

**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 3

Séance tenue le 14 février 2006, 19 h 30
Centre culturel et sportif du Collège Mont-Royal
555, rue Mousseau
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 FÉVRIER 2006.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
CAROLE MARTIN.....	7
MARC LESSARD.....	14
MARIE DUQUET.....	32
REPRISE DE LA SÉANCE.....	56
PRÉSENTATION SUR LA QUALITÉ DE L'AIR	
YVES BOURASSA.....	56
JEANNE LARRIVÉE.....	63
CÉLYNE PICHÉ.....	66
PATRICK MALBOEUF.....	79
NICOLE LOUBERT.....	82
BRUCE WALKER.....	88
MARC LESSARD.....	90
CÉLYNE PICHÉ.....	100
JEANNE LARRIVÉE.....	106
NICOLE LOUBERT.....	110

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Nous allons donc débiter cette troisième séance de la première partie de l'audience
publique. Je veux simplement vous rappeler quelques éléments de la procédure. Pour poser des
questions, évidemment, chaque personne à l'avant vient poser trois questions. Nous voulons des
questions et non pas des opinions et prière d'éviter les longs préambules. Évidemment, nous
10 n'acceptons pas de remarques désobligeantes. Je vous demande aussi de fermer vos téléphones
cellulaires.

Le registre est ouvert et pour venir à l'avant évidemment, il faut s'inscrire au registre.
Nous avons plusieurs personnes inscrites que je vais appeler à tour de rôle, mais, auparavant, je
vais inviter les représentants du promoteur et les personnes-ressources à déposer certains des
15 documents qui ont été annoncés lors des séances précédentes.

J'ai déjà de la part du promoteur quelques documents qui ont été déposés : la liste des lots
touchés par le projet; l'entente avec la compagnie Interquisa; l'ajustement au document DA1,
annexe 2, la simulation visuelle des talus projetés qui est à l'arrière. Nous avons aussi demandé
20 un rapport sur la qualité de l'air. Ça a été demandé hier. Je pense que c'est un rapport que vous
remettez à la Ville de Montréal?

M. CLAUDE VEILLEUX :

25 Oui, exact. Il va être en processus de préparation et on prévoit d'être en mesure de vous
transmettre ça avant la 2^e partie des audiences.

LE PRÉSIDENT :

30 Parfait. La réévaluation des rayons d'impact avec la présence des talus et le changement
dans le nombre des réservoirs.

M. JEAN HALDE :

35 Monsieur le président, effectivement, on a regardé plus en détail et, comme mentionné
hier, l'outil qu'on a utilisé, qui est dans le guide du CRAIM, ne nous permet pas de calculer des
rayons d'impact en tenant compte de la présence du talus. Tout ce qu'on peut faire comme
variante, c'est utiliser – je vais prendre un terme un peu technique – la rugosité de
l'environnement. C'est-à-dire, on peut utiliser un tissu urbain ou rural. Alors, dans l'évaluation qui
40 a été faite, on a utilisé rural.

En fait, le choix des talus a été basé plutôt sur une évidence d'efficacité. Si on regarde

45 au niveau, par exemple, des ondes de choc, les talus, c'est une mesure de protection qui est utilisée par l'armée pour se protéger des explosions d'obus. Ça protège contre les ondes de choc et les projectiles qui pourraient en résulter. D'ailleurs, souvent on voit quelques sacs de sable pour protéger des soldats. Alors c'est un peu ce principe-là qui a été utilisé, on s'est dit que le talus va absorber les ondes de choc de façon substantielle. Ensuite, pour ce qui est de la réduction des radiations thermiques, c'est le même principe de l'écran.

50 Par contre, ce qui ressort, c'est qu'au niveau de la science, la science n'est pas très avancée pour évaluer de façon précise des variations de rayon d'impact en fonction de ces infrastructures-là. Je pense que pour les ondes de choc, on peut penser qu'on va à toutes fins pratiques les éliminer dans cette direction-là. Pour ce qui est des radiations thermiques, il y a plusieurs paramètres qui peuvent rentrer en ligne de compte : la hauteur de flamme, la proximité
55 du talus, etc. Donc, c'est quand même assez difficile à modéliser de façon précise.

Si vous désirez toujours obtenir des valeurs calculées, on peut essayer de calculer certains éléments de ça, mais je ne pense pas qu'on va être en mesure de calculer tous les volets ou tous les aspects pour redessiner les rayons d'impact. Alors, je laisse ça à votre discrétion pour
60 savoir si vous voulez qu'on pousse un peu plus au niveau de la science pour chercher des calculs.

LE PRÉSIDENT :

65 Ce que vous nous dites, en fait, en partie, c'est que vous pouvez faire des calculs, mais ils ne seront pas rattachés à une méthodologie qui est acceptée ou qui est reconnue. Donc, on pourrait émettre des doutes de toute façon sur les résultats.

M. JEAN HALDE :

70 J'imagine que ça pourrait finir par être des résultats qui pourraient être à la limite discutables.

LE PRÉSIDENT :

75 Je pense que pour le moment, nous allons nous contenter de vos commentaires qualitatifs, si je peux les nommer ainsi.

M. JEAN HALDE :

80 Oui. D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Merci. La question suivante, c'était la quantité d'essence perdue par les torchères.

85 Monsieur Veilleux.

M. CLAUDE VEILLEUX :

90 Oui. Au niveau du nombre de tonnes de vapeurs d'essence en 2005, on parle de
133 tonnes d'essence, ce qui représente à peu près plus ou moins 400 tonnes de CO₂. Puis une
fois le projet complété, on estime que ça va être à peu près les mêmes quantités.

LE PRÉSIDENT :

95 Donc, ça c'est l'essence qui est récupérée par les torchères et qui est brûlée.

M. CLAUDE VEILLEUX :

C'est 133 tonnes.

100

LE PRÉSIDENT :

400?

105

M. CLAUDE VEILLEUX :

Plus ou moins 400 tonnes de CO₂, à la torchère.

LE PRÉSIDENT :

110

Merci. Les normes en matière de bruit pour le terminal K-3 au quai 94 et commentaires
sur la réduction du bruit.

M. CLAUDE VEILLEUX :

115

J'ai contacté ce matin le spécialiste qui a fait l'analyse de bruit que vous avez actuellement
entre les mains. Il a besoin d'un peu de temps pour refaire les calculs, mais ce qu'il m'a
mentionné, c'est qu'une règle de pouce, un talus semblable, on peut parler peut-être d'environ 5
dBA comme réduction. Encore là, ça dépend de la localisation de la source par rapport au talus et
aux résidences à proximité, etc. Ça fait qu'il refait un calcul. Au courant de la semaine prochaine,
on va être en mesure de vous transmettre ses résultats de calculs.

120

LE PRÉSIDENT :

125

D'accord. Et comme je l'ai dit auparavant, tout ce qui est déposé, qui nous est envoyé

après l'audience publique, après la première partie, est aussi déposé dans les centres de documentation et dans le site Internet du BAPE.

130 La question suivante : relocalisation du site K-2. C'est-à-dire, est-ce que le client vous a donné quelques indications à savoir s'il avait trouvé un nouveau local ou site.

M. RICHARD POULIOT :

135 Monsieur le président, jusqu'ici nous avons échangé des téléphones. Je n'ai pas pu lui parler encore mais, demain matin, j'espère bien qu'on va pouvoir se parler un peu à ce sujet.

LE PRÉSIDENT :

140 Merci. Est-ce qu'il y avait autre chose qu'on vous avait demandé et que j'aurais oublié? Vous avez l'air d'avoir un autre document, monsieur Veilleux. Votre liste est meilleure que la mienne?

M. CLAUDE VEILLEUX :

145 Non, pas du tout. C'est parce que c'est dans une des annexes, toujours dans le document justement au projet, l'annexe 4, on aimerait apporter une correction aussi au tableau qui était déjà là. Étant donné qu'il y a eu une répétition dans une ligne quelconque, les calculs sont bons, tout est correct, sauf qu'il y avait toujours le mot «éthanol» qui apparaissait au niveau de la densité. Donc, on a fait les corrections pour s'assurer que tout était en ligne pour cette
150 annexe-là. Donc, c'est l'annexe 4 du document DA.1.

