POULIOT :**

Sur l'ensemble de nos terrains?

2310 **LE PRÉSIDENT :**

Sur l'ensemble de vos terrains.

**M. RICHARD POULIOT :**

2315 Nous en avons 45, je crois. Autour de, entre 45 et 50.

**LE PRÉSIDENT :**

45 et vous en ajoutez combien?

2320

**M. RICHARD POULIOT :**

On en ajoute 14.

2325 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, avec 59 réservoirs et les talus, les gens seront plus en sécurité que maintenant, qu'aujourd'hui au moment où on se parle. C'était ça la question de monsieur.

2330 **M. RICHARD POULIOT :**

C'est notre prétention.

**LE PRÉSIDENT :**

2335

Merci. Allez-y, monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2340

J'aimerais savoir si les talus que vous avez proposés dans le projet actuel, en fait le projet que vous nous présentez, est-ce qu'ils ont été considérés dans l'analyse de risques? Tantôt, je pense que vous aviez mentionné qu'un scénario normalisé, donc le pire cas, qu'il n'y avait pas de considération de mesures d'atténuation mais, dans les autres cas, dans le cas alternatif?

2345 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Daxhelet, vous générez beaucoup de questions de la part des commissaires.

2350 **M. XAVIER DAXHELET :**

Tant mieux.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 On s'en excuse. Nous sommes aussi curieux que vous.

**M. XAVIER DAXHELET :**

Je suis là pour ça.

2360

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le commissaire, je vais demander à monsieur Halde de répondre à votre question.

2365

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

2370 **M. JEAN HALDE :**

La réponse à ça est non. On n'a pas considéré les talus comme mesure d'atténuation. Évidemment, dans le scénario normalisé, il n'y a pas de mesures d'atténuation qui sont prises en compte. Et dans le scénario alternatif, on n'en a pas tenu compte non plus.

2375

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, comment croyez-vous que les gens seront plus en sécurité si vous n'avez pas tenu compte des talus? Est-ce que les talus ajoutent ou non un élément de sécurité?

2380

**M. JEAN HALDE :**

En fait, on n'en a pas tenu compte parce que, selon l'approche, on ne doit pas en tenir compte. Mais évidemment, avec un talus de cette hauteur-là, on n'a qu'à penser à la radiation thermique, à la chaleur, c'est évident que si jamais il y a un incendie du côté du dépôt, ça va protéger les gens qui seraient du côté du talus. Il y aurait une déviation des radiations

2385

thermiques, c'est évident.

**LE PRÉSIDENT :**

2390

Donc, dans vos calculs, vous êtes un peu contraints par la mécanique obligatoire du modèle de calcul de risques.

**M. JEAN HALDE :**

2395

En fait, dans nos calculs, on estime des conditions qui nous amènent à évaluer un pire cas. Donc, aller chercher un rayon maximal d'influence. Donc, on ne tient pas compte de ça et on n'a pas refait de calculs pour tenir compte de cette infrastructure-là.

2400

**LE PRÉSIDENT :**

2405

Où est mon représentant à la Sécurité publique qui pourrait... Oui, est-ce que vous pourriez commenter à ce sujet en venant au micro, s'il vous plaît? La question est de savoir, est-ce que, selon vous, une fois le projet construit avec les talus, les gens seront plus en sécurité qu'aujourd'hui?

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

2410

Écoutez, je connais la méthodologie que les consultants ont employée, qui est la méthodologie du CRAIM, qui est une méthodologie qui a déjà été utilisée pour d'autres fins dans d'autres comités pour d'autres analyses de risques. Je n'ai pas pu voir, je n'ai pas vu les scénarios. J'imagine ici qu'on parle plus des scénarios alternatifs dans le deuxième cas. Le scénario normalisé, on ne tient pas compte des mesures passives. Écoutez, je ne serais pas capable de vous dire plus sécuritaire, moins sécuritaire. C'est un peu plus complexe que ça.

2415

Je ne sais pas si Pierre peut compléter, parce que monsieur Fratolillo fait partie du CMMI de l'est de Montréal depuis fort plus longtemps que moi. Alors, peut-être qu'il est plus apte à répondre au niveau de l'utilisation de la méthode.

2420

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Parce que vous comprenez que nous avons besoin d'une réponse à la question de monsieur Daxhelet.

2425

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2430

Même si on ne peut pas l'obtenir ce soir...

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

2435

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2440

... il vous reste encore plusieurs journées pour y arriver.  
Monsieur Fratolillo.

**M. PIERRE FRATOLILLO :**

2445

Voici. En fait, je n'ai pas le détail finalement de ce qui a été fait dans le cadre de l'étude de Canterm. Toutefois, en fait, lorsqu'on dit qu'on fait une analyse, par exemple, avec le modèle de scénario normalisé et de scénario alternatif, le scénario normalisé, dans le modèle qu'on utilise, c'est-à-dire c'est le modèle qui a été développé d'ailleurs par US EPA, en fait, dans son RMP, dans sa législation, tient compte pour les scénarios normalisés, donc le Worst Case Scenario, tient compte des mesures de mitigation qui sont dites passives.

2450

Donc, dans ce cas-là, je ne sais pas, en fait, si on peut considérer les talus comme étant une mesure de mitigation passive, une mesure d'atténuation passive mais, pour moi, ça semble être une mesure de mitigation passive. Il y a peut-être là lieu à discussion, mais ça semble être une mesure de mitigation passive, dans la mesure où il n'y a pas de... ça n'implique pas finalement soit une action ou en fait un mécanisme quelconque. C'est là. Donc, c'est quelque chose qui est là de par soi-même, en fait est une mesure de mitigation. Ça va?

2455

En ce qui a trait au scénario alternatif, là, non seulement finalement on tient compte des mesures de mitigation passives mais aussi des mesures de mitigation actives. Donc, des mécanismes, des procédures, toutes sortes de choses qui vont faire en sorte qu'on diminue l'impact finalement d'un accident et on mitige finalement les conséquences de l'accident.

2460

Donc, de cette façon, ce qui se passe, c'est qu'ils ont, à mon point de vue, ils ont donc surévalué, finalement, puisqu'ils n'ont pas tenu compte des mesures de mitigation qui sont en place. Ça va?

2465

**LE PRÉSIDENT :**

2470

Merci. Madame?

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

2475 Est-ce que je peux rajouter quelque chose? Peut-être pour nous éclairer, nous, qui allons regarder davantage l'analyse de risques, il faudrait avoir une situation actuelle, une analyse de risques avec des rayons actuels. Pour comparer une situation étant plus sécuritaire qu'une autre, il faut avoir la situation actuelle par rapport à celle qui est future pour dire...

**LE PRÉSIDENT :**

2480 D'accord.

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

2485 Vous comprenez ce que je veux dire?

**LE PRÉSIDENT :**

2490 Oui. Est-ce à dire qu'il n'y a jamais eu d'analyse de risques qui a été faite de la situation actuelle? Monsieur Pouliot?

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

Moi, je n'ai pas de données.

2495 **LE PRÉSIDENT :**

Pendant que vous y réfléchissez, je vais demander à monsieur Lefebvre qui, selon ma liste ici, est au ministère de la Sécurité publique. Est-ce que vous pouvez...

2500 **M. PAUL LEFEBVRE :**

2505 Effectivement, monsieur le commissaire, pour ce qui est de la création des talus, c'est certain que ça va diminuer énormément les dangers. Ne serait-ce que par l'enlèvement du terrain de stationnement. Sur la photo, on voit des camions-citernes qui sont stationnés. L'histoire ne dit pas s'ils sont pleins ou s'ils sont vides. Dans l'un ou l'autre cas, c'est un danger. Et le fait d'éliminer ce terrain de stationnement va, d'une part, effectivement augmenter la sécurité.

2510 Et, effectivement dans les scénarios, lorsqu'on fait un scénario normalisé ou un scénario alternatif, on doit tenir compte des mesures passives. Un talus, tu ne peux pas peser sur le bouton pour qu'il se mette en place. Il est là. Donc, il est présent dans l'environnement, puis tu dois normalement en tenir compte, autant qu'une digue de rétention autour d'un réservoir, tu en tiens compte. Et pour la sécurité des gens, ça va être effectivement un plus.

**LE PRÉSIDENT :**

2515

Merci. Monsieur Pouliot, est-ce que je peux vous demander, à la suite de ce que nous venons d'entendre, de nous revenir lors d'une séance ultérieure ou peut-être avec un document déposé pour étayer votre conviction avec quelques faits, quelques chiffres ou quelques éléments qui ressemblent un peu à ce dont nous venons de discuter.

2520

Et ainsi, monsieur Daxhelet, je pense que vous aurez une réponse aussi complète qu'on peut l'espérer à votre seconde question. J'attends la réponse de monsieur Pouliot. La question étant toujours par rapport à la situation actuelle, le 13 février 2006, et imaginons en 2008, lorsque le projet est complété, la question étant : sommes-nous plus en sécurité si nous habitons dans le voisinage, après qu'avant.

2525

**M. RICHARD POULIOT :**

2530

Monsieur le président, avant de répondre spécifiquement à votre requête, monsieur Halde voudrait ajouter un détail.

**LE PRÉSIDENT :**

2535

Allez-y.

**M. JEAN HALDE :**

2540

Merci, monsieur le président. Pour ce qui est de l'évaluation en termes des scénarios normalisé et alternatif pour la situation actuelle et future, on arrive au même résultat, parce qu'il y a présentement des réservoirs d'essence de même dimension que ceux qui sont prévus et l'étalement du produit, on tient effectivement compte des digues de rétention. C'est le seul élément dont on a tenu compte dans le scénario normalisé. Donc, l'étalement du produit est limité à la même superficie et le dégagement des gaz résultant de ce scénario-là est identique.

2545

Donc, pour ce qui est de la situation actuelle et future, c'est la même chose. La seule différence qui viendrait entrer en ligne de compte, c'est la présence des talus. Et si je comprends bien votre demande, ça serait qu'on fasse une réévaluation des rayons d'impact en tenant compte de la présence des talus. Est-ce que c'est bien ça?

2550

**LE PRÉSIDENT :**

2555

Ça me semble tout à fait logique. Et si jamais il appert que la définition très stricte de la façon de réaliser un modèle de scénario normalisé dit qu'il ne faut pas tenir compte des talus, et bien, vous nous direz qu'il ne faut pas tenir compte des talus. Si on peut en tenir compte et si ça améliore la situation, vous nous en ferez part.

**M. RICHARD POULIOT :**

Nous allons effectivement préparer une étude pour la commission, monsieur le président.

2560

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Daxhelet, votre troisième question.

2565

**M. XAVIER DAXHELET :**

Mais je voudrais juste bien comprendre là-dessus parce qu'il y a quand même... s'il y a plus de réservoirs... je suis d'accord que s'il y a un réservoir là...

2570

**LE PRÉSIDENT :**

Absolument.

2575

**M. XAVIER DAXHELET :**

... il y en avait un juste à côté, le rayon d'impact, lui saute ou celui à côté saute, ça ne change pas grand-chose, ça va être le même. Sauf qu'il y en a deux. Donc, s'il y en a deux, il doit y avoir plus de chance, plus de probabilités.

2580

**LE PRÉSIDENT :**

Absolument. Donc, vous incluez aussi le fait de possibilité en multipliant le nombre de réservoirs, est-ce que ça augmente le risque et est-ce qu'il y a des effets domino ou des choses semblables.

2585

**M. XAVIER DAXHELET :**

Tout ça, parce que l'apport économique, les gens qui habitent au pourtour du projet ne vont pas bénéficier directement de cet apport économique mais, par contre, ils vont bénéficier ou en pâtir de la sécurité. C'est pour ça que je posais cette question-là.

2590

**LE PRÉSIDENT :**

C'est un commentaire.

2595



**M. XAVIER DAXHELET :**

Oui.

2600 **LE PRÉSIDENT :**

Votre question, s'il vous plaît.

**M. XAVIER DAXHELET :**

2605

Ma question, c'est face à – on parlait tantôt avec Bruce Walker de vapeur d'essence qui était récupérée, qui était mise à la torchère, enfin disons qui était brûlée. Puis c'est quoi la quantité, je veux savoir la quantité de vapeur, enfin, disons d'essence qui est brûlée à cette torchère juste pour savoir est-ce que c'est possible d'en faire une valorisation?

2610

**LE PRÉSIDENT :**

Dans une année.

2615 **M. XAVIER DAXHELET :**

Oui, dans une année. Dans le but d'en faire une valorisation.

**LE PRÉSIDENT :**

2620

D'accord. Quels sont les volumes en litres ou je ne sais pas comment on va le calculer, puisque ce sont des gaz, il faudrait une pression, une température et tout. Mais vous pouvez nous donner une réponse sur le volume d'essence qui est brûlé ainsi?

2625

Monsieur Dériger me fait remarquer que, dans un tableau, on dit que ça équivaut à 401.9. 401.9 quoi? Je n'ai pas l'unité. Tonnes métriques de CO<sub>2</sub> par année. Ça fait combien d'essence? Est-ce que vous êtes intéressé plus au CO<sub>2</sub> émis à l'atmosphère?

**M. XAVIER DAXHELET :**

2630

Oui, oui, aussi, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

2635

Ou plutôt à la quantité d'essence que vous auriez pu, vous, récupérer et mettre dans votre voiture?

**M. XAVIER DAXHELET :**

2640 Non, non, non. Ce n'est pas ça. C'est parce que, regardons, par exemple, je ne sais pas si une compagnie à côté comme Interquisa, par exemple, qui brûle du gaz naturel pour faire de la vapeur, peut-être il n'y aurait pas eu moyen de récupérer une partie de la chaleur. Je ne sais pas, c'est une question que j'avais.

2645 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

2650 Monsieur le président, nous n'avons pas les données ici mais on pourrait vous les fournir demain, si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT :**

2655 D'accord. Ça va être une grosse soirée demain, monsieur Daxhelet.

**M. XAVIER DAXHELET :**

2660 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

2665 J'invite madame Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2670 Rebonsoir! Ça va sûrement être moins technique parce que j'ai de la difficulté à suivre jusqu'à présent.

**LE PRÉSIDENT :**

2675 Vous avez de la difficulté à suivre. Nous allons trop vite?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, c'est parce que...

2680

**LE PRÉSIDENT :**

Ou c'est trop technique?

2685

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, c'est assez technique. Personnellement, je trouve que c'est assez technique, mais c'est intéressant.

2690

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on compte sur vous pour nous ramener au plancher. Allez-y.

2695

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Tantôt on a parlé assez brièvement concernant la création d'un poste de responsable de la sécurité et de l'environnement, et aussi du CMMI, du AIEM, tout ça. J'aimerais avoir beaucoup plus d'explications, quand ça va être en vigueur, quand ça va être opérationnel, ouvert au public, communications. Avoir plus de renseignements.

2700

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, plus d'informations sur le nouveau poste qui a été créé, qui entre en fonction...

2705

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Supposément.

2710

**LE PRÉSIDENT :**

... à la fin du mois, je crois.

Monsieur Pouliot. Et que fera cette personne?

2715

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, d'abord, la personne est déjà embauchée si je peux dire. Elle entrera en fonction le 27 février.

2720

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'elle est ici avec vous ce soir?

**M. RICHARD POULIOT :**

2725 Oui. Monsieur Normand Tremblay est-il ici encore ou s'il a quitté? Il est là.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Tremblay!

2730

**M. RICHARD POULIOT :**

2735 Monsieur Tremblay est avec PTT Poly Canada. Il a fait carrière chez Shell et ça fait des années – il pourrait en parler mieux que moi – mais qu'il s'occupe de ces questions-là. Et ce que nous voulons faire, c'est réunir sous la même personne tout ce qui va toucher à la sécurisation des lieux, à la santé, c'est-à-dire la formation des gens, à tout ce qui touche les questions d'opération dans le terminal, les questions de l'environnement, réglementation, le suivi, les tests que nous devons faire et toutes les inspections qu'on doit faire.

2740 Et, évidemment, la relation avec la communauté parce que, en plus du comité de liaison que nous allons créer pendant la construction, il faut qu'on puisse garder un contact avec la communauté. Ce n'est pas seulement à travers le CMMI, mais Canterm comme tel avec ses voisins. Alors, l'ensemble de ces questions-là fera l'objet d'un mandat qui sera donné à monsieur Tremblay dès le moment de son entrée en fonction.

2745

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Piché?

2750

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Est-ce que ça va être publicisé? Est-ce qu'on va être au courant des développements? Est-ce qu'on va avoir accès à ces informations-là ou quoi?

2755

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

2760

Nous avons l'intention d'annoncer sa nomination, de publiciser.

**LE PRÉSIDENT :**

2765

Si je peux me permettre, vous l'avez annoncée ce soir. C'est public ce qui se passe ici.

**M. RICHARD POULIOT :**

2770 Non, non, c'est juste privé. C'est entre nous. Oui, effectivement, nous tenons à nous assurer qu'il y ait une communication avec les gens autour pour qu'ils comprennent ce que nous faisons et, en même temps, qu'ils nous donnent leurs idées sur ces questions-là.

2775 C'est évident que dans la situation géographique où nous sommes, il faut avoir une relation avec la communauté et c'est pour ça que nous avons embauché quelqu'un qui va faire ça strictement, qui va être le porteur de ballon de Canterm dans ce domaine-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Piché?

2780 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2785 Ça va être donc – je m'excuse, juste pour clôturer ça – ça va être donc un endroit où un citoyen peut faire une plainte, puis ils vont être associés avec comme qu'est-ce qu'ils parlaient tantôt eux autres, le CMMI et le AIEM, ça va être tout... ils va avoir la même mission, puis la même vision, tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

2790

**M. RICHARD POULIOT :**

2795 Oui, monsieur le président, c'est ça l'idée. En plus évidemment du travail que nous allons faire à travers les organismes existants, il faut que nous ayons, que les citoyens puissent avoir quelqu'un chez nous auquel ils peuvent s'adresser s'il y a des questions, des préoccupations ou des problèmes.

**LE PRÉSIDENT :**

2800 Merci. Votre seconde question?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2805 C'est une question qui m'est arrivée tout d'un coup. Je ne sais pas qu'est-ce qui se passe avec les employés, les cadres ou quoi que ce soit, mais est-ce que c'est possible qu'il y ait un lock-out, une grève ou des revendications, des boycotts? Qu'est-ce qui se passe avec ça sur le site, les bateaux, n'importe quoi? Est-ce qu'il y a une sécurité pour pas mettre la

sécurité de l'environnement ou les matériaux ou les employés ou la population en danger? Je ne sais pas.

2810

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, en cas de grève ou de lock-out ou de problèmes reliés non aux aspects technologiques mais aux aspects très humains du travail, qu'est-ce qui est prévu pour sécuriser les installations? Monsieur Pouliot.

2815

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, ce genre de circonstances ne s'est jamais produit jusqu'ici chez Canterm. En tout cas, on va toucher du bois. Il n'y a personne qui souhaite qu'il y ait des problèmes de cette nature, mais évidemment en termes de sécurité des installations, oui, il y a des règles qui existent, et qu'il y ait grève ou lock-out ou quoi que ce soit, nous devons maintenir un niveau de sécurité qui est rattaché essentiellement au fait que notamment au quai, ça fait partie des règles du jeu avec le Port de Montréal pour assurer en fait le maintien de la sécurité des installations.

2820

2825

Par conséquent, ces règles doivent être appliquées et maintenues, qu'il y ait quels que soient les problèmes sociaux qui peuvent se poser dans le cadre de nos activités.

2830

**LE PRÉSIDENT :**

Ces règles sont émises par qui et qui s'assure que vous les appliquez?

**M. RICHARD POULIOT :**

2835

Le Port de Montréal a des règles très précises en matière de sécurité des installations portuaires et vis-à-vis de ses clients. Nous avons dû – ses clients, ses locataires, si je peux dire – et nous avons dû, bien sûr, rehausser le niveau de sécurité de nos installations suite à des directives du Port de Montréal dans ce domaine. Et surtout dans le contexte que nous connaissons depuis quelques années, il est nécessaire de maintenir un très haut niveau de sécurité, ce qui fait que maintenant, quand vous avez un navire qui vient au port, vous ne pouvez plus avoir accès aux installations portuaires. Alors, il y a toute une série de règles, y compris la hauteur des clôtures et les caméras, et ci, et ça, pour éviter qu'il y ait des problèmes qui puissent se créer éventuellement.

2840

2845

**LE PRÉSIDENT :**

Mais cela, ça s'applique à la partie de vos installations dont j'oublie le nom, K-2, K-1 ou c'est lequel K? K-3, qui est en location du Port de Montréal. Mais qu'en est-il des autres, K-1, K-2, K-5, K-4?

2850

**M. RICHARD POULIOT :**

2855 Pour ce qui est des autres qui sont sur des terrains privés qui appartiennent à Canterm, nous sommes en train de discuter avec un consultant en matière de sécurité pour rehausser la sécurisation des installations chez Canterm. Nous avons déjà des systèmes de sécurité. D'ailleurs, sur les figures, vous constaterez, il y a des caméras et il y a différentes choses. L'accès est disons contrôlé mais nous voulons rehausser davantage nos installations.

2860 Alors, nous avons demandé à une firme spécialisée dans le domaine de nous faire un plan sur lequel nous travaillons actuellement et qui sera éventuellement mis en œuvre pour unifier, intégrer toutes les autres installations de Canterm, c'est-à-dire tous les K, de 1 à 4, dans le même système, avec un système de contrôle central, de sorte que si jamais il y a un problème à un endroit, qu'on puisse le détecter immédiatement. De sorte que nous essayons, si vous  
2865 voulez, d'assurer la plus grande sécurité possible dans la mesure où on peut le faire, pour nos installations.

**LE PRÉSIDENT :**

2870 Est-ce qu'il sera inclus le cas dont parle madame Piché, un cas de grève ou de problème syndical?

**M. RICHARD POULIOT :**

2875 S'il y avait un problème syndical, c'est évident que les mesures de sécurité devront s'appliquer quand même.

**LE PRÉSIDENT :**

2880 Est-ce qu'il y a un organisme justement qui s'assure... par exemple, dans certains domaines d'activités, il y a des gens qui n'ont pas droit de grève. Est-ce que ça s'applique dans l'industrie pétrolière?

**M. RICHARD POULIOT :**

2885 Dans l'industrie, je ne crois pas, monsieur le président, encore que je ne connais pas toutes les circonstances, mais chez nous, ça ne s'applique pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2890 Madame Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2895 Je n'arrive pas à comprendre la dernière phrase. Comment ça ne s'applique pas?  
Qu'est-ce qui ne s'applique pas?

**M. RICHARD POULIOT :**

2900 Le droit de grève.

**LE PRÉSIDENT :**

2905 Tout le monde a droit de grève, si j'ai bien compris.

**M. RICHARD POULIOT :**

C'est-à-dire que...

2910 **LE PRÉSIDENT :**

Tous les employés syndiqués ont droit de grève.

**M. RICHARD POULIOT :**

2915 ... comme nous n'avons pas d'employés syndiqués chez Canterm...

**LE PRÉSIDENT :**

2920 Vous n'avez pas d'employés syndiqués.

**M. RICHARD POULIOT :**

2925 ... monsieur le président, c'est dans ce sens-là que je disais que ça ne s'appliquait pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2930 Bon, il n'y a pas d'employé syndiqué. Donc, il n'y aura pas de grève. Est-ce que c'est ce que ça veut dire?

**M. RICHARD POULIOT :**

C'est un peu le sens de ma réponse.



2935 **LE PRÉSIDENT :**

Un peu le sens de votre réponse.  
Madame Piché?

2940 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Je vais finir avec cette question-là mais je ne suis pas convaincue.

2945 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'êtes pas convaincue que ça pourrait arriver...

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2950 Non, non.

**LE PRÉSIDENT :**

2955 Ce que vous dites, c'est que ça pourrait arriver un jour que les gens refusent de travailler pour une raison quelconque.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2960 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Puis que le site soit laissé un peu sans surveillance.