LE PRÉSIDENT :

155 Est-ce que vous allez déposer? Vous allez voir madame Renée Poliquin à ce sujet? Parfait.

160 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, vous nous avez déposé un Guide sur l'analyse des risques d'accidents technologiques majeurs, ainsi qu'une lettre reçue de l'Agence canadienne d'évaluations environnementales confirmant qu'il n'y a pas de déclencheur de la loi canadienne dans le cas de l'audience qui nous occupe.

165 Madame Théberge, je crois, hier, nous a parlé d'un document qui concernait l'analyse environnementale faite lors du projet d'Interquisa, en ce qui concerne l'émission de produits toxiques lors d'incendie.

Mme DIANE GAGNON :

Considérant qu'on n'a pas avec nous le rapport d'analyse, on va faire tout ça dès notre

retour au bureau et on devrait vous l'envoyer dans le courant de la semaine prochaine.

170

LE PRÉSIDENT :

Merci. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune ont déposé les deux documents demandés : ceux qui étaient pertinents à la compréhension du projet, notamment en ce qui a trait à la réglementation, et des exigences pour le dimensionnement des cuvettes de rétention et leurs caractéristiques.

175

Ministère de la Sécurité publique, nous avons demandé un document : Réglementation concernant les risques technologiques, la gestion des risques d'accidents, la sécurité civile et le plan des mesures d'urgence prévues par le promoteur. Est-ce que je vous annonce quelque chose qui vous étonne? On y reviendra par la suite, à la pause peut-être. On verra ça avec les analystes.

180

Rapport sur les accidents survenus à des sites. Ça a été demandé cet après-midi, je ne m'attends pas à ce que vous l'ayez maintenant. C'est les accidents survenus ailleurs, dans des sites d'entreposage de produits pétroliers.

185

M. PAUL LEFEBVRE :

Je vais l'avoir demain.

190

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Ministère de la Santé et des Services sociaux, deux documents, un sur le bruit communautaire dans un bulletin d'information et un sur l'étude sur la qualité de l'air en bordure des artères principales, ont été déposés.

195

Ville de Montréal, je ne donnerai pas toute la liste mais il y a plusieurs nouveaux documents qui ont été déposés : DB5, 7, 8, 9, 35. Il y en a plusieurs concernant le plan d'urbanisme, le réseau de camionnage, les exigences particulières en matière de bruit, en matière de rejets à l'égout, schéma de couverture de risques et de sécurité, localisation de projets de développement prévisibles dans le secteur, stratégie de développement économique, résolution adoptée en regard du projet, s'il y a lieu, tous documents du service de sécurité et le rapport annuel de surveillance de la qualité de l'air. On attendait aussi éventuellement une réponse : est-ce que les talus rendent le projet plus sûr?

200

205

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Sur cette question-là, on n'a aucune donnée. Effectivement, monsieur Halde faisait état de la science, mais on est encore moins spécialisés sur les impacts des talus. Ce n'est pas

210

notre spécialité. Par contre, en matière de transmission de bruit, effectivement, ça a des impacts, mais on n'a pas de données mesurables ou d'analyse de ces aspects-là. Par contre, on a déposé le règlement de la Ville de Montréal sur le contrôle du bruit.

215 On a déposé, on a fait aussi une démarche auprès de nos services juridiques pour nous produire ou obtenir toute la législation applicable en matière de bruit concernant les voies navigables et aussi des opérations du port. On a aussi fait un contact avec le Port de Montréal et madame Lyne Martin d'ailleurs est intervenue ce matin en soulevant cette question-là et on a demandé des informations concernant leur mécanisme de contrôle du bruit. En ce qui a trait à la
220 législation, bien entendu, nos services juridiques sont à la recherche de ces documents-là et aussitôt qu'on les a, on va les produire à la commission.

LE PRÉSIDENT :

225 Merci. Impact d'un éventuel boulevard Bourget sur le trafic.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

230 On a déposé, monsieur Guy Pellerin, du Service d'infrastructures, transport, environnement, a déposé des tracés qui sont envisagés. Il y a trois options pour le tracé du boulevard Bourget qui sont à l'étude. Concernant les données de génération de circulation, c'est lié essentiellement à des études d'origine-destination de telle sorte que tant et aussi longtemps qu'on n'a pas d'étude d'origine-destination, on n'est pas en mesure de produire ce type de données-là. Donc, elles ne sont pas disponibles pour l'instant.

235 Par contre, on a soumis, puis on a remis des estimations de volume de circulation sur la rue Notre-Dame, tel que demandé.

LE PRÉSIDENT :

240 Effectivement. Proportion des camions transportant des matières dangereuses, c'est une donnée que vous alliez voir si elle existait.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

245 C'est une donnée qui n'existe pas. Les données les plus récentes remontent à il y a quelques années, et les études les plus précises sur ces aspects-là, c'est le ministère des Transports qui les a produites il y a déjà quelques années sur les volumes de circulation. Et en décortiquant par véhicules automobiles et par camions, mais sans identifier la nature des
250 camions. Alors, c'est des données qu'on est en mesure de produire mais qui proviennent d'études du ministère des Transports.

255 Par contre, on a aussi des estimations qu'on a déposées de comptage ponctuel à certains endroits sur la rue Sherbrooke, sur la rue Notre-Dame. Alors, ces documents-là sont déjà déposés.

LE PRÉSIDENT :

260 Et, après-midi, nous avons demandé des choses que vous nous produirez éventuellement, les limites exactes des municipalités et la liste des surverses à Montréal-Est.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

265 Tout à fait. Par ailleurs, si vous permettez, monsieur le président, effectivement, madame Lyne Martin est ici présente et est intervenue ce matin pour répondre à des questions pointues concernant la gestion des opérations, la gestion du bruit sur le territoire du port.

270 Par ailleurs, il y a une question qui a été soulevée concernant le dossier des coopératives sur la rue David et Georges V, et monsieur Christian Lalonde, qui représentait le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, a la charge de produire un historique du dossier parce que, effectivement, c'est un dossier qui a été géré par le Service corporatif aménagement du territoire dans l'application du programme Solidarité 5 000 logements. Alors, l'historique du dossier va être produit.

275 **LE PRÉSIDENT :**

280 Excellent. Finalement, Ville de Montréal-Est, je ne vais pas faire la lecture parce que monsieur Billette n'est pas là. Cependant, ils ont déposé quatre documents : Plan d'urbanisme; exigences particulières en matière de bruit; schéma partiel de couverture de risque; réseau de camionnage, horaire de circulation. Et cet après-midi nous avons demandé limites exactes des municipalités aussi et l'état des terrains vacants ou en réhabilitation dans ce qu'il est convenu d'appeler la zone industrielle de Montréal-Est.

285 Alors, les documents donc qui ont été déposés sont disponibles dès maintenant à l'arrière et seront dans les centres de consultation très bientôt.

J'appelle maintenant madame Carole Martin.

290 **Mme CAROLE MARTIN :**

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Je suis présidente de la Coopérative Les Rives du Saint-Laurent. Donc, évidemment, on a quelques questions. Je représente la Coopérative Les Rives du Saint-Laurent. En décembre 2005, un réservoir de

295 produit pétrolier près de la ville de Londres en Angleterre a explosé, faisant des dégâts énormes
et brûlant pendant plusieurs jours. Les conséquences ont été terribles. Canterm nous affirme
pourtant qu'il est presque impossible qu'un réservoir explose. Suite à cet événement, quelles
seront les répercussions sur la population immédiate en cas d'une explosion dans un réservoir?

LE PRÉSIDENT :

300 Merci, madame Martin. Je vais vous dire que cet après-midi, cette question a été
soulevée. Nous en avons discuté. Je vais quand même vous résumer un peu le sens des
interventions. Autant monsieur Archambault que monsieur Pouliot ont dit être au courant
évidemment de cet événement qu'ils ont suivi de près, que l'accident fait l'objet d'une étude,
305 d'une expertise en ce moment et qu'il est en ce moment prématuré d'essayer de savoir pourquoi
ça s'est produit, dans quelles circonstances, qu'est-ce qui a causé exactement cet accident.
Donc, par conséquent, de voir si le même accident pouvait se produire ici.