2965 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Disons à risque.

**LE PRÉSIDENT :**

2970 À risque.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

2975 Parce que moi, personnellement, j'ai déjà travaillé antérieurement au Casino. Et quand

il y avait un lock-out, quelque chose, il y avait des compagnies privées, il y avait des personnes privées qui venaient prendre, qui venaient remplacer. Il y avait de la sécurité qui venait. C'était pas laissé en compte.

2980 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Des gens qui ne sont pas aussi habilités. Monsieur Pouliot, est-ce que...

2985 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui, mais dans le cadre de ce que je disais, le plan de sécurisation de nos installations, il y aura effectivement une entreprise spécialisée dans le domaine, qui sont des professionnels du domaine, qui vont mettre en œuvre et qui vont suivre la mise en œuvre des procédures. Alors, ce n'est pas des employés de Canterm qui vont faire... d'abord, si vous regardez, monsieur le président, nous sommes 25 employés à Montréal au total avec des gens avec une activité qui fonctionne 7 jours par semaine, 24 heures par jour. Il faut faire appel à des ressources de l'extérieur pour ça, comme dans bien d'autres domaines. Alors, dans le domaine de la sécurité, il y aura effectivement une firme extérieure qui est spécialisée dans le domaine et qui assurera la sécurisation des lieux.

2995

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Archambault, au ministère des Ressources naturelles, quelles sont les normes pour assurer que ce genre d'installations sont sûres pour le public?

3000

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

C'est une question un peu inhabituelle, je dois dire, parce que, en général, les compagnies de raffinage ont quand même à leur disposition une main-d'œuvre adéquate. Qu'elle fasse partie d'une union ou non, il reste quand même qu'il y a un engagement finalement de ces personnes.

3005

Mais de façon plus pratique cependant, je reconnais que souvent les raffineurs ont des équipes extérieures qui viennent suppléer ou compléter les équipes permanentes et, en cas de refus de travailler d'un certain nombre, en supposant qu'il y aurait un syndicat, par exemple, qui ferait la grève, en général, il y a quand même une masse importante dans les raffineries de cadres, d'ingénieurs et tout ça qui prennent la relève. J'imagine que les gens de l'est ici ont vu ça dans le passé, autant dans une raffinerie que l'autre, et c'est ce qui se passe d'habitude.

3010

Donc, il n'y a pas vraiment des... à risque. C'est sûr que si on a une partie du personnel qui n'est pas disponible, bien là, il faut réduire les activités. C'est ce qui se fait en général, vous voyez? Il faut être capable de contrôler au point de vue sécurité l'ensemble des activités, mais

3015

on réduit les activités qui n'ont pas à être faites parce qu'on n'a pas tout le personnel disponible. Et on essaie de suppléer par l'utilisation de cadres.

3020

Je voulais simplement dire qu'en général, ça n'a pas été un problème très grand de sécurité dans le passé parmi les raffineurs.

**LE PRÉSIDENT :**

3025

Est-ce que c'est encadré par votre ministère?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3030

Non, non. Du tout.

**LE PRÉSIDENT :**

Non?

3035

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

C'est les lois du travail qui s'imposent à ce moment-là et je ne pense pas même que la Sécurité civile s'en occupe. Je pense que les raffineurs et les terminaux, les compagnies pétrolières ont des règles de sécurité très élevées, des critères élevés pour justement garantir la protection du public, la protection de l'environnement à ce niveau-là. À ma connaissance, il n'y a pas de loi. Mais le personnel cependant peut faire appel aux lois du travail pour obtenir certains droits, bien sûr. Mais la sécurité, en général, est intrinsèquement organisée par les compagnies et on prévoit ces choses-là. Surtout si on a des doutes qu'il pourrait arriver des incidents, on prend des précautions, il y a des embauches temporaires. Enfin, ce que j'ai vu dans le passé comme expérience.

3040

3045

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Piché, je pense que c'est aussi loin qu'on va pouvoir aller dans la réponse. Je ne dis pas qu'elle n'est pas adéquate, mais je pense qu'on a exploré quand même la situation. Donc, chaque entreprise est responsable d'assurer la sécurité de ses installations et monsieur Pouliot de Canterm a engagé une firme qui va resserrer, s'il y a lieu, le plan qui existe actuellement.

3050

3055

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Merci. Ma dernière question – pour ce soir – c'est concernant les mesures sonores. Moi, j'ai regardé un peu à travers les dossiers qui étaient assez volumineux, merci, mais j'ai

3060 entrevu qu'il n'y avait pas de loi ou de réglementation, que ce soit municipal ou à Montréal-Est, concernant les mesures sonores, le niveau de bruit. Qu'on se basait sur une réglementation provinciale quelconque.

3065 Là, je me pose la question : est-ce que c'est applicable? Comme au terminal 94, je reviens toujours avec ça mais, moi, je demeure pas loin de là, puis pas toujours mais je dirais au moins une fois par mois, il y a des... je ne sais pas si ça vient des bateaux ou si ça vient de qu'est-ce qui se passe comme transfert ou quoi, mais c'est un bruit intermittent, ça peut durer 24 heures sur 24, c'est vraiment très fort. Il y a beaucoup de citoyens qui se sont plaints, puis il n'y a jamais eu de changement, de modification.

3070 Là, si on peut appliquer les lois provinciales, c'est quoi ces lois-là? Est-ce que c'est applicable, autant que ce soit pour le Port de Montréal, autant que ce soit pour la compagnie Canterm? Qu'est-ce qui se passe avec ça? Nous, est-ce qu'on doit endurer ce bruit-là intermittent tout le temps, tout le temps parce qu'il n'y a pas de loi ou de réglementation? Si oui, je pense qu'il serait temps d'en faire.

3075

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Le terminal 94, c'est l'endroit où vont accoster les navires...

3080

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui.

3085

**LE PRÉSIDENT :**

... qui déchargent pour entreposer les produits chez Canterm. Est-ce que c'est bien ça, monsieur Pouliot?

3090

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui, c'est la section 94 du Port de Montréal, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

3095

Madame Piché, le bruit, vous parlez du bruit donc dans le port, des navires.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

3100

Oui, ça vient de ce côté-là.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

3105

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Mais je ne peux pas vous dire si ça vient des bateaux ou quoi que ce soit, mais c'est un bruit, là, c'est pas possible. Même les fenêtres fermées, c'est intermittent.

3110

**LE PRÉSIDENT :**

On va demander à monsieur Pouliot quelles sont les sources de bruit qui pourraient provenir du terminal 94. Et, ensuite, on va voir s'il y a une réglementation qui existe sur le bruit. Ce terminal est dans Montréal-Est ou dans Montréal?

3115

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui, je pourrais dire comme Bellerive et Georges V. C'est vraiment à la limite. Le quai, le bout du quai dépasse un peu là.

3120

**LE PRÉSIDENT :**

Dans Montréal-Est, monsieur Billette. Ce terminal est dans Montréal-Est?

3125

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui, effectivement, le terminal est dans Montréal-Est. Sauf que la question que je me pose, c'est à savoir si on a juridiction puisque les voies navigables sont de juridiction fédérale. Alors, notre réglementation n'a pas de niveau de bruit. Il y a nuisance par rapport au bruit mais pas à la quantité des fréquences hautes et basses.

3130

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, quelle est la réglementation sur le bruit pour la Ville de Montréal-Est?

3135

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

C'est les heures.

3140

**LE PRÉSIDENT :**

Les heures?

3145 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui.

3150 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, il y a des heures où on peut faire du bruit et des heures où on ne peut pas.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

3155 De 19 h à 8 h, on n'est pas supposé de faire du bruit. Mais ils ne disent pas la quantité de bruit. Ils ne qualifient pas le bruit.

**LE PRÉSIDENT :**

3160 Alors, c'est un peu vague.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

C'est vague.

3165

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3170 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Sauf qu'on ne sait pas si on a juridiction.

**LE PRÉSIDENT :**

3175

Monsieur Archambault, Ville de Montréal.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

3180 De mémoire, je ne peux pas vous donner les quantités mais, effectivement, à la Ville de Montréal, il y a des dispositions qui font que de jour et de nuit, il y a un certain nombre de décibels qui ne doivent pas aller au-delà des limites du terrain. Alors, effectivement, la limite en décibels n'est pas la même selon les heures de la journée à la limite du terrain. Et ça va aussi jusqu'à mesurer l'intensité du bruit dans des pièces de séjour des résidences.

3185

Mais, effectivement, la question de monsieur Billette, est-ce que, par exemple, soit la Ville de Montréal-Est, soit l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est en mesure d'intervenir pour faire cesser ou prendre des mesures ou des dispositions ou poursuivre un contrevenant, soit un bateau, soit une installation dans le Port de Montréal, est-ce qu'on a

3190

juridiction là-dessus? Je vais le faire vérifier et arriver avec la réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

3195

Est-ce que vous pouvez aussi apporter le petit tableau sur les niveaux de bruit qui sont permis jour et nuit?

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

3200

Oui, tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3205

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

3210

Madame Piché, je pense qu'on est prêt pour avoir la réponse de monsieur Pouliot, les sources de bruit et venant du terminal 94.

**M. RICHARD POULIOT :**

3215

Essentiellement, monsieur le président, à la section 94, au terminal K-3 dans notre définition, les sources de bruit éventuel, ce sont les navires et puis les pompes, mais ça m'étonnerait passablement. Les nôtres, en tout cas. Pour ce qui est des navires, oui, il y a des normes à rencontrer. Normalement, les navires doivent les rencontrer. Évidemment, s'ils ne les rencontrent pas, nous allons faire des représentations. Mais à ma connaissance, il y a eu à

3220

quelques reprises où même des gens sont venus vérifier si on rencontrait les normes et, à chaque reprise, on m'a dit qu'il n'y avait pas de problème. Maintenant, est-ce que c'est le jour? Est-ce que c'est la nuit?

3225

**LE PRÉSIDENT :**

Et quelles sont ces normes?

**M. RICHARD POULIOT :**

3230

Malheureusement, je ne les ai pas avec moi, monsieur le président, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

3235

Vous pouvez nous les apporter?

**M. RICHARD POULIOT :**

3240

Oui, oui, je vais essayer de vous obtenir ça. Ce que je dois dire cependant, c'est que la construction du talus à K-3 va réduire considérablement le niveau de bruit dans le voisinage. Enfin, c'est une des raisons pour laquelle d'ailleurs on avait conçu ce talus. Il ne faut pas oublier que ça va faire 35 pieds de hauteur. C'est 10 mètres et un peu plus.

**LE PRÉSIDENT :**

3245

Madame Piché, là où vous êtes située, dans les photos qui sont derrière ou qui ont été présentées, est-ce que de chez vous, le talus va constituer une sorte d'écran entre vous et le terminal 94? J'imagine ça dépend où vous êtes située?

3250

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, personnellement...

**LE PRÉSIDENT :**

3255

Est-ce qu'on peut la voir?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

3260

... le bruit, c'est fort. C'est quelque chose. On l'entend jusque de l'autre bord de Notre-Dame là. C'est pas rien là.

**LE PRÉSIDENT :**

3265

Oui, mais avec un talus, selon ce que vient de dire le promoteur?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, qu'est-ce que ça fait? Le son rebondit? Je ne le sais pas qu'est-ce que ça fait.



3270 Là, on rentre dans la technique.

**LE PRÉSIDENT :**

3275 Monsieur Pouliot, est-ce que vous avez fait une évaluation ou une modélisation de la dispersion du bruit une fois que le talus sera installé?

**M. RICHARD POULIOT :**

3280 Non, monsieur le président, à ma connaissance, on n'a pas fait de modélisation du bruit une fois le talus installé.

**LE PRÉSIDENT :**

3285 Je sais que, instinctivement ou intuitivement, on peut imaginer que ça va réduire. Cependant, dans des situations similaires ailleurs, quels ont été les résultats?