310 Vous trouverez tout ça dans les transcriptions, mais tout de même je vais quand même
demander à monsieur Pouliot de résumer peut-être un peu comment vous avez fait votre analyse
des répercussions possibles de ce type d'accident sur l'environnement immédiat.

M. RICHARD POULIOT :

315 Monsieur le président, en termes d'analyse évidemment nous attendons de voir les faits,
parce que c'est à partir des faits que nous pouvons tirer les leçons ou les conclusions de cet
événement-là. Et les faits actuellement sont assez flous. Il y a plusieurs interprétations sur les
causes de l'incident de Londres. Et ce que l'on sait, par ailleurs, c'est que comme je le disais cet
après-midi, la configuration de ce terminal est très différente du nôtre, dans la mesure où nous
320 avons des réservoirs qui sont répartis sur cinq sites différents, qui sont éloignés les uns des
autres, alors qu'ils ont un terminal beaucoup compact, où les réservoirs sont beaucoup plus près
les uns des autres. Par ailleurs, évidemment, la dimension des deux est fort différente, comme
on le soulignait cet après-midi.

325 Quant aux causes de l'incident, bien c'est là où je ne voudrais pas entrer dans la
spéculation parce qu'il y a plusieurs théories. Par exemple, la théorie d'un nuage de vapeurs qui a
pris feu sous la rampe de chargement est celle qui est peut-être la plus fréquemment évoquée.
Buncefield a un système de récupération de vapeurs. Nous avons un système de destruction de
vapeurs, de sorte qu'il ne pourrait pas y avoir de nuage de ce type-là. Mais je vais m'arrêter là.

330 L'une des choses que nous avons faites dans notre présentation, dans le projet ajusté,
c'est d'introduire l'idée d'un talus dans la mesure où, dans notre esprit, un talus est de nature à
certainement absorber l'onde de choc et à avoir un impact sur la chaleur. Et je conclurais en
disant la chose suivante. Il est évident que lorsque nous aurons les conclusions de l'étude faite
335 par le gouvernement britannique, non seulement on va en prendre connaissance, mais s'il y a

lieu de faire des ajustements chez Canterm, on va les faire. Comme d'ailleurs, j'imagine ça va se faire dans tous les terminaux du monde.

LE PRÉSIDENT :

340

Madame Martin, je préfère qu'on laisse cette question parce que justement, il y a beaucoup d'incertitudes et, d'autant plus que cet après-midi, on a exploré passablement le dossier. Je vous invite à consulter les transcriptions.

345

Mme CAROLE MARTIN :

C'est bon. Merci. Une autre question. J'imagine que le projet Canterm, c'est un projet depuis longtemps que c'est en branle. Donc, à ce moment-là, pourquoi on a laissé bâtir deux coopératives, parce qu'au début c'était le projet Georges V qui comporte deux coopératives avec 113 logements et plus de 200 enfants. Ça fait que c'est la question que je me pose. Je ne sais pas si elle a été posée.

350

LE PRÉSIDENT :

355

Je vais la diviser en deux. D'abord, depuis quand est-ce que votre projet d'agrandissement est planifié?

M. RICHARD POULIOT :

360

Ça doit faire à peu près un an. Un peu plus qu'une année. Parce que ça fait un an que nous travaillons sur l'étude d'impact. Donc, ajoutez un six mois à ça, à peu près un an et demi.

LE PRÉSIDENT :

365

2004?

M. RICHARD POULIOT :

370

2004.

LE PRÉSIDENT :

En quelle année a été construit le...

375

Mme CAROLE MARTIN :

Ça fait deux ans qu'on habite la coopérative. Donc, c'est un peu avant ça, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

380

Et la décision de construire, monsieur Archambault, on a aussi exploré ce dossier cet après-midi et vous allez nous déposer un document justement sur toute l'historique de la prise de décision du moment où on a décidé de construire ces logements.

385

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

390

Tout à fait, monsieur le président. Mais il faut bien comprendre que c'est une intervention, ça s'est inscrit à l'intérieur d'un programme municipal, géré par la ville centrale. Et le point de chute a aussi été l'arrondissement, à l'époque, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est. Donc, tous les arrimages et modifications de zonage, comme ça a été mentionné cet après-midi, ont été gérés par l'arrondissement voisin. Et il y a eu tout un processus qu'on a élaboré cet après-midi pour arriver à approuver ou modifier le zonage et encadrer la construction de cet édifice-là.

395

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on parle de 2001, 2002? Ou 2000?

400

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

De mémoire, ce que j'ai comme information, on parle de 2002. Un projet qui s'est planifié et dont la réalisation a débuté en 2002.

405

LE PRÉSIDENT :

Donc deux ans avant que Canterm...

410

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Avant le projet de Canterm.

415

LE PRÉSIDENT :

Voilà.

420

Mme CAROLE MARTIN :

Je ne sais pas si on en a parlé cet après-midi. Quelles sont les répercussions sur la population immédiate en cas d'un déversement dans les égouts?

LE PRÉSIDENT :

Déversement dans les égouts. Monsieur Pouliot.

425 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de répondre à votre question.

430 **M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, tel que mentionné cet après-midi, dans le cadre du projet, toutes les cuvettes de rétention, l'eau collectée dans les cuvettes de rétention est dirigée vers un interception d'hydrocarbures qui, lui, est raccordé soit à l'égout sanitaire ou à l'égout combiné, dépendant de l'égout disponible, du réseau de la Ville de Montréal.

Présentement, on a également indiqué que le séparateur du terminal 3 était raccordé directement au fleuve et que le promoteur avait pris un engagement de raccorder cet intercepteur à l'égout combiné de la rue Notre-Dame. Alors, en cas de déversement, la première étape, c'est que du côté opérationnel à l'intérieur de la réglementation sur les produits pétroliers, les digues sont toujours avec des vannes d'évacuation en position fermée. C'est la méthode standard. S'il y avait une perte de produits pétroliers, cette perte-là se retrouve à l'intérieur de la cuvette de rétention et c'est récupéré et mis dans d'autres réservoirs ou géré selon les besoins du temps. Mais lorsqu'il n'y a pas de perte, tout simplement l'eau est collectée, l'eau est analysée, passée au séparateur et, si elle est en bon état, ça s'en va à l'égout municipal.

LE PRÉSIDENT :

450 Donc, finalement, l'eau qui va à l'égout municipal rencontre les normes reconnues par le ministère de l'Environnement.

M. PAUL PICHETTE :

455 Les normes de rejets de la CMM, de la Communauté métropolitaine de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

460 Communauté métropolitaine de Montréal. Est-ce que ça vous satisfait comme réponse, madame Martin?

Mme CAROLE MARTIN :

Oui. Merci.

465 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

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

Monsieur Pouliot, le permis qui a été obtenu, je pense que ça date de 1989, selon l'étude d'impact. Est-ce que ça va demander de votre part une nouvelle demande ou si ce permis-là vous suffit pour les futurs déversements?

475 **M. RICHARD POULIOT :**

Je ne pense pas que ça demande de nouveau permis, mais en tout cas, je vais vérifier avec la Ville de Montréal.

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

Monsieur Archambault, est-ce que vous êtes en mesure de répondre?

485 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Je ne suis pas en mesure de répondre. Monsieur Bourassa est la personne compétente en la matière.

490 **M. YVES BOURASSA :**

Je m'excuse, monsieur le président, j'étais un peu distrait.

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

En fait, le permis actuel que Canterm possède date de 1989 et on se demandait, le fait qu'il y ait des nouvelles installations, est-ce que ça va impliquer de revoir le permis ou si ce permis qu'il a actuellement en sa possession lui permet de pouvoir déverser les volumes additionnels qui vont...

500 **M. YVES BOURASSA :**

Bon, tout d'abord, il faut considérer qu'un permis doit être modifié, doit être renouvelé si les quantités sont significativement différentes ou si la charge de polluants est significativement différente.

505

Dans le cas de Canterm, il faut réaliser que les surfaces, la pluie qui tombe, qu'elle

510 tombe sur le toit du réservoir, qu'elle tombe à côté, ça va être la même. Alors, il va avoir lieu de regarder ça. Sauf que dans ce cas-là précis, ils vont rediriger les eaux vers l'égout municipal. Dans ce cas-là, moi, je dirais que oui, on va devoir émettre un nouveau permis. Présentement, ils vont effectivement au fleuve. Ils ont l'obligation d'échantillonner et d'analyser à tous les trois mois la qualité de ces eaux-là et on la vérifie, nous, pour être sûr.

515 Parce qu'il ne faut pas oublier une chose. C'est de l'eau pluviale. Nous, on essaie le plus que possible, puis c'est notre but, on ne veut pas surcharger la station. Pourquoi? Parce que ces eaux-là qui sont pluviales, elles surchargent notre égout, elles surchargent la station, puis elles font en sorte qu'on est obligés de faire des surverses supplémentaires quand on les a. Alors, on a un peu un dilemme un peu moral, si on veut, c'est qu'on s'est que c'est de l'eau de pluie, on sait qu'ils rencontrent les normes.

520 Sauf que s'il arrivait... bon, ça n'arrivera pas mais ça peut. Un incident, c'est toujours comme ça. C'est une série d'incidents, d'erreurs, qui font en sorte que oui un terminal doit être dirigé vers l'égout combiné ou domestique. Sauf que le dilemme, c'est qu'à chaque fois que tu prends des eaux pluviales comme celles-là, tu surcharges l'égout au moment où il ne faudrait pas qu'il soit surchargé et tu occasionnes des surverses supplémentaires.

525 Mais définitivement, à votre question, c'est oui, il va falloir qu'un nouveau permis soit émis.

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

Dites-moi, la station actuelle, est-ce qu'elle est en mesure de traiter les divers contaminants qui vont se retrouver dans les eaux usées? Dites-moi un peu, est-ce que ça fonctionne?

535 **M. YVES BOURASSA :**

540 Tout à fait. Écoutez, à l'heure actuelle, ces eaux-là rencontrent les niveaux pluviaux. Les niveaux pluviaux sont excessivement sévères. Les normes pour rejets au réseau pluvial, qui vont directement au fleuve ou à un ruisseau, sont vraiment, vraiment très très sévères. Alors, effectivement, c'est certain qu'ils vont rencontrer les normes.

545 S'il y avait des huiles, s'il y avait par un hasard des huiles qui étaient entraînées, tout va dépendre de la nature des huiles et de la quantité. Par exemple, s'il y avait, mettons, 50 000 litres de gazoline qui étaient émis à l'égout, puis étaient collectés, à ce moment-là, c'est définitif, nous, on avise la station, puis c'est déversé au fleuve direct. On ouvre les intercepteurs, puis ça ne se rend pas à la station.

S'il arrivait par hasard qu'on n'avise pas la station, la station, le puits de réception est

550 fait exprès que le toit va s'ouvrir s'il y a une explosion. En tout cas. Si c'est de l'huile à chauffage
ou un distillat, bien ça n'a aucune importance, parce que ça va passer avec les boues, puis ça va
être incinéré avec les boues et puis ça va nous prendre moins de combustible, c'est tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

555 Donc, en fait, ce qu'on peut comprendre, c'est que le permis, c'est une formalité, dans
ce cas-ci.

M. YVES BOURASSA :

560 Dans ce cas-ci, c'est une formalité, vous avez raison.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

565 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Madame Martin, merci.

570 **Mme CAROLE MARTIN :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

575 J'appelle maintenant madame Jeanne Larrivée. Madame Larrivée n'est pas ici?

Monsieur Marc Lessard. Je suis encore dans la liste des gens qui n'ont pas pu poser leurs
questions hier ou, dans votre cas, je pense que c'est votre deuxième série de questions ou non?
580 Non. Vous étiez comme requérant. Alors, monsieur Lessard, bonsoir!

M. MARC LESSARD :

585 C'est ça. Hier soir, on ne s'est pas rendu. Bonsoir, monsieur le président, monsieur le
commissaire ! J'ai une série de questions sur les émissions, la qualité de l'air et tout ça. Quand
vous jugerez que ça correspond à trois questions, vous me le direz, puis je me réinscrirai sur le
registre, mais ce sont de courtes questions pour la plupart. D'accord?

LE PRÉSIDENT :

590 Allons-y.

M. MARC LESSARD :

595 Elles se divisent en deux. La première partie, c'est plus au niveau du mécanisme de la production des rapports des émissions, puis comment c'est transmis aux autorités ces rapports-là et tout ça. Puis, la seconde partie, c'est plus au niveau vraiment des opérations. Quelles opérations entraînent beaucoup d'émissions.

600 Bon, au niveau des mécanismes, j'aimerais savoir comment on détermine les émissions. Je m'explique. Est-ce que c'est des estimations mathématiques suite à l'utilisation d'un logiciel ou est-ce qu'il y a des capteurs qui mesurent quelque chose et c'est vraiment mesuré, ou ce sont que des évaluations disons suite à des modélisations comme telles.

605 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que monsieur Bourassa est allé s'asseoir un peu trop tôt. Je vais moi-même diviser votre question. D'abord, j'imagine que de la part des autorités, il y a une liste de produits qu'on fournit à l'entreprise en lui disant : «Voici les produits que vous ne devez pas émettre ou que vous ne devez pas émettre au-delà d'une certaine quantité.»

M. YVES BOURASSA :

615 C'est un petit peu différent de ça, monsieur le président. Ce qui se passe, c'est que nous, on élabore un formulaire qui demande toutes les informations dont on pourrait éventuellement avoir besoin. Exemple : un terminal comme Canterm. La quantité des essences chargées dans des camions, quantité d'essences chargées dans des wagons, quantité d'essences chargées dans des bateaux et les émissions correspondantes à ça, tous les réservoirs, la liste de chacun des réservoirs, le nombre, la fréquence de remplissage annuel, les émissions par évaporation, les émissions par travail – par travail j'entends que le réservoir est rempli et vidé – et les chaudières, les fours, les quantités d'oxyde d'azote émises, de dioxyde de soufre, etc. et à la toute fin, on demande un genre de sommaire annuel, dioxyde de soufre, les quantités en tonnes pour l'année, COV, exactement, benzène, etc. Dans le cas de Canterm, on ne demande pas le benzène parce que c'est négligeable.

625 Mais, bref, le questionnaire évolue également avec le temps. Exemple, cette année, une nouveauté, on a introduit également une section sur les rejets aux égouts, que ce soit aux égouts pluviaux, aux égouts sanitaires, on a élaboré ça parce que nous, on s'est dit, on n'a pas les moyens ni le temps de le faire. Alors, on le demande aux compagnies, de telle sorte que si on nous pose des questions, bien, on revient et on les a.

630 Dans le cas de toutes les industries de l'est de Montréal, c'est la même chose. On a ajouté avec le temps les drainages. Par exemple, un procédé – ce n'est pas le cas de Canterm

635 – mais un procédé est drainé. Ça entraîne automatiquement une émission de composés organiques volatils. Les traitements des eaux usées. Autrefois, on ne se souciait pas de ça, puis on s'est aperçu que c'était une émission importante. L'évolution des connaissances nous amène à exiger d'autres demandes.

640 Ce qui fait que maintenant on a un bilan qui est, somme toute, relativement précis et assez adéquat. La façon dont c'est mesuré, il y a plusieurs façons. C'est que les réservoirs, l'EPA, l'Environmental Protection Agency des États-Unis a donné à contrat la mesure des émissions. Ce qu'ils ont fait carrément, c'est qu'ils ont mesuré l'émission de centaines, de milliers de réservoirs suivant la configuration du réservoir, suivant la couleur, suivant le produit, suivant la température. Et ils en sont venus à un modèle qui reflète la réalité le plus près possible. Puis
645 aujourd'hui, on est rendu à, on appelle ça «tank 4». Autrefois, l'année passée ou il y a deux ans, c'était «tank 3». Puis on évolue avec le temps, puis on prend les meilleurs estimés, les meilleures évaluations possibles de l'émission.