**M. RICHARD POULIOT :**

3290 Je vais demander à monsieur Veilleux de répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Veilleux.

3295 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

Ce que je vais faire, monsieur le président, je vais m'informer auprès du spécialiste qui a fait l'étude de bruit pour voir combien de décibels peuvent être réduits avec un talus semblable.

3300 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Madame Piché?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

3305 Donc, j'en conclus que, effectivement, il y a très souvent du bruit et que c'est très désagréable pour l'entourage et même qu'on ne peut pas dormir l'été.

**LE PRÉSIDENT :**

3310 Ce n'est pas ce que monsieur Pouliot a dit. Monsieur Pouliot a dit que les navires, à sa

connaissance, faisaient du bruit mais ne dépassaient pas les normes. Il n'a pas parlé d'agréable ou de sommeil. Et je ne conteste pas ce que vous dites, c'est simplement pour rappeler que ce n'est pas ce qu'il a dit.

3315

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Mais, monsieur le président, donc on va recevoir c'est quoi les normes, parce que là vous avez fait la demande.

3320

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons avoir les normes et nous allons aussi avoir, espérons-le, un commentaire ou une appréciation de la réduction du bruit que va permettre le talus. C'est bien ça, monsieur Veilleux?

3325

**M. RICHARD POULIOT :**

J'allais dire, monsieur le président, qu'il faut aussi se rendre compte que Canterm n'a pas nécessairement le contrôle sur les navires qui rentrent chez lui. On se comprend bien là, dans ce domaine-là? Ce sont des armateurs qui rentrent des navires. Ils doivent demander la permission au Port de Montréal qui leur accorde en général ou ne leur accorde pas. Alors, nous allons faire tout ce qu'on peut pour assurer que le voisinage soit, disons, confortable avec ce que nous proposons, mais il y a des choses qu'on ne pourra pas faire. Et ça, je crois qu'il y a effectivement...

3330

3335

Ce que je disais tout à l'heure, c'est que peut-être il arrive des instances où des navires font beaucoup de bruit, mais moi, on ne m'a jamais rapporté de problème de cette nature et chaque fois que j'ai posé la question, on m'a dit qu'ils rencontraient les normes. Maintenant, est-ce qu'il arrive un bateau, est-ce que c'est un bateau en particulier ou si c'est une série de bateaux de la même... appartenant au même propriétaire? Si c'était le cas, nous allons certainement les aviser en conséquence.

3340

**LE PRÉSIDENT :**

3345

Merci. Madame Piché?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

3350

Est-ce que je peux juste dire quelque chose en terminant?

**LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr, allez-y.

3355

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

3360

S'il vous plaît. Il y a eu, comme je disais tantôt, il y a eu beaucoup de plaintes, il y a beaucoup, beaucoup eu de plaintes à la capitainerie du Port de Montréal. C'est très difficile d'obtenir un rapport écrit de ces plaintes-là. Et quand un citoyen fait une plainte, il y a un inspecteur du Port de Montréal qui sillonne les rues, puis il va prendre comme un échantillonnage du niveau sonore. S'il n'y a pas de réglementation, si ce n'est pas basé sur rien, si tout est flou, comment est-ce qu'il peut faire son rapport? Puis comment est-ce qu'il peut établir qu'à partir de tel niveau, que là c'est correct, tout est O.K.

3365

Ce qui arrive, c'est que très souvent quand on appelle à la capitainerie, on se fait répondre : «Tout est correct. Tout est normal. On s'est informé au terminal 94, les bruits ne sont pas pires que d'habitude.» Ça fait que vraiment, là, il y aurait besoin d'éclaircissements là-dessus.

3370

**LE PRÉSIDENT :**

3375

D'accord. Alors je pense que monsieur Archambault dans sa consultation et monsieur Billette vont nous revenir avec des données sur les normes et sur la responsabilité respective des municipalités et du Port de Montréal, et sur la façon dont on fait ces mesures et on s'assure que les normes soient respectées. Ça va, madame Piché?

3380

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3385

Merci. Une petite pause de 5 à 10 minutes. J'ai encore plusieurs personnes inscrites. La prochaine personne après la pause café sera monsieur Roland Rhéaume.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

3390

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant appeler la personne suivante inscrite au registre, monsieur Roland Rhéaume.

3395 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Monsieur le président, heureusement que c'est des petites questions. Dans le projet, on dit qu'on va capter les eaux de surface pour les diriger vers l'intercepteur d'hydrocarbures. Ça, ça veut dire vers un séparateur?

3400

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, c'est bien ça?

3405 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui, c'est bien ça, monsieur le président.

3410

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Est-ce que la sortie du séparateur, l'eau qui va tomber dans un... qui va se diriger vers le fleuve dans un égout pluvial va être analysée?

3415

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Pouliot, d'abord confirmer dans quel genre d'égout va se retrouver cette eau et sera-t-elle analysée.

3420

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je vais être obligé de faire des nuances.

3425

**LE PRÉSIDENT :**

Allons-y.

3430 **M. RICHARD POULIOT :**

Au terminal K-3 où nous avons un séparateur, évidemment il faut rencontrer les normes pour jeter l'eau au fleuve, éventuellement à la mer. D'ici la fin de l'année 2006, les eaux qui vont sortir de l'intercepteur d'hydrocarbures vont aller à l'égout combiné de la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame. Alors, c'est un engagement, en fait une entente que nous avons prise avec la Ville de Montréal. Alors, ce sera fait au cours de l'été, de sorte qu'à la fin 2006, les eaux qui vont sortir de l'intercepteur vont aller dans les égouts, je crois que c'est un égout combiné sur la rue Notre-Dame.

3435

Ceci dit, nous avons aussi un intercepteur ou un séparateur au terminal K-1 et lui également se dirige vers les égouts combinés de la Ville.

3440 **LE PRÉSIDENT :**

Et K-2?

3445 **M. RICHARD POULIOT :**

Pour l'instant, comme il n'y a rien à K-2, éventuellement il y aura un intercepteur d'hydrocarbures...

3450 **LE PRÉSIDENT :**

Même chose.

3455 **M. RICHARD POULIOT :**

... qui ira également rejoindre les égouts, l'égout sanitaire de la Ville.

3460 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur le représentant de la Ville de Montréal, monsieur Archambault, est-ce qu'il s'agit bien d'un égout combiné ou sanitaire?

3465 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

De mémoire, je ne pourrais pas vous dire, mais fort probablement combiné.

3470 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Billette?

3475 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui, c'est tout de l'égout combiné à Montréal-Est, alors c'est sûr.

3475 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Rhéaume, est-ce que ça répond à votre question?

**M. ROLAND RHÉAUME :**

3480 Ah! non.

**LE PRÉSIDENT :**

3485 L'autre partie, c'était est-ce que cette eau est analysée avant d'être rejetée.

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui, monsieur le président, parce qu'il faut rencontrer certaines normes de la Ville.

3490 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Rhéaume, votre deuxième question.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

3495 Les réservoirs, vous avez des réservoirs flottants, et ceux qui ne le sont pas, est-ce que vous avez une couverture ou un écran de gaz naturel? Si oui, est-ce que les valves de sécurité sur le toit sont vérifiées pour voir s'il n'y a pas d'échappement de gaz naturel dans l'atmosphère?

3500 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

3505 Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette d'aller un peu plus loin que moi, parce qu'il est le spécialiste de la question, mais juste deux points que je voudrais faire. Premièrement, quand il s'agit de mettre des produits volatils dans les réservoirs, il faut avoir des toits flottants.

3510 **LE PRÉSIDENT :**

Obligatoirement.

3515 **M. RICHARD POULIOT :**

Obligatoirement. Deuxièmement, pour ce qui est des autres réservoirs et des toits rigides, il n'y a pas de gaz naturel, mais monsieur Pichette, c'est là que je vais lui demander d'intervenir pour expliquer ce qu'on fait avec les...

3520

**M. PAUL PICHETTE :**

3525

Monsieur le président, la loi requiert qu'on installe des toits flottants sur les produits à haute tension de vapeur, c'est-à-dire supérieure à 15 kPa. Ça s'applique à tous les réservoirs d'essence. Ça peut s'appliquer à un réservoir de naphte mais ça ne s'appliquera pas, par exemple, à un réservoir de diesel qui, lui, n'aura pas de toit flottant mais va avoir un toit fixe

3530

Ce n'est pas requis d'avoir – j'ai le mot anglais qui me vient à la tête, c'est le «blanketing», la couverture de gaz dans l'interface. Alors, les réservoirs d'essence sont tous équipés de toit flottant qui repose sur le produit, qui minimise les pertes, et les réservoirs qui ont des produits tel le mazout, le diesel ont des réservoirs à toit fixe avec des événements ouverts.

**LE PRÉSIDENT :**

3535

Avec des événements ouverts?

**M. PAUL PICHETTE :**

3540

Ouverts.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous parliez de valve, monsieur Rhéaume. Est-ce que vous parliez de l'événement?

3545

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Non. Je croyais que sur le diesel, qu'il y avait des gaz pour empêcher justement lors de l'entrée ou la sortie, l'entrée surtout, des gaz qui s'échappent à l'atmosphère, qu'il y avait des écrans de gaz naturel.

3550

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez eu réponse à votre question?

3555

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Oui, oui, c'est bien.

**LE PRÉSIDENT :**

3560

Oui? La suivante.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

3565 La dernière. Moi, j'ai vérifié le dossier, le dernier dossier sur votre projet...

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Sur le projet du promoteur, monsieur Rhéaume?

**M. ROLAND RHÉAUME :**

3575 C'est ça, le dernier, le récent qui a été modifié, puis je n'ai pas vu de programme d'entretien de tous vos réservoirs. Vous en avez 59. Alors, j'imagine que...

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rhéaume, adressez-vous à moi. Vous n'avez pas vu?

3580 **M. ROLAND RHÉAUME :**

3585 Je n'ai pas vu justement – excusez-moi – le programme d'entretien de ces réservoirs-là. Et puis je sais que quand on enlève, on répare un toit flottant, ça arrive parce qu'aujourd'hui les toits flottants, je pense qu'ils sont suspendus avec des câbles d'acier, ça arrive qu'ils percent. Vous avez des mixeurs, vous avez des nettoyages périodiques des réservoirs et ça oblige l'ouverture des réservoirs et la ventilation des réservoirs. Alors, quand c'est des réservoirs d'essence comme le K-1, 2, 3 et 4, vous avez des vapeurs qui sortent forcément quand on ventile. Alors, y a-t-il une façon qu'ils peuvent mettre en œuvre pour ne pas affecter les gens du secteur.

3590

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, programme d'entretien, quelles mesures, quelles précautions sont prises pour ne pas qu'il y ait d'émissions. Monsieur Pouliot.

3595

**M. RICHARD POULIOT :**

3600 Monsieur le président, il y a effectivement un programme d'entretien de tous les réservoirs. Il y a même des normes qui doivent être suivies. Les réservoirs doivent être inspectés régulièrement. Les toits flottants doivent être inspectés régulièrement; entre le mois de mai et le mois de novembre, nous devons tous les mois vérifier les toits flottants. C'est une réglementation de la Communauté métropolitaine de Montréal, de sorte que, effectivement, il y a toute une série de mesures à la fois sur la prévention. Ça peut être annuel comme ça peut être



3605 bi-annuel ou tous les 5 ans, il faut faire ce qu'on appelle un test API pour vérifier la qualité du réservoir, ça veut dire qu'il faut le vider et, à ce moment-là, bien sûr, il y a des procédures qui sont en place pour éviter que, disons si c'est un réservoir d'essence, que ça se répande dans l'atmosphère.

3610 Alors, dans les documents que nous avons déposés, à plusieurs endroits, c'est vrai que ce n'est pas réuni à un seul endroit, mais on trouve les différents éléments qui concernent la prévention et l'entretien préventif de nos réservoirs.

**LE PRÉSIDENT :**

3615 Est-ce que lors de ces entretiens en réparation et autres, il y a des émissions significatives de vapeurs d'essence ou autres?

**M. RICHARD POULIOT :**

3620 En général, non, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça représente...

3625

**M. RICHARD POULIOT :**

Le réservoir est vide mais...