650 Il y a des cas, dans les raffineries, par exemple, on exige des mesures en continu. Exemple, pour le dioxyde de soufre, les craqueurs catalytiques par exemple. Alors, tout ça, on utilise les meilleures méthodes possibles pour avoir l'image, si on veut, la plus réaliste des émissions réelles qui surviennent dans une usine, dans une raffinerie, dans un terminal. Et, finalement, on fait la sommation, le bilan. On en fait ce qu'on veut finalement.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, ça correspond à la façon dont vous remplissez ce questionnaire?

660 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui, monsieur le président. D'ailleurs, je pense qu'il y a une mention dans un des rapports de l'étude d'impact qui reflète exactement ce que monsieur Bourassa vient de dire.

665 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lessard, est-ce que ça vous satisfait?

M. MARC LESSARD :

670 Bien, enfin, c'est très technique, mais je vais essayer de répéter pour simplifier.

LE PRÉSIDENT :

Allons-y.

675

M. MARC LESSARD :

680 Si je comprends bien, en fait, ce n'est pas nécessairement la compagnie qui fait le calcul. Elle fournit, elle, des données, et puis avec ces logiciels-là, vous, à la Ville, vous faites ce calcul-là? Ou c'est vraiment la compagnie qui fait les calculs. Elle vous donne ces données-là, mais elle fait aussi les calculs?

LE PRÉSIDENT :

685 Monsieur Bourassa.

M. YVES BOURASSA :

690 Bon, écoutez, monsieur le président, ce qui se passe, c'est que nous, on demande à la compagnie de faire les calculs. On n'a pas le personnel pour faire les calculs de toutes les compagnies. C'est impossible. Sauf que nous, on fait un genre de validation des données. Année après année, on regarde c'est quoi l'émission qu'il y avait l'année passée, c'est quoi l'émission de maintenant. Et puis dès qu'il y a une différence d'à peu près 10 %, tout de suite, il y a un point d'interrogation, nous autres, qui est souligné. Puis ça, ça arrive souvent. On revient à
695 la compagnie. Qu'est-ce qui s'est passé? Est-ce qu'il s'est passé quelque chose de spécial pour que l'émission change comme ça? Alors, on fait la validation de cette façon-là. Mais c'est vraiment la compagnie qui doit faire le calcul de ses émissions.

LE PRÉSIDENT :

700 Et c'est la compagnie donc qui utilise les modèles dont vous avez parlé dans certains cas pour remplir la petite case dans le formulaire. Un réservoir de tel type qui contient tel produit émet tant.

M. YVES BOURASSA :

710 Oui. Par exemple, dans le cas de Canterm, s'ils ont 50 réservoirs, chaque réservoir, il y a une feuille. Chaque réservoir doit avoir un calcul d'émissions pour ce réservoir-là particulier. Nous, ce qu'on vérifie, est-ce qu'ils ont utilisé la bonne méthode? Est-ce que l'émission fait du sens. C'est exactement ce qu'on vérifie. Et, finalement, bon, on a l'émission globale pour cette usine-là. Puis on peut faire des statistiques par la suite. C'est quoi l'émission de tous les réservoirs de l'est de Montréal, par exemple? Qu'est-ce que ça représente par rapport, mettons, à l'émission totale des COV? C'est quoi l'émission de l'imprimerie? C'est quoi l'émission des procédés? C'est quoi l'émission des usines de traitement des eaux, par exemple? Alors, on a
715 tout ça.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Lessard.

720

M. MARC LESSARD :

Je vais aller un peu plus loin. Ces rapports-là, c'est un rapport annuel qui est fourni, puis j'explique un peu ça. Ça veut dire qu'à la Ville ou à la CMM, l'entité responsable de la surveillance de la qualité de l'air, il n'y a pas un suivi, par exemple, mensuel. Vous attendez à la fin de l'année et là, vous voyez si la compagnie a rencontré les normes ou pas?

725

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bourassa.

730

M. YVES BOURASSA :

Je m'excuse mais c'est un peu exagéré ce que vous dites là.

735

M. MARC LESSARD :

Ah! non. C'est une question.

740

M. YVES BOURASSA :

Excusez.

LE PRÉSIDENT :

745

Une question qui m'était adressée.

M. YVES BOURASSA :

Oui. J'en doute pas, monsieur le président. Non. C'est que nous, il y a plusieurs méthodes quand on fait le suivi. Pour commencer, on a des inspecteurs qui sont sur la route plein temps. Dans mon secteur à moi qui est l'est de Montréal, j'ai deux inspecteurs plein temps qui sont sur la route et qui vérifient, qui font des inspections et qui détectent des anomalies, qui envoient des lettres avis, prennent des poursuites éventuellement. Et ce sont nos yeux, nos oreilles finalement. En plus de ça, nous avons le réseau de surveillance de la qualité de l'air ambiant.

750

755

Et puis l'exemple le plus flagrant, bien, écoute, est arrivé en fin 2003. Le benzène s'est

760 mis à monter d'un coup. Alors, tout de suite, il y a eu des points d'interrogation qui se sont
soulevés. On a amené ça au comité de liaison, parce qu'on a des comités de liaison, on siège
sur le Comité de liaison industrie-citoyens dans l'est de Montréal, on l'a amené et ça nous a
amenés à faire un programme immense pour trouver... pour commencer, on s'est dit : est-ce
qu'on doit cibler seulement deux nouvelles usines – on parlait de Coastal qui a démarré à la fin mai
2003, Interquisa qui a démarré en septembre 2003 – ou est-ce qu'on doit tout voir l'ensemble?
765 On s'est dit on doit voir tout l'ensemble. Le but, ce ne serait pas seulement de trouver les sources
nouvelles, mais d'essayer encore d'aller plus loin. Puis c'est ce qu'on a fait.

Alors, on a plusieurs mécanismes qui nous permettent d'agir. On a les inspecteurs, on a
la surveillance de la qualité de l'air ambiant et puis on fait les interventions qu'il faut pour
régulariser. On n'attend pas ces bilans-là, non, pour agir.
770

LE PRÉSIDENT :

775 Merci. Monsieur Lessard, deuxième question.

M. MARC LESSARD :

En fait, je termine sur...

780 **LE PRÉSIDENT :**

On n'a pas fini la première.

M. MARC LESSARD :

785 Oui, une toute, toute courte question. On n'a pas de station d'analyse de l'air ici dans
notre quartier. Il y en a une Saint-Jean-Baptiste et Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

790 Exactement, Saint-Jean-Baptiste.

M. MARC LESSARD :

795 Je me demande, parce que, en fait, c'est des milliers de tonnes, je pense, juste de COV
qui sont émises par l'ensemble de l'industrie de Montréal-Est et les vents viennent beaucoup de ce
secteur-là vers nous, vers le fleuve et vers nous. Je me demande pourquoi on n'a pas près de, je
ne sais pas, Notre-Dame et Georges V une station d'analyse de l'air.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais demander à monsieur Bourassa, mais ma compréhension jusqu'à maintenant, c'est qu'en réalité, l'air se déplace dans l'autre direction la plupart du temps.

805 **M. YVES BOURASSA :**

Oui, vous avez raison, monsieur le président. C'est qu'il y a deux grandes dominantes du vent. Les vents d'été qu'on pourrait dire, qui sont de ouest, sud-ouest, qui représentent grosso modo peut-être – je dis un chiffre qui n'est pas loin de la réalité – 40 % du temps, mais qui est surtout l'été. Puis si on prend annuel, c'est-à-dire 40 % du temps. Et l'hiver qui serait de nord, nord-est finalement, qui serait peut-être un 30 %. Alors, grosso modo, le secteur ici, malheureusement ou heureusement, n'est pas trop affecté par le secteur industriel. Il serait cependant plus affecté un petit peu par le Port de Montréal, par les opérations qui s'y déroulent. Par exemple, chargement de bateaux.

815

Tantôt, on en a parlé ce matin, le chargement de bateaux en produits qui sont volatils génère malheureusement des émissions qui sont très importantes. Pourquoi? Parce que les bateaux sont chargés à des taux qui sont très rapides. Ça entraîne non seulement des émissions qui sont gazeuses mais également des émissions qui sont des aérosols. Donc, les émissions sont beaucoup plus importantes relativement.

820

Sauf que, heureusement je devrais dire, c'est que si on prend, par exemple, la station 3 à Pointe-aux-Trembles, ils seraient affectés par...

825 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est la station Saint-Jean-Baptiste, la station 3?

830 **M. YVES BOURASSA :**

835

Exactement. Ils seraient affectés à peu près, moi, je calcule de l'ordre d'à peu près 8 % du temps par ces opérations-là. Monsieur le président, j'ai une petite présentation là-dessus à un moment donné, peut-être que je vous la ferai si l'intérêt se concrétise là-dessus. J'ai centré sur le poste 3 la qualité de l'air un peu. Et c'est certain que ça ne représente pas fidèlement ce qui se passe ici, parce que ce qui se passe ici, c'est vraiment de qualité beaucoup supérieure, évidemment, parce que les vents, qu'ils soient nord, nord-est, ou qu'ils soient de sud, sud-ouest, touchent moins ce secteur ici. Sauf que ça donne une idée du pire un peu, parce que la station 3 est bien placée finalement. Elle est dans le cœur du secteur industriel, puis elle reçoit finalement, si on regarde la direction des vents dominants d'été, elle reçoit les émanations peut-être de Ultramar qui est le terminal, un gros terminal, reçoit finalement les émanations de Pétro-Canada, qui est la raffinerie, Shell et également Coastal. Puis même Interquisa qui touche à

840

peu près à 20 % du temps, j'ai calculé, notre station.

845 Alors, si tu prends la station 3, puis tu prends vraiment la réalité de la station 3
d'échantillonnage, mais tu te dis : ici, c'est beaucoup moins pire. Puis ça donne une idée
d'ensemble, finalement.

LE PRÉSIDENT :

850 Votre présentation dure combien de temps, monsieur Bourassa?

M. YVES BOURASSA :

855 À peu près 10 minutes, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

860 Alors, après la pause peut-être, vous aurez le temps de vous préparer, puis on la
regardera?

M. YVES BOURASSA :

Oui.

865 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lessard, deuxième question.

M. MARC LESSARD :

870 Deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

875 Vous m'avez donné le choix de les compter. Alors, je suis rendu à la deuxième.

M. MARC LESSARD :

880 Oui, oui. Je vais essayer de les poser le mieux possible. Des fois, je sais que ce n'est
pas... Ça concerne les réservoirs. Ça va être un petit peu plus technique. Bon, on sait qu'il y a
deux types de réservoir, on entend ça. Enfin, sûrement plus, mais bon, à toit fixe et à toit
flottant, c'est ceux qui reviennent le plus souvent.

Ce n'est pas nécessairement évident, peut-être que la question est mal posée, mais

885 j'aimerais savoir lequel de ces types-là produit le plus d'émissions comme telles. Je sais que ce
n'est pas les mêmes produits, ce n'est pas les mêmes choses, donc c'est difficile de comparer
ça, mais, grosso modo, quand on dit que Canterm a déclaré 63, je pense, tonnes de COV pour
2004, ils viennent principalement de quel type de ces réservoirs? Principalement à toit flottant ou
à toit fixe?

890

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Pouliot.

895

M. RICHARD POULIOT :

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette qui fait le suivi des émissions
de bien vouloir répondre.

900

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. PAUL PICHETTE :

905

Monsieur le président, les émissions sont, en fait, pas réellement en fonction du
réservoir. Les émissions dépendent du produit. Plus le produit a une tension de vapeur élevée,
plus les émissions vont être considérables.

910

Dans les produits qui dépassent la tension de vapeur de 15 kPa, la loi exige qu'on y mette
un deuxième toit, un toit flottant, pour minimiser ces émissions-là.

LE PRÉSIDENT :

915

De quel produit parlons-nous, par exemple?

M. PAUL PICHETTE :

920

Typiquement, ça serait de l'essence, du naphte. Le diesel, le mazout, le mazout lourd,
c'est tout en bas de ça.

LE PRÉSIDENT :

925

Éthanol?

M. PAUL PICHETTE :

930 Éthanol serait en bas de ça également. L'éthanol a une tension de vapeur assez basse aux températures pour l'entreposage. Quoique dans le projet, on a planifié de mettre des toits flottants pour l'éthanol.

935 Maintenant, on demandait typiquement ce que ça représente? En simulation, pour deux réservoirs identiques, un en essence et un en diesel, où le diesel a la même qualité tout au long de l'année, mais que l'essence pourrait varier en tension de vapeur, on retrouve l'essence à l'été avec des tensions de vapeur de 9 livres au pouce carré, ça pourrait aller vers 13 livres au pouce carré en hiver, les émissions, même avec un toit flottant, vont être dans l'ordre de 2-300 fois plus élevées pour l'essence que pour le diesel.

940 J'y vais de mémoire, mais je pense qu'un réservoir de 150 000 barils en diesel avec six rotations par année va perdre en bas de 100 livres de produit. On va plutôt parler de 2 tonnes dans un réservoir d'essence, même avec un toit flottant, et un toit flottant de nouvelle génération, avec double joint d'étanchéité.

LE PRÉSIDENT :

945 Une rotation, c'est remplir et vider?

M. PAUL PICHETTE :

950 Un remplissage.

LE PRÉSIDENT :

955 Un remplissage. Et d'où proviennent les 63 tonnes de COV? Des réservoirs à essence principalement? Ou d'autres opérations?

M. PAUL PICHETTE :

960 Les 63 tonnes du projet proviennent de toutes les activités – j'y vais encore une fois de mémoire – mais je crois que les réservoirs sur une base annuelle, on parle d'une trentaine de tonnes. Il y a les quais de chargement, chargement des navires, les émissions également...

LE PRÉSIDENT :

965 Alors, c'est un tableau dans un document qui fait partie de l'étude d'impact? Vous pouvez nous donner la référence.

M. PAUL PICHETTE :

970 Monsieur le président, dans l'ajustement au projet, le tableau 3.3.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

975

M. PAUL PICHETTE :

Si vous permettez, alors les 63.7 tonnes proviennent de 5.9 tonnes au chargement des camions-citernes, 4 tonnes au chargement des wagons-citernes, 53 tonnes aux réservoirs.

980

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Lessard.

985

M. MARC LESSARD :

Je vais continuer sur les réservoirs. On vient de parler justement des joints, des doubles joints, la nouvelle génération. Il y a un mois ou peut-être un peu plus, j'assistais à une soirée d'information chez Pétro-Canada – demain soir, il y a une séance d'information du BAPE – sur des projets de réservoirs. Et ce soir-là, enfin, c'était Pétro-Canada, c'était une soirée...

990

LE PRÉSIDENT :

Vous vous adressez toujours à moi, monsieur Lessard?

995

M. MARC LESSARD :

Je m'excuse, oui, c'est vrai. Ce soir-là, Pétro-Canada parlait justement de toit flottant des nouvelles générations et là, je ne connais pas ça, mais eux parlaient de l'équivalent de trois joints. C'est deux joints mais il y a quelque chose d'autre qui fait que ça équivaut à trois joints d'étanchéité. Enfin, c'est ce que j'ai retenu. J'aimerais savoir quel type justement de ces nouveaux toits flottants, ça va être de quel type? Puis, là, il faudrait aller redemander à Pétro-Canada, mais est-ce que ça va être la même génération de toits flottants que ceux que Pétro-Canada s'apprête à construire?

1000

1005

LE PRÉSIDENT :

Je suis confiant qu'avec monsieur Archambault et l'équipe de monsieur Pouliot, on aura toute l'information pour vous répondre. Monsieur Pouliot.

1010

M. RICHARD POULIOT :

Oui, monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de répondre, mais je ne suis pas sûr qu'on sache vraiment de quoi il s'agit.

1015

LE PRÉSIDENT :

Ah! bon. Monsieur Pichette.

1020

M. PAUL PICHETTE :

Je peux répondre dans le cas de Canterm, ce qui est utilisé, mais dans le cas de Pétro-Canada, je n'ai pas vu, je n'étais pas à la réunion.

1025

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous utilisez des doubles toits?

1030

M. PAUL PICHETTE :

Des doubles toits sabot.