3630 **M. ROLAND RHÉAUME :**

3635 Pardon, monsieur le président. Je ne suis pas d'avis avec monsieur Pouliot. Quand on ouvre un réservoir d'essence comme le K-1, K-2, K-3 et 4, c'est de l'essence. Alors, quand on ouvre un réservoir après qu'il a été vidé jusqu'à une certaine hauteur, on fait venir un camion siphon, on vide le reste. Il y a souvent, dans l'entretien, il y a des boues, et puis ça, il faut que ça parte. Puis il faut ventiler avant que les gens rentrent à l'intérieur pour faire les travaux, s'il y a de la soudure à faire ou peu importe; ça peut être un plancher qui fuit, comme ça peut être un « mixer » qu'il faut qui soit changé complètement. Alors, à ce moment-là, veux, veux pas, il y a beaucoup de vapeur qui sort de ce réservoir-là par le toit, parce qu'on ventile du bas avec des gros ventilateurs «explosion proof» soit à l'air ou à l'électricité.

3640

**LE PRÉSIDENT :**

3645 D'accord. Alors, je vais reposer la question à nouveau à monsieur Pouliot. Monsieur Pouliot, vous avez entendu la question de monsieur Rhéaume. Lors de ces opérations, est-ce qu'il y a, oui ou non, émission à l'atmosphère?

**M. RICHARD POULIOT :**

3650 Je vais demander à monsieur Pichette de répondre spécifiquement à la question, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

3655 Merci.

**M. PAUL PICHETTE :**

3660 Monsieur le président, la question fait référence à des procédures d'entretien plus qu'à des pertes comme telles.

**LE PRÉSIDENT :**

3665 Absolument.

**M. PAUL PICHETTE :**

3670 Par le passé, je pense qu'on a tous vécu des situations où il y avait beaucoup de pertes dans différentes compagnies, de la façon que les gens travaillaient. Aujourd'hui, il y a des méthodes pour minimiser les émissions atmosphériques. L'émission sur un réservoir d'essence, même avec toit flottant pour les mêmes «turnover», va être une centaine de fois plus élevée que sur un réservoir de mazout. Alors, pour protéger les hommes, pour protéger les travailleurs, pour protéger également l'environnement, lorsqu'un réservoir doit être inspecté, on peut auparavant le changer d'utilisation. On le vide, on va le vider par les suctions basses de façon à ce qu'il n'y ait  
3675 pratiquement plus de produit dedans, le remplir en diesel et, en le travaillant de cette façon-là, commencer à minimiser les émissions potentielles lorsqu'on va ouvrir le réservoir.

3680 On peut également utiliser des torches portatives, récupérer les vapeurs et les brûler. Il y a différentes techniques qu'on peut mettre en place. Puis c'est évident que plus on avance, plus les gens sont conscients de l'environnement, plus ces techniques-là sont utilisées.

3685 Alors, pour répondre à la question de monsieur, oui, il y a des façons de minimiser les pertes lors de l'entretien en planifiant les choses d'une bonne façon, en faisant des changements de produit et en travaillant d'une façon adéquate par après.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Rhéaume, c'est bien?

3690 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Bien, moi, disons que par expérience, je sais que si on nettoie un réservoir, c'est périodiquement, il reste qu'il y a des boues et puis ces boues-là...

3695 **LE PRÉSIDENT :**

Que fait-on des boues? Monsieur Pichette.

3700 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Il y a des émissions. Veux, veux pas, il y en a des émissions.

**LE PRÉSIDENT :**

3705 Monsieur Pichette.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

On essaie de les minimiser, mais il y en a.

3710

**LE PRÉSIDENT :**

Les boues, est-ce qu'il y a des boues dans le fond des réservoirs?

3715 **M. PAUL PICHETTE :**

Dans certains réservoirs, il peut y avoir des boues. Il y a des réservoirs qui sont très propres. Un réservoir qui va être en oxygénisme, méthanol...

3720 **LE PRÉSIDENT :**

On n'en aura plus de méthanol.

3725 **M. PAUL PICHETTE :**

3730

Non, mais il y a pratiquement pas de boue. C'est très propre. Certains produits ne sont que des boues, du mazout lourd, des produits noirs. Lorsqu'il y a des boues, qui sont non pompables, on doit les récupérer avec un camion vacuum. Au départ, la tank peut être très stable avec pratiquement pas d'émissions de vapeurs. C'est évident que lorsqu'on commence à jouer dans les boues, il y a des vapeurs qui vont se perdre. C'est immanquable. Parce qu'on se

retrouve dans une situation où les gens doivent aller à l'intérieur du réservoir récupérer des boues, alors il ne peut pas être scellé, il y a des procédures de sécurité qui s'imposent et, dans certains cas, il y a un minimum de perte qu'on ne peut pas éviter.

3735 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a des normes qui s'appliquent?

3740 **M. PAUL PICHETTE :**

Dans le cas, la façon d'exécuter le travail, on travaille presque en tout temps avec les normes de l'API sur les procédures à appliquer. Ce sont surtout des procédures qui sont reliées à la sécurité et la sécurité est reliée à la présence de vapeurs ou à l'absence de vapeurs. Mais on va finir, si on joue dans des boues, par avoir un minimum d'émissions.

3745

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ces émissions font partie des données, des rapports que vous soumettez à chaque année à la Ville de Montréal?

3750

**M. PAUL PICHETTE :**

Non, aucunement. Premièrement, on ne joue pas dans les réservoirs très souvent. On va peut-être travailler dans un réservoir ou deux à chaque année, au besoin. Également, il faut dire que les réservoirs ne sont pas tous de même dimension. On a des très petits réservoirs qui sont dans les listes qu'on vous a données, il y en a des gros également. Alors, les émissions en provenance d'un réservoir en entretien ne sont pas incluses parce que les émissions qu'on publie ou qu'on calcule proviennent d'un rapport qui tient en ligne de compte les caractéristiques du réservoir et le nombre de fois qu'il est rempli ou vidé.

3755

3760

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez un estimé du total de ces émissions, même si ça ne fait pas partie de mesures précises, qui nous permettrait d'évaluer si les émissions sont significatives ou non, pour répondre à la question de monsieur Rhéaume?

3765

**M. PAUL PICHETTE :**

Il faudrait regarder le produit. Un calcul type pour un réservoir de 150 000 barils en diesel sur une base annuelle, dans ses activités normales, le réservoir perd à peu près 60 livres de produit.

3770

**LE PRÉSIDENT :**

3775 60 livres?

**M. PAUL PICHETTE :**

3780 60 livres. Ce qui est minime.

**LE PRÉSIDENT :**

De produit. Sous forme de vapeurs?

3785 **M. PAUL PICHETTE :**

3790 Sous forme de vapeurs, parce que dans le mazout, comme vous savez, la tension de vapeurs est à peu près inexistante. Donc, il n'y a pratiquement pas de perte. Alors, il faudrait les prendre produit par produit, réservoir par réservoir, et regarder les configurations du réservoir. Avec toit flottant ou non.

**LE PRÉSIDENT :**

3795 Et vous n'êtes pas tenu de faire ce genre de calcul.

**M. PAUL PICHETTE :**

À ce moment-ci, non.

3800 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Rhéaume, est-ce que...

**M. ROLAND RHÉAUME :**

3805 Moi, ce qui m'inquiète, c'est quand il y a des émissions comme ça, tout près, surtout je parle toujours du K dans le K-2, c'est que la direction des vents peut amener justement ces émissions-là vers les résidences. Un vent de l'est ou un vent du nord. Alors, c'est ça que j'essaie de...

3810 **LE PRÉSIDENT :**

D'évaluer.

3815 **M. ROLAND RHÉAUME :**

S'il y avait une procédure pour empêcher ça, ça veut dire empêcher de ne pas travailler quand il y a un vent nord, puis pour pas incommoder les gens, les résidants. C'est ça qui est mon inquiétude.

3820

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3825 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Parce que j'ai vu ça déjà.

**LE PRÉSIDENT :**

3830

Merci, monsieur Rhéaume.

J'avais madame Maria Eugenia Elgue mais je pense qu'elle est partie.

Alors, monsieur Patrick Malboeuf.

3835 **M. PATRICK MALBOEUF :**

Bonsoir! Je représente Solidarité Mercier-Est, la table de concertation des organismes communautaires de Mercier-Est. Je vais pencher mes questions sur la tangente plus sociale, si vous le permettez.

3840

Ma première question est une question plutôt rhétorique ou une question logique. Comment Canterm peut prétendre réduire le camionnage dans le secteur s'il n'a aucune garantie quant à la relocalisation des camions du site K-2?

3845 **LE PRÉSIDENT :**

C'est une question à laquelle vous pouvez répondre, monsieur Pouliot, simplement?

**M. RICHARD POULIOT :**

3850

Oui, ça m'est difficile de dire où le client, disons, pourra s'installer. Je ne sais même pas s'il ne décidera pas d'abandonner le type d'activités qu'il faisait. J'en sais rien pour l'instant. Je vais l'interroger, monsieur le président, et si je peux avoir une réponse pour la commission, ça me fera plaisir de la communiquer.

3855

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

3860 **M. RICHARD POULIOT :**

Mais vous comprendrez que c'est difficile pour moi de ne pas demander au client, puis de lui demander la permission de dévoiler ses intentions.

3865 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3870 **M. PATRICK MALBOEUF :**

La raison de ma question, si vous me le permettez, c'est que si l'on inclut dans le document de présentation une diminution du camionnage, il m'apparaît évident qu'il faudra être certain de cette affirmation, sinon l'information serait erronée.

3875 **LE PRÉSIDENT :**

Nous avons bien compris votre raisonnement logique.

3880 **M. PATRICK MALBOEUF :**

Ma deuxième question consiste encore une fois le camionnage, sachant qu'en 2005, plus de 150 citoyens de différents types se sont réunis au Forum 2005 pour affirmer que l'on devait interdire l'accès aux camions dans Mercier-Est. Quel genre de réglementation sera accompagné, si le projet voyait le jour, pour aller dans le sens de la voix de la population?

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'essaie de résumer votre question. Il y a eu un forum qui a proposé ou qui a demandé qu'il n'y ait plus de camion dans Mercier.

3890 **M. PATRICK MALBOEUF :**

Si je peux préciser, en 2005, Solidarité Mercier-Est regroupait des acteurs de tous les secteurs de Mercier-Est qui ont établi 6 grandes orientations pour les 5 prochaines années. L'une de ces orientations consistait à interdire l'accès au camionnage. Évidemment, un projet comme Canterm influence le camionnage, mais il y a toutes sortes d'instances qui sont impliquées là-dedans aussi, y compris le municipal qui peut voir à la réglementation des routes.

Je me demandais si cette opportunité de ce nouveau projet-là ne serait pas une manière de voir ce qu'on peut faire pour réduire le camionnage. Donc, c'est ma question.

3900

**LE PRÉSIDENT :**

Permettez-moi de vous poser quelques questions parce que je ne suis pas au courant de ce forum.

3905

**M. PATRICK MALBOEUF :**

Avec plaisir.

3910

**LE PRÉSIDENT :**

Où les camions passeraient-ils, à ce moment-là? Parce que j'essaie de voir. Mercier est entre Montréal-Est et le reste du monde, si on veut. Les camions circulent...

3915

**M. PATRICK MALBOEUF :**

En ce moment, ils passent présentement sur la rue Notre-Dame principalement et c'est là que le plus grand problème est, particulièrement puisqu'il n'y a pas d'interdiction au camionnage sur la rue Notre-Dame, d'heures d'interdiction, d'heures de camionnage dans Mercier-Est, mais il existe une interdiction de ce genre dans les quartiers industriels qui sont un peu plus à l'est. Donc, les camions peuvent passer la nuit à Mercier-Est mais ne le peuvent pas dans les zones industrielles.

3920

**LE PRÉSIDENT :**

3925

Je comprends. Donc, en ce moment, ils passent sur Notre-Dame exclusivement? Ou sur Sherbrooke également, Georges V?

**M. PATRICK MALBOEUF :**

3930

Notre préoccupation principale, c'est sur Notre-Dame.