LE PRÉSIDENT :

1035

Monsieur Archambault, est-ce qu'il existe beaucoup de types de toits flottants pour ce genre de réservoir?

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

1040

Non. Deux ou trois. On parle de cinq double. De triple, je ne sais pas. J'imagine que... Yves Bourassa semble savoir, mais c'est peut-être les trucs où là maintenant, on a des pressions sur le côté pour être sûr que le joint soit vraiment ferme le long de la paroi.

LE PRÉSIDENT :

1045

Monsieur Bourassa.

M. YVES BOURASSA :

1050

Oui, monsieur le président. Nous avons adopté une nouvelle législation en 2001 qui exige l'installation de double joint sur un toit flottant. Il faut comprendre qu'un réservoir a un toit fixe. Au Québec, tous les réservoirs, à l'exception d'un seul, a un toit fixe. Pourquoi? Parce que le climat fait en sorte qu'il y a de la neige, de la glace, il y a de la pluie. Alors, on a un toit

1055 fixe avec des ouvertures qui permet évidemment de sortir l'air du réservoir. Et en dedans, ce qu'on ne voit pas, c'est qu'il y a un couvercle. Il y a un couvercle qui flotte sur le liquide. C'est ce qu'on appelle le toit flottant, monsieur le président. Et ce toit flottant là fait en sorte que l'air entre ce toit flottant là et le toit fixe contient très peu d'hydrocarbures.

1060 Cependant, quand tu vides le réservoir, les parois sont mouillées, sont mouillées d'hydrocarbures qui, elles, s'évaporent évidemment dans l'air. Et quand tu remplis à nouveau ton réservoir, évidemment cet air-là est chassé. Autrement, le réservoir fendrait ou...

1065 Bref, il existe une solution pour minimiser et réduire les émissions qui est l'installation de double joint. C'est-à-dire que tu grattes les parois de telle sorte que l'épaisseur du film d'hydrocarbures que tu laisses sur la paroi est minimisée. Selon l'EPA, on réduit ainsi de 50 % les émissions. C'est-à-dire qu'on passe de 90 % d'efficacité à 95 % avec un double joint.

1070 Cependant, dès qu'on a adopté cette réglementation, il y a des compagnies dans l'est de Montréal qui ont adopté comme pratique d'installer un triple joint, parce qu'ils se sont dit : tant qu'à faire, tant qu'à nettoyer le réservoir, tant qu'à installer un double joint, on va en installer un triple. Eux autres ont justifié ça par leur image corporative pour baisser les émissions. Ils ont justifié ça également par l'économique. Shell Marketing, c'est un exemple. Pétro-Canada, dans ce cas-là, c'est un autre exemple.

1075 Alors, oui, il existe... tu ne peux pas installer un triple joint de n'importe quelle façon cependant. Comme mentionnait Raynald, ils ont un joint qui s'appelle mécanique à sabot. C'est un joint qui est spécial, de telle sorte que c'est une plaque d'acier qui frotte sur la paroi et qui est poussée par des ressorts. Ça, c'est l'équivalent d'un double joint. Et puis tu peux ajouter un genre d'essuie, de «wiper» en anglais, «wiper» en caoutchouc, qui fait office de troisième joint. 1080 Ça existe et ça réduit encore plus les émissions. On parle d'un autre 50 % supplémentaire, ce qui ramène l'efficacité d'un toit flottant à 97,5 environ.

1085 Ce matin, je parlais qu'il y a des moyens autres de diminuer les émissions. C'en est une, celle-là. Et puis on va plus loin que ça, nous, dans notre réglementation, on exige qu'une fois par mois, quelqu'un monte dessus le réservoir et aille mesurer la concentration de gaz entre le toit fixe et le toit flottant pour s'assurer que les joints sont en bon état et pour s'assurer qu'il n'y a pas eu de défaut dans le toit flottant, qui est un genre de couvercle qui flotte finalement sur le liquide, comme je vous expliquais tantôt.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Fascinant!

1095 **M. YVES BOURASSA :**

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1100 Effectivement, mais j'imagine que lorsqu'on prend de l'essence et que le toit descend, ça fait une succion en haut?

M. YVES BOURASSA :

1105 Oui, mais sur les côtés – vous avez le toit – et sur les côtés, il y a des ouvertures.

LE PRÉSIDENT :

1110 Et c'est de l'air qui entre.

M. YVES BOURASSA :

Exactement.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

Et quand on remplit, cet air sort.

M. YVES BOURASSA :

1120 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1125 Et c'est ça qui explique les émissions d'un réservoir.

M. YVES BOURASSA :

1130 Exactement. Et, monsieur le président, ce matin, on a beaucoup parlé de sécurité. Ces installations-là augmente la sécurité également parce que quand tu mesures à chaque mois la concentration de gaz combustible, habituellement c'est très, très bas. Si un toit flottant devient défectueux ou si le toit flottant coule ou il arrive quoi que ce soit, de cette façon-là, tu le détectes et tu élimines des dangers potentiels. Parce que c'est à ce moment-là que l'espace devient explosif.

1135 La plupart des incidents, à ma connaissance à moi, qui sont survenus dans des réservoirs de ce type-là sont survenus quand il y avait un défaut ou quand l'espace pouvait devenir explosif entre le toit flottant ou le toit fixe.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous reçu un appel de Londres un peu avant Noël?

1145 **M. YVES BOURASSA :**

Non, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1150 Merci. Monsieur Lessard.

M. MARC LESSARD :

1155 Enfin, si je pose mal les questions, monsieur Bourassa y répond très bien. On devrait avoir ça plus souvent des réponses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

1160 Continuez à me poser des questions, alors. On est rendu à la troisième.

M. MARC LESSARD :

Oui. Je me réinscrirai sur le registre.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

M. MARC LESSARD :

1170 Toujours concernant les émissions et tout ça, enfin, il faut comprendre, dans l'est de Montréal, je le disais tout à l'heure, c'est des milliers de tonnes que toute cette zone produit et qui se répand. C'est des milliers de tonnes de COV.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

De COV. Monsieur Bourassa, le chiffre est exactement de combien? On va préciser le «des milliers». Continuez, il me donnera la réponse quand il l'aura trouvée.

1180 **M. YVES BOURASSA :**

Oui. Dans l'est de Montréal, selon mes estimés, on parle de 4 500 tonnes actuellement

en 2004.

1185 **LE PRÉSIDENT :**

De COV.

1190 **M. YVES BOURASSA :**

De COV.

LE PRÉSIDENT :

1195 D'émissions de toute l'île de Montréal ou de la zone?

M. YVES BOURASSA :

1200 Non. De l'est de l'île de Montréal. Ça, ça inclut les raffineries, les terminaux pétroliers qui sont au nombre de cinq. Ça inclut le secteur de l'imprimerie.

LE PRÉSIDENT :

De l'imprimerie?

1205

M. YVES BOURASSA :

1210 Oui. L'imprimerie est une activité qui est devenue importante dans l'est de Montréal et qui est non négligeable maintenant. À un moment donné, si ça vous intéresse, je peux vous faire une petite présentation qui dure 10 minutes là-dessus également.

LE PRÉSIDENT :

1215 Croyez que ça m'intéresse. Je ne sais pas si je vais l'accepter celle-là, mais ça m'intéresse. Donc 4 500 tonnes.

M. MARC LESSARD :

Ça rejoint les milliers comme on disait.

1220

LE PRÉSIDENT :

1225 4 500 tonnes dont une partie non négligeable provient des imprimeries et d'autres activités que celles des terminaux.

M. YVES BOURASSA :

1230 Oui. Et là-dessus, je vous dirais que j'ai séparé un peu les émissions. Parce qu'ici, dans le secteur est, il faut comprendre que le stockage des produits pétroliers est une activité assez importante. Je pense qu'on le réalise. Il s'agit de se promener un peu pour le réaliser. Alors, les réservoirs sont une partie importante des émissions de COV.

LE PRÉSIDENT :

1235 Merci. Monsieur Lessard, poursuivez.

M. MARC LESSARD :

1240 En fait donc, il y a énormément... et ce ne sont que des COV, on ne parle pas du SO₂, CO₂, etc. Et il y a des études qui font ressortir qu'il y a beaucoup de maladies pulmonaires dans l'est de Montréal. Donc, c'est pour ça qu'au niveau des émissions, ça nous dérange. Et c'est un peu ce que j'essaie de clarifier.