**LE PRÉSIDENT :**

3935

Notre-Dame. Et vous voudriez qu'ils passent où?

**M. PATRICK MALBOEUF :**

Ma question est de savoir principalement sur Notre-Dame, quelle réglementation il peut



3940 y avoir pour diminuer le camionnage. Ou l'éliminer complètement.

**LE PRÉSIDENT :**

3945 Alors, c'est dans la Ville de Montréal. Je vais demander à monsieur Archambault, quelle réglementation existe en ce moment et qu'est-ce que vous prévoyez pour le futur.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

3950 Actuellement, il y a un plan de camionnage qui a été approuvé au niveau de l'arrondissement, un plan de camionnage qui a aussi été soumis au ministère des Transports et, effectivement, les véhicules passent par la rue Notre-Dame. Ceci étant dit, effectivement, la question qu'on se pose depuis toujours, c'est par où on peut faire passer les camions pour pas qu'ils passent sur la rue Notre-Dame. Et tout ça pour dire que la question demeure sans réponse.

3955 Ceci étant dit, une des alternatives serait de faire comme dans Montréal-Est, de limiter certaines heures au niveau du camionnage. Mais vous comprendrez aussi qu'il faut nécessairement balancer toutes les routes de camionnage parce que ça n'a pas pour effet automatiquement de faire disparaître les camions. Alors, ils vont passer ailleurs ou autrement. Et dans Montréal-Est, il faut dire qu'à partir du moment où les camions sont dans la zone, c'est-à-dire que quand un camion part d'une industrie, il a le droit de partir de l'industrie parce qu'il est dans la zone. Alors, le règlement sur le camionnage, les voies de camionnage, contrôle le transport d'une zone à l'autre. À l'intérieur d'une zone industrielle, par exemple, ils peuvent circuler. Et quand ils ont une livraison à faire à un endroit précis, qui sort d'une route de camionnage, là aussi ils ont droit de circuler dans des secteurs qui ne sont pas des routes de camionnage comme telles.

3965 Alors, ceci étant dit, effectivement, les gens de Mercier-Est sont très, très préoccupés par toutes les questions de camionnage et, effectivement, il va falloir faire des arrimages avec entre autres Montréal-Est pour voir comment on peut essayer de contrôler ou de minimiser ces impacts-là.

3975 L'autre élément auquel monsieur ne fait pas référence, c'est qu'effectivement la rue Notre-Dame, à certains endroits ou à certains moments, on a des difficultés de contrôle du bruit et des policiers sont constamment alertés sur ces questions-là, mais, écoutez, ils ne peuvent pas être là 24 heures par jour. Par ailleurs, compte tenu du transport lourd, et c'est un des facteurs qui incommodent grandement nos citoyens, c'est compte tenu du tonnage ou du poids des véhicules qui circulent sur la rue Notre-Dame, notre chaussée est très endommagée, je pense que tout le monde sait ça, de telle sorte que ça ajoute aussi aux vibrations et aux problèmes de quiétude des résidents.

3980 Alors, tout ça pour dire que, effectivement, il y a des routes de camionnage, il y a des

3985 heures de camionnage. La difficulté, c'est de s'arrimer avec nos voisins. Je ne dis pas que c'est parce qu'ils ne veulent pas s'arrimer, mais effectivement il faut trouver quand même moyen de faire passer les camions. Parce que s'ils ne passent pas à un endroit, ils vont passer à l'autre. Alors, c'est une question d'équilibrage et c'est une question de s'entendre avec tous nos partenaires.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3990 Monsieur Archambault, tout à l'heure, monsieur Rhéaume, en introduction, nous a parlé du boulevard Bourget. Est-ce que c'est un projet qui existe encore? Bien, je pose la question à vous, mais aussi à monsieur Billette, je vais venir après. Est-ce que c'est un projet qui est toujours en l'air?

3995 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4000 C'est un projet qui est inscrit au Plan d'urbanisme. Toutefois, le tracé définitif... le boulevard Bourget, c'est un axe nord-sud effectivement qui relierait la partie sud de l'île jusqu'à la 40. Mais le tracé n'est pas encore arrêté définitivement, mais effectivement ça serait une solution à plusieurs problèmes.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4005 Est-ce qu'il y a d'autres projets aussi qui sont en cours à la Ville? Est-ce qu'il y a d'autres choses qui sont regardées pour d'autres...

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4010 Écoutez, dans ce secteur-là, sans être le spécialiste en matière de circulation, il y a une planification à l'effet d'avoir une meilleure circulation par le boulevard Bourget. Mais je ne peux pas vous dire ni l'emplacement ni l'échéance pour installer le boulevard Bourget. Et c'est lié aussi au développement de secteurs limitrophes, qu'il y a, entre autres, le secteur Contrecoeur qui est tout juste dans le prolongement de la rue Georges V et qui longe la carrière Lafarge qui est aussi à la limite de la Ville de Montréal-Est.

4015 Mais, effectivement – je m'excuse, monsieur Dériger – effectivement la construction du boulevard Bourget permettrait de réduire la circulation de transit de camions par d'autres axes. Parce que ça les amènerait plus rapidement, par exemple, vers la 40.

4020 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'il y a un échéancier sur ce dossier-là?

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4025

Il n'y a pas d'échéancier. Et le tracé comme tel n'est pas arrêté.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4030

Donc, il n'y a rien qui se fait actuellement sur le dossier.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4035

Bien, regardez, c'est inscrit au Plan d'urbanisme. Autrement dit, toutes les actions qui seront prises par Montréal-Est, Ville d'Anjou plus au nord et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doivent s'arrimer pour être bien sûrs qu'une décision d'un arrondissement ou d'une municipalité ne vienne pas contrecarrer le projet du boulevard Bourget.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4040

Monsieur Billette?

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4045

Il y a une autre préoccupation dans ça. C'est que Bourget est une artère principale reconnue dans les plans qui ont été adoptés par le comité de transition et le ministère. Alors, les fonds doivent provenir de l'agglomération pour faire l'ouvrage. Alors, ce n'est pas juste une décision locale, c'est une décision agglo.

4050

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À l'échelle de la Ville au complet.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4055

De l'île.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4060

J'aimerais revenir avec vous, monsieur Archambault. Tout à l'heure, la rue Notre-Dame dont vous parliez, est-ce que vous avez juridiction sur la rue ou c'est le ministère des Transports?

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4065 C'est-à-dire qu'on a juridiction... remarquez que le ministère des Transports approuve les plans de camionnage. Les Services corporatifs qui a la responsabilité du réseau artériel aussi a son mot à dire ou intervient justement dans la conception et la planification et les ajustements au plan de camionnage.

4070 En ce qui a trait à la planification, les réparations majeures, les changements de tracé, les ajustements géométriques majeurs, c'est le Service corporatif, le service central de la Ville de Montréal qui a juridiction. L'arrondissement quant à lui a la responsabilité de l'entretien courant. Les nids-de-poule, à titre d'exemple.

4075 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Madame Tanguay, est-ce que vous avez des projets actuellement sur Notre-Dame pour réduire le camionnage? Est-ce qu'il y a des choses qui sont envisagées?

4080 **Mme SYLVIE TANGUAY :**

4085 Non. Actuellement, le ministère, le projet, il y a le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, qui est toujours une volonté du ministère, une priorité pour le ministère. Par contre, ce projet-là, c'est à l'ouest de l'autoroute 25. Donc, ce n'est pas dans le secteur est où se trouve le projet qui est à l'étude. Puis le secteur est, la rue Notre-Dame dans l'est, à l'est de l'autoroute 25, c'est vraiment sous gestion de la municipalité.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4090 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4095 Je note que dans le rapport Interquisa, de l'audience Interquisa en 2001, que le boulevard Bourget était déjà dans les plans d'aménagement. Alors, c'était il y a 5 ans.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4100 De Montréal-Est à l'époque.

**LE PRÉSIDENT :**

De Montréal-Est à l'époque.

4105 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui.

4110 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, le nouveau Montréal-Est n'a pas changé d'idée.

4115 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

C'est que les plans de l'artère principale ont été acceptés et boulevard Bourget fait partie des responsabilités d'agglomération, libérant Montréal-Est de toute action par rapport à Bourget.

**LE PRÉSIDENT :**

4120 Monsieur Malboeuf, nous n'avons pas de solution, mais nous avons une réponse à la question.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4125 J'abonderais dans votre sens en disant que peut-être que les audiences publiques, premièrement, démontrent la complexité de cette question, mais seraient peut-être une occasion inespérée, puisque tous les acteurs sont réunis ensemble, de trouver une solution à ce problème puisque ça dépasse le projet de Canterm, puisque la question du camionnage, s'il doit être augmenté, doit être réglementé. Et je crois que c'est une merveilleuse opportunité d'avoir des  
4130 réponses à nos questions. Alors, présentement, je ne serais pas satisfait de cette réponse. Je proposerais que l'on tente d'en arriver à une solution par rapport au camionnage, si vous le permettez.

**LE PRÉSIDENT :**

4135 Alors, quelle serait votre seconde question pour aller un peu plus loin dans le dossier?

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4140 Bien, s'il y a déjà des choses qui ont été mises sur papier mais que les choses n'ont pas avancé, qu'on identifie les obstacles qui nous permettent d'avancer et qu'on nous propose un plan pour réglementer le camionnage.

**LE PRÉSIDENT :**

4145 Merci, monsieur Malboeuf.

Quelle est la procédure à partir de maintenant pour faire avancer ce dossier du camionnage? On a un constat. Où allons-nous?

4150

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Je vais tenter une réponse, mais elle sera peut-être pas satisfaisante, mais regardez, la question, elle est posée depuis assez longtemps. Mais tant et aussi longtemps – puis monsieur Billette de Montréal-Est l'a dit aussi – tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas vraiment de véritable alternative... par exemple, si on parle des mouvements est-ouest, à défaut de pouvoir aller rapidement puis vers la 40, les véhicules, les camions, que ce soit des camions-citernes, n'ont pas d'autre choix que de passer par Notre-Dame, Sherbrooke, sur un certain segment Hochelaga. Alors, dans le fond, la question qu'on peut se poser : où on situe le problème? Qui on choisit d'incommoder? Et, effectivement, c'est un impact majeur le camionnage.

4155

4160

Par ailleurs, il faut aussi savoir que pour sortir de l'île de Montréal, entre autres les camions-citernes ne peuvent pas emprunter le pont Hippolyte-Lafontaine, donc ils doivent se diriger vers des ponts plus conventionnels.

4165

Alors, tout ça pour dire que la question a été posée, puis il y a des gens qui cherchent des solutions. Mais des éléments de solutions, c'est entre autres le boulevard Bourget pour être capable de les sortir le plus rapidement possible de la zone. C'est peut-être un meilleur arrimage avec la réglementation de camionnage à Montréal-Est, mais une solution qui fait disparaître complètement le problème...

4170

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, mais allons-y morceau par morceau. Vous dites le boulevard Bourget. S'il était construit, quel est le pourcentage de camions qu'on enlèverait de la rue Notre-Dame?

4175

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Sur cette question-là, monsieur le président, je pense que la meilleure façon de répondre, c'est de sortir des chiffres qui seraient produits par le Service, qui pourraient vous donner une idée des mouvements de circulation dans l'état actuel des choses et de l'impact de modification au réseau routier.

4180

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez faire ça?

4185

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4190 Tentativement, oui, monsieur le président, dans la mesure du possible, je vais vous fournir toutes les informations qu'on a là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

4195 D'accord. Deuxième piste, vous avez dit – et je l'ai déjà oublié, il est un peu tard – vous avez parlé de réglementation, d'arrimage. D'arrimage, par exemple, avec Montréal-Est. Quelles sont les étapes à franchir pour arriver à faire cet arrimage?

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4200 Bien, regardez. Premièrement, il faut regarder, si vous me permettez, monsieur le président, il faut regarder dans quelle mesure on peut vraiment s'arrimer, parce que les camions qui sortent de Montréal-Est, ils ont le droit de circuler. Autrement dit, peu importe l'heure du jour, ils sont déjà dans une zone de camionnage. Donc, ils ont le droit de sortir, même s'il y a des limitations d'heure.

4205 Et quant à nous, effectivement si on ferme l'accès ou on empêche les camions d'accéder à la rue Notre-Dame, il va falloir leur trouver un autre... même si on s'arrime avec Montréal-Est, même si on réussit à coordonner ces mouvements-là, les camions, il va falloir les envoyer à quelque part. Et honnêtement, monsieur le président, on n'a pas nécessairement trouver une réponse à cette question-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 Monsieur Malboeuf, je constate avec vous que ce n'est pas un problème simple.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4220 J'apprécie vos efforts de tenter de trouver des pistes de solution. La seule divergence d'opinion que j'aurais est que la réglementation d'empêcher les camions de voyager sur Notre-Dame la nuit dans un quartier résidentiel m'apparaît une piste de solution envisageable.

**LE PRÉSIDENT :**

4225 Monsieur Archambault, est-ce que c'est quelque chose d'envisageable que de au moins réduire la nuit ou de trouver des heures? Il y a déjà des restrictions, monsieur Billette, à Montréal-Est? Alors si dans ce qu'on appelle la zone, il y a des restrictions, pourquoi est-ce qu'il ne peut pas y en avoir en dehors de la zone? Monsieur Archambault?

4230 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Si vous me permettez, mais sans être un spécialiste de cette question-là, les routes de camionnage permettent aux camions de circuler d'une zone à l'autre. Mais à l'intérieur d'une zone, il n'est pas possible d'appliquer... d'une zone industrielle entre autres, vous ne pouvez pas empêcher le camionnage dans une zone industrielle.

4235

**LE PRÉSIDENT :**

Non, je comprends ça, mais monsieur Malboeuf, lui, il parle de résidants. Donc, ils ne sont pas dans une zone. Les camions pourraient tourner en rond dans la zone industrielle toute la nuit et sortir dans le jour. C'est ce que monsieur Malboeuf aimerait, je pense. Pas nécessairement qu'ils tournent en rond mais qu'ils ne passent pas devant chez lui, la nuit.

4240

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4245

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est impossible à réaliser, ça?

4250

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Il y a dans certains secteurs, c'est possible d'interdire dans des rues qui sont considérées comme strictement résidentielles, il est possible d'interdire le camionnage. Et c'est pour ça que les routes de camionnage existent. Mais sur des routes de camionnage qui sont identifiées comme telles dans le plan de camionnage, quant à nous...

4255

**LE PRÉSIDENT :**

4260

C'est impossible pour le moment.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

... c'est impossible.

4265

**M. PATRICK MALBOEUF :**

Par exemple, sur le tronçon Notre-Dame plus à l'est dans le secteur résidentiel, il y a une interdiction de nuit alors qu'il n'y en a pas dans un secteur résidentiel dans Mercier-Est.

4270



**LE PRÉSIDENT :**

Alors, est-ce le cas?

4275

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Regardez, là, je ne connais pas le plan de camionnage par le détail. Il est possible que... remarquez qu'un plan de camionnage est toujours en train d'être ajusté et on est toujours d'accord à s'asseoir avec les citoyens, et on reçoit des plaintes et effectivement on fait des ajustements. Mais vous savez, le plan de camionnage, c'est des grandes routes de camionnage, sur des grands axes. Et, effectivement, c'est lié à l'activité économique. Il y a pratiquement autant sinon plus de transport de matériel qui se fait par les artères de la ville, par les autoroutes de la ville et les voies rapides que par les voies de chemin de fer. C'est lié à l'activité économique et, ça, ça se fait 24 heures par jour. Mais, effectivement, il y a toujours des possibilités de modifier ou de faire des ajustements dans certains secteurs pour éviter de créer ou d'amplifier des problèmes ponctuels.

4280

4285

Par exemple, à titre d'exemple, quand une industrie s'installe dans un secteur, effectivement, on s'assoit avec l'industrie pour voir vers quelle artère ou quelles rues on va diriger la circulation pour essayer de minimiser les impacts sur les secteurs résidentiels.

4290

Mais monsieur Malboeuf a tout à fait raison. Sur la rue Notre-Dame, il y a des secteurs résidentiels. Et, malheureusement, la rue Notre-Dame est aussi en même temps une artère dans le plan de camionnage, une route de camionnage.

4295

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Malboeuf, je ne pense pas qu'on va pouvoir aller plus loin, mais je vois quand même une ouverture à discuter avec les citoyens et à regarder comment on pourrait améliorer la situation.

4300

**M. PATRICK MALBOEUF :**

Je vous remercie de cette ouverture. Je vais y aller de ma troisième question, si vous permettez.

4305

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

4310

**M. PATRICK MALBOEUF :**

Ma question concerne une autre des orientations qui a été adoptée dans le Forum 2005,

4315 qui disait que nous voulions adopter des zones de transition entre les secteurs résidentiel et industriel. Nous avons pris connaissance des talus qui semblent peu étudiés mais qui ont été mis en branle récemment. Ma question est la suivante : quelle est l'utilité d'une zone de transition si elle n'inclut pas la notion de distance sécuritaire?

4320 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, votre question est une question d'ordre générique sur quelle est la valeur d'une zone en général. Mais est-ce que vous remettez en question la valeur des talus comme telle?

4325 **M. PATRICK MALBOEUF :**

Je peux préciser ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

4330

Allez-y.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4335 Il semble y avoir plusieurs problèmes à évaluer dans quelle mesure les talus pourraient atténuer les risques. Ma question va tout simplement dans le sens de considérer le fait qu'un talus de 30 mètres doit être accompagné nécessairement d'une zone de sécurité et que la proximité vient enrayer les bénéfices d'un talus. Mais ça, c'est mon opinion. Si je l'amène, c'est sous forme de question, c'est à savoir si l'on ne met que le talus lui-même, sans une distance  
4340 sécuritaire avec les zones résidentielles, quels sont ses bénéfices?

**LE PRÉSIDENT :**

4345 D'accord. Alors, nous allons avoir des réponses demain, je crois, ou dans les jours qui viennent de la part du promoteur en ce qui concerne une réévaluation de l'ensemble de la sécurité, du risque, aussi de la protection contre le bruit qu'offrent les talus et peut-être qu'à ce moment-là on sera plus en mesure de répondre à votre question.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4350

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

4355 À deux niveaux. Est-ce que ce sera mieux que maintenant? Et peut-être ce qui vous intéresse davantage, c'est de savoir quelle serait la situation idéale?

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4360 Oui, en effet.

**LE PRÉSIDENT :**

4365 D'accord. Alors, on va attendre d'avoir plus d'informations sur le sujet pour aller plus loin dans ce domaine.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4370 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

4375 Et vous pourrez revenir poser une question éventuellement quand les données auront été fournies.

**M. PATRICK MALBOEUF :**

4380 Certainement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Philippe Côté.

4385

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bonsoir!

4390 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Côté.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4395

Du Groupe en recherches urbaines Hochelaga-Maisonneuve. Mes considérations seront plutôt générales que précisément pour le projet. Elles concernent la localisation de l'entreposage des produits et aussi les types d'infrastructure de transport pour les matières dangereuses liquides qui devront être exportées hors de l'île de Montréal. J'ai donc trois

4400 questions dans le domaine.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'écoute.

4405

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Je souhaiterais savoir qu'afin de desservir les marchés économiques de la Montérégie et du nord-est américain, quel pourcentage d'entreposage des matières dangereuses pourrait être localisé hors de l'île de Montréal sur la Rive-Sud, via le corridor fluvial de l'oléoduc qui est entre le Port de Montréal, la section 106, et le pôle pétrochimique de la Rive-Sud.

4410

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, je vais ramener l'éventail de votre question à la suivante : dans les produits qui seront entreposés chez Canterm, quelle est la proportion qui va être exportée à l'extérieur de l'île de Montréal. Je ne vais pas étendre la question à l'ensemble des produits dangereux, je vais essayer de cerner ça plus au projet Canterm. Les produits que vous entreposez, ils se dirigent où éventuellement? Et est-ce qu'il y a une portion qui est exportée à l'extérieur du Québec et même à l'extérieur du Canada.

4415

4420

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, d'abord juste un commentaire général en ce qui concerne les produits. Nous, nous entreposons pour des clients majeurs. Ils ne nous disent pas nécessairement quelle est la destination finale des produits qu'ils entreposent chez nous. Mais je vais quand même me risquer à mettre un certain nombre de chiffres là-dedans, puisque notre actionnaire Olco étant au Québec, je dirais, grosso modo, il y a un peu plus de 50 % des produits chez Canterm qui sont destinés à la région de Montréal.

4425

4430

**LE PRÉSIDENT :**

À l'île de Montréal, Rive-Sud?

4435

**M. RICHARD POULIOT :**

Pas nécessairement l'île, Rive-Sud, mais pas par des conduites souterraines comme, je pense, votre commentaire le laissait entendre, mais essentiellement par camionnage ou par wagon-citerne.

4440

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. RICHARD POULIOT :**

4445

Il y a une partie de cela qui sort du Québec, mais surtout vers le marché de l'Ontario. Et puis il y a une petite partie par wagon-citerne qui est exportée aux États-Unis. Mais je dirais essentiellement, ça se divise 55 % pour le marché du Québec mais surtout la région de Montréal, puis le reste étant partagé probablement 35-40 % pour l'Ontario et peut-être un 5 à 10 % pour les

4450

Etats-Unis.

**LE PRÉSIDENT :**

4455

Est-ce que ça répond à votre question? Je sais que la vôtre, votre question était beaucoup plus large, mais nous regardons le projet de Canterm.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4460

Oui, donc, à ce moment-là, je reprecise peut-être en question subsidiaire. Quelle part pourrait être utilisée le corridor fluvial de l'oléoduc qui est actuellement en place. Entre l'île de Montréal et la Rive-Sud, il y a à peu près une dizaine d'oléoducs et ça, ça implique à ce moment-là que ces produits liquides n'ont pas à circuler par camions-citernes sur l'île de Montréal car le but du transit de ces matières étant l'exportation.

4465

**LE PRÉSIDENT :**

4470

Si j'ai bien compris la réponse de monsieur Pouliot, il y a 55 % qui est utilisé dans la région de Montréal. Donc, ça, on ne pourrait pas l'envoyer par oléoduc. L'autre 45 %, il y en a peut-être 40 % qui s'en va en Ontario. Est-ce que ça pourrait transiter par oléoduc? Et la portion qui s'en va aux États-Unis pourrait-elle aussi passer par oléoduc au lieu de camions-citernes? Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

4475

Monsieur le président, pour ce qui est de l'Ontario en très grande partie, les volumes qui sont entreposés chez Canterm sont acheminés par conduite par pipeline. Il existe des pipelines entre Montréal et le sud de l'Ontario, ce qui évite en fait énormément de camionnage.

4480

Pour ce qui est de la Rive-Sud, il y a peut-être des possibilités mais c'est extrêmement mince, parce que la plupart des conduites sous-marines entre les deux rives sont déjà occupées ou appartiennent à des entreprises. Nous, évidemment, comme je le disais tout à l'heure, ce sont nos clients qui décident par quel cheminement ils vont faire parvenir notre produit. Ce n'est pas Canterm qui décide ça pour elle. De sorte que ce serait probablement la réponse de ma part à cette question-là. Il y a peut-être un élément que j'ai oublié, monsieur le président, vous me rappellerez peut-être le bout de question que j'ai oublié, j'ai l'impression d'avoir oublié.

4485

**LE PRÉSIDENT :**

4490 Je pense que non. J'ai bien compris, monsieur Côté, que par oléoduc, la réponse est non, en ce qui concerne ce projet.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4495 Merci. Donc, ma deuxième question serait peut-être adressée à la Ville de Montréal. Ayant été évoqué tout à l'heure que le plan de camionnage consistait en un réseau artériel de déplacements pour l'activité économique, j'aimerais connaître, à ce moment-là, la part des matières dangereuses qui doivent transiter dans, si on peut dire, l'est, une barboteuse à camion, et à ce moment-là la porte de sortie étant, si je pense au Pont Jacques-Cartier, quel serait l'impact à ce moment-là premièrement du projet de Canterm mais aussi si l'hypothèse d'un réseau  
4500 d'oléoduc peut être aussi mis en valeur pour répondre un peu au questionnement de tout à l'heure.