1245 Et j'aimerais, pour terminer sur ça, sur ce côté sécuritaire, au niveau des toits fixes, hier, il y a quelqu'un qui a parlé de «blanketing», en fait, des toits d'azote, je pense. J'aimerais savoir dans quelle mesure le «blanketing» diminue les émissions polluantes.

LE PRÉSIDENT :

1250 Monsieur Pouliot.

M. RICHARD POULIOT :

1255 Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de répondre.

M. PAUL PICHETTE :

1260 Monsieur le président, le «blanketing» est une technique par laquelle, entre le produit et le toit fixe, on va injecter un produit inerte, tel de l'azote, par exemple. À ma connaissance, c'est surtout utilisé dans des produits pétrochimiques dangereux – un exemple, le benzène, toluène, ces choses-là – ou également pour empêcher des produits de changer de qualité.

1265 Il y a des produits qui pourraient, par exemple, s'oxyder, changer de couleur, différentes choses. Je ne connais pas dans la région, même au Québec, des gens qui utilisent du «blanketing» dans les produits pétroliers standard qu'on connaît, qui sont les distillats ou l'essence.

LE PRÉSIDENT :

1270 Monsieur Bourassa?

M. YVES BOURASSA :

1275 Oui. Il y a une petite nuance à apporter ici. Tantôt, je vous disais que tu peux installer un toit flottant pour réduire les émissions. Il y a des compagnies qui ont décidé, puis d'une certaine façon c'est tant mieux, d'installer un «blanketing».

LE PRÉSIDENT :

1280 Par-dessus le toit flottant?

M. YVES BOURASSA :

1285 Non. Ce qui arrive, c'est que tu as le toit fixe mais il n'y a pas d'évent. Ça veut dire que tout est fermé. À ce moment-là, tu fais une balance de réservoir. Tu peux avoir, mettons, 7 ou 8 réservoirs ensemble, un se vide, l'autre se remplit. Sauf qu'il faut des protections spéciales. C'est que si admettons il y a un vacuum qui se crée parce que tu as enlevé plus que tu remplis, à ce moment-là, c'est le gaz naturel qui peut rentrer. S'il y en a plus qui se remplissent comparé à ce qui se vide, à ce moment-là, ça va vers la torchère. Ça, c'est un système qui est encore plus efficace. On parle évidemment c'est un peu contre le développement durable parce que tu as des émissions de CO₂ qui sont plus élevées. Cependant, d'un point de vue émission de COV, c'est plus efficace. Ça, c'est un aspect de la question.

1295 Le deuxième aspect, c'est que comme le disait monsieur Pichette, oui, il y a des produits qui ne doivent pas être oxydés. Exemple : des naphtas qui doivent être réformés, on veut éviter l'oxydation, à ce moment-là il va y avoir un «blanketing» qui va être soit de l'azote, soit du gaz naturel. D'habitude, c'est plus gaz naturel parce que tu peux plus facilement l'incinérer à la torchère. On a les deux dans l'est de Montréal, les deux systèmes. Sauf que je dois avouer que c'est la minorité qui utilise ce genre de système-là.

1300

LE PRÉSIDENT :

Y a-t-il un terme français pour «blanketing»? Monsieur Archambault.

1305 **M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Un tampon, tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

1310

Merci. Monsieur Lessard, je vous invite à vous réinscrire si vous avez d'autres questions.

M. MARC LESSARD :

1315

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1320

Je vais maintenant appeler madame Marie Duquet.

Mme MARIE DUQUET :

Bonsoir!

1325

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame Duquet!

Mme MARIE DUQUET :

1330

Moi, je n'étais pas là cet après-midi, ça fait que j'espère que je ne répète pas les mêmes questions. Vous me direz. Du point de vue d'une mère de famille, je voudrais savoir le pourcentage de risque pour un accident de camion qui se produit sur la rue Notre-Dame près des coops, que le camion soit chargé ou non. Est-ce qu'il y a une étude pour ça?

1335

LE PRÉSIDENT :

1340

À qui vais-je adresser la question? Bien, le ministère des Transports, est-ce que c'est des calculs que vous faites, des estimés que vous faites sur les probabilités d'accident de camion ou si vous avez des statistiques sur ce domaine?

Mme SYLVIE TANGUAY :

1345

On a des données, effectivement, sur les accidents. On n'a pas, par contre, de compilation qui est faite à l'heure actuelle sur le nombre d'accidents qui impliquent des camions, par exemple, dans l'est de Montréal. On a une étude, une petite compilation qui avait été faite sur le nombre d'accidents qui impliquaient des camions transportant des matières dangereuses mais pas pour l'ensemble des camions. Mais on a des données. Donc, il y a des compilations qui pourraient être faites si c'est nécessaire.

1350

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pouvez nous produire quelques chiffres qui permettraient au moins d'explorer une réponse à la question de madame Duquet.

1355

Mme SYLVIE TANGUAY :

Ce qu'on peut regarder, nous, c'est un historique finalement des accidents qui sont survenus sur le réseau autoroutier.

1360

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Madame Duquet, je voudrais préciser, j'aurais peut-être dû le faire avant, votre question. Vous pensez à un accident, par exemple un camion qui mènerait à un déversement ou simplement un camion qui, comme une automobile, va frapper une autre auto ou un autre véhicule?

1365

Mme MARIE DUQUET :

Ça peut être ça. Ça peut être le camion qui en frappe un autre. Il y en a tellement de camions que ça fait toutes sortes d'affaires. Je ne veux pas...

1370

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, vous voulez un estimé accidents impliquant des camions. Camions-citernes plutôt qui vous intéressent?

1375

Mme MARIE DUQUET :

Oui.

1380

LE PRÉSIDENT :

Oui les camions de...

1385

Mme MARIE DUQUET :

En général, mais plus spécialement citernes.

1390

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Mme SYLVIE TANGUAY :

1395

Je vais voir si on peut, par contre, distinguer les types de camions, mais je pourrai vous revenir sur ce qu'on peut produire.

LE PRÉSIDENT :

1400

Merci.

Mme MARIE DUQUET :

1405

Deuxième question. En tant que locataire de la coop, je voudrais connaître le taux de pollution de l'air qui est respiré actuellement dans nos logements et à l'extérieur autour. Et quel sera ce taux quand les réservoirs seront en fonction dans 4-5 ans.

LE PRÉSIDENT :

1410

D'accord. C'est une question pour monsieur Bourassa qui a été sage de ne pas retourner à sa chaise là-bas. Monsieur Bourassa, la pollution, donc c'est une question sur la qualité de l'air. Quelle est la qualité de l'air dans le secteur avoisinant la rue David, le site de Canterm, Notre-Dame, Georges V. Ce secteur.

1415

Mme MARIE DUQUET :

Mais à l'intérieur des logements.

1420

LE PRÉSIDENT :

À l'intérieur des logements.

Mme MARIE DUQUET :

1425

Et à l'extérieur. Quand on va sur le balcon, dans la cour.

LE PRÉSIDENT :

1430

Commençons par l'extérieur.

M. YVES BOURASSA :

1435

Bon, l'extérieur, monsieur le président, tantôt on a déterminé que je ferais une petite présentation après la pause.

LE PRÉSIDENT :

Parfait

1440

M. YVES BOURASSA :

Alors, je vais en parler un petit peu.

1445

M. YVES BOURASSA :

À l'intérieur, c'est hors de notre juridiction, malheureusement, et nous n'avons pas de mesure, nous n'effectuons pas de mesure dans les maisons. Mais on sait par expérience que les polluants ont tendance à se concentrer et ce ne sont pas tellement les polluants de l'extérieur comme les polluants qui sont produits par la cuisine, par les habitudes de vie. Peut-être que le ministère pourrait en dire plus là-dessus, mais à l'intérieur des maisons, moi, je n'ai pas de compétence là-dedans.

1450

LE PRÉSIDENT :

1455

Monsieur Lavigne au ministère de la Santé publique, est-ce que vous avez vous-même ou vous