**LE PRÉSIDENT :**

4505 Votre question, c'est de tous les camions qui circulent en ce moment disons sur la rue Notre-Dame, quelle est la proportion qui véhicule des matières dangereuses et qui passe donc éventuellement soit sur le Pont Jacques-Cartier ou j'imagine, si elles vont dans l'autre direction, sur un pont dont j'ignore le nom, LeGardeur, parce qu'ils doivent passer soit vers l'est, soit vers l'ouest. Monsieur Archambault, est-ce que ce sont des données qui existent?

4510 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Je ne le pense pas, monsieur le président, mais je vais vérifier pour voir si effectivement cette donnée-là existe.

4515 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Tanguay, est-ce que vous êtes au courant de ce genre de données?

**Mme SYLVIE TANGUAY :**

4520 Non, on n'a pas de données sur – on a des données sur le nombre de camions qui utilisent nos infrastructures mais pas sur la composition des marchandises. Donc, on ne sait pas le volume de camions qui transportent des matières dangereuses.

4525 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Billette, vous n'avez pas l'information non plus? Monsieur

4530 Archambault, alors vous allez voir si l'information existe. Le ministère des Transports ne sait pas ce qu'il y a dans les camions qui circulent. J'ai bien compris? C'est ce que vous avez dit? Vous savez combien de camions, mais vous ne savez pas ce qu'il y a dans les camions.

**Mme SYLVIE TANGUAY :**

4535 C'est ça. On n'a pas de données sur le nombre de camions qui transportent des matières dangereuses sur l'île de Montréal. Il y a certaines données qui existent pour la Montérégie, des enquêtes qui ont été faites pour déterminer le nombre de camions qui transportent des matières dangereuses sur le territoire de la Montérégie mais on n'a pas cette donnée-là pour l'île de Montréal.

4540 **LE PRÉSIDENT :**

Alors peut-être, monsieur Archambault, si vous ne trouvez rien, vous nous rapporterez la réponse. Merci.

4545 Donc, pour le moment...

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4550 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

... personne n'en sait plus que vous. Question suivante?

4555 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4560 La dernière. On sait que justement – parce que je m'intéresse beaucoup au transport des matières dangereuses – il s'ensuit toujours qu'il peut avoir des accidents routiers, donc des déversements et qui ne sont pas localisés, à ce moment-là, dans le secteur dont on discute mais sur l'ensemble des quartiers de Montréal. Et j'aimerais savoir quelles mesures de sécurité publique sont en jeu? Je pense, par exemple, à un déversement au coin de Papineau et Sainte-Catherine.

4565 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4570 Surtout que les déversements impliquent que le réseau d'égout est, si on peut dire, doit recevoir les matières dangereuses et ça peut donc toucher un périmètre des fois de 4 kilomètres du déversement.

**LE PRÉSIDENT :**

4575

D'accord. Alors, pour ramener toujours, essayer de cerner la question au dossier qui nous occupe, je vais poser votre question comme étant un cas hypothétique d'un camion qui sort de chez Canterm et il y a un déversement au coin de la rue Mousseau et Notre-Dame. Est-ce qu'il y a des mesures qui sont prises? Qui est-ce qui entre en action, à ce moment-là, pour voir à ce que tout se déroule bien.

4580

Je vais commencer par monsieur Pouliot. Est-ce que vous êtes impliqués à un moment ou un autre dans ce genre d'événement?

4585

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, non. Quand les camions quittent le terminal de Canterm, le produit appartient au client qui le transporte pour ses propres besoins.

4590

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. RICHARD POULIOT :**

4595

Alors, en termes de responsabilité, ça devient sa responsabilité aussitôt qu'il en a pris possession dans le terminal.

**LE PRÉSIDENT :**

4600

Alors, je vais ensuite aller voir monsieur Archambault. Il est dans la Ville de Montréal, le camion.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4605

Je vais demander à madame Valérie Gagnon de répondre à cette question-là, monsieur le président.



**LE PRÉSIDENT :**

4610

Très bien. Madame Gagnon.

**Mme VALÉRIE GAGNON :**

4615

Alors, monsieur le président, c'est certain qu'à la Ville de Montréal, il y a une structure de mesures d'urgence, l'organisation municipale de sécurité civile, quand on parle d'un événement d'une grande envergure. Si, par exemple, c'était un accident de matières dangereuses avec un déversement ou une fuite de matières toxiques avec un panache important qui toucherait la population de manière importante, alors il y a des structures de mesures d'urgence avec un coordonnateur municipal de sécurité civile qui est entouré de tous les services corporatifs qui peuvent intervenir dans ce cas-là.

4620

4625

Et, évidemment, l'arrondissement dans lequel ou les arrondissements dans lesquels l'accident se produirait, bien, il y a une structure également de mesures d'urgence de sécurité civile qui est mise en place et tout ça est coordonné à différents paliers, autant tactiques qu'opérationnels que stratégiques. Mais il y a des plans. Et on a déposé d'ailleurs à la commission, monsieur le président, des documents, la Politique de sécurité civile de la Ville de Montréal et une partie du plan municipal de sécurité civile. Je ne sais pas si ça répond à la question.

4630

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Lefebvre, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose?

4635

**M. PAUL LEFEBVRE :**

Au niveau gouvernemental, il y a Urgence Environnement Québec qui peut se déployer, puis qui peut compter sur des ressources de Canutec et de Transport Canada. Il y a le ministère des Transports aussi qui est très bien structuré pour intervenir en situation d'urgence puis bloquer des routes et pallier, en fait, diriger la circulation vers d'autres réseaux. Mais généralement les services d'urgence, police, pompiers, en fait, c'est des accidents qui arrivent à peu près à toutes les semaines, ça fait qu'ils sont très bien familiarisés avec ça, puis il n'y a pas trop de problème.

4640

**LE PRÉSIDENT :**

4645

Donc, monsieur Billette, monsieur Archambault, vos services municipaux de pompier, police, entrent en action à ce moment-là.

**M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

4650

Comme l'a dit madame Gagnon, effectivement, chaque arrondissement, chaque ville a un plan de mesures d'urgence et selon le type d'incident, bien, il y a effectivement autant des gens au niveau de la police, pompiers et des gens des Travaux publics qui interviennent selon la nature du problème. Et toutes ces situations-là sont déjà simulées, sont déjà connues et la

4655

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Billette est d'accord?

4660

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui, je suis d'accord.

4665

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Je n'ai pas la cote du document auquel madame Gagnon a fait référence, mais il a été déposé. Donc, il est dans la liste des documents déposés, monsieur Côté, je vous invite à le consulter. Je vous remercie pour vos questions.

4670

J'appellerai maintenant la dernière personne que nous entendrons ce soir, monsieur Réal Bergeron.

**M. RÉAL BERGERON :**

4675

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire ! En fait, mon intervention va être brève parce que mes questions ont été posées. Il y en avait une concernant la relocalisation des terrains de stationnement. Je voudrais juste peut-être une question d'éclaircissement concernant la réglementation sur les nuisances sonores. J'ai cru comprendre que c'est une réglementation de compétence municipale. Je ne sais pas si j'ai bien compris. Si c'est le cas, j'ai cru lire dans l'étude d'impact, peut-être que j'ai mal compris, que la Ville de Montréal-Est soit n'avait pas de réglementation concernant certaines nuisances sonores ou la réglementation était différente de celle de la Ville de Montréal. Excluant le secteur du port, évidemment.

4680

4685

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez raison, moi aussi, j'avais cru comprendre aussi autre chose et je vais demander à madame Gagnon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de nous dire, il y a une réglementation provinciale aussi qui s'applique sur le bruit et

4690 j'avais cru comprendre dans l'étude d'impact qu'en l'absence d'une politique à la Ville de Montréal-  
Est, c'était la norme ou les recommandations provinciales qui s'appliquaient. Madame Gagnon.

**Mme DIANE GAGNON :**

4695 Alors, au ministère de l'Environnement, on n'a pas de règlement sur le bruit, mais on a  
des politiques et des façons de faire qui ont été développées avec les années, des notes  
d'instructions. Alors, elles font partie de l'annexe du document «Questions et commentaires»  
parce qu'elles expliquaient au promoteur quelles étaient les méthodes pour faire les mesures de  
4700 du niveau de bruit, on lui avait demandé d'en faire une et on lui avait soumis, à ce moment-là, les  
documents normalement utilisés par le ministère.

C'est aussi à l'intérieur de ces documents-là qu'on va retrouver les niveaux de bruit  
auxquels on va faire référence pour procéder à l'évaluation du projet dans le cadre de l'analyse  
4705 qu'on fera du dossier suivant l'audience.

**LE PRÉSIDENT :**

4710 Donc, ça, c'est dans les documents déposés.

Monsieur Billette aussi, vous avez mentionné aujourd'hui quelque chose sur le bruit, ce  
soir, en rapport avec la Ville de Montréal-Est.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4715 Monsieur le président, c'est que le règlement municipal ne stipule pas le niveau de bruit. Il  
stipule que, entre 19 h et 8 h, il n'est pas censé avoir du bruit. Mais un bruit, il faut le quantifier.

**LE PRÉSIDENT :**

4720 D'accord.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4725 Est c'est là où est notre problème. Tandis que Montréal quantifie le bruit.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est une recommandation que vous faites aux gens d'être plus silencieux la nuit que le

4730 jour. Mais vous n'avez pas défini ce qui était silencieux. Et, monsieur Archambault nous a dit qu'il  
apporterait demain les données sur le règlement qui s'applique à la Ville de Montréal. Donc, en  
dehors de la zone. Merci.

Est-ce que ça répond à votre question?

4735

**M. RÉAL BERGERON :**

Oui. Peut-être une question connexe concernant la Ville de Montréal. Peut-être juste  
savoir si la Ville de Montréal-Est plutôt compte définir justement les niveaux de bruit, parce que  
4740 c'est quand même une problématique importante dans le secteur.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Billette, est-ce qu'il y a une volonté à Montréal-Est d'avancer dans ce  
4745 dossier?

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Monsieur le président, je vais adresser la question au conseil pour voir s'il y a une  
4750 intention de modifier la réglementation.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le conseil va nous répondre rapidement?

4755

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Il pourrait.

4760

**LE PRÉSIDENT :**

Oui? Il se pourrait. Alors, monsieur Bergeron, merci.

**M. RÉAL BERGERON :**

4765

Merci beaucoup. Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

4770

Merci. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4775 Madame Gagnon, dites-moi, actuellement vos critères déterminent des seuils, des nombres de décibels pour le jour et pour la nuit. Quand le niveau sonore ambiant est supérieur, ce qu'on peut comprendre, c'est que c'est le niveau ambiant qui devient le critère. C'est bien ça?

**Mme DIANE GAGNON :**

4780 Oui, c'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4785 Donc, à ce moment-là, vos critères, en fait, c'est 45 dBA le jour ou 55, je ne me souviens pas les chiffres exactement. Donc, ça ne compte pas, étant donné que le niveau ambiant est supérieur à ces critères-là. C'est comme ça qu'on peut comprendre?

**Mme DIANE GAGNON :**

4790 Oui, mais je pense qu'il faut comprendre aussi qu'on ne peut pas augmenter le niveau...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4795 Ambiant.

**Mme DIANE GAGNON :**

4800 ... ambiant à un niveau supérieur en ajoutant un autre projet. Alors, si on le dépasse déjà, on ne peut pas le dépasser plus parce qu'il est déjà dépassé. Alors, si on prend une valeur comme 65, ça ne permet pas d'augmenter le niveau à plus haut que.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4805 Par contre, ça devient des critères à respecter.

**Mme DIANE GAGNON :**

À respecter.

4810 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4815

Je vous remercie et nous reprendrons demain à 13 h 30 ici même. Bonne fin de soirée  
!

\*\*\*\*\*

4820

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4825

Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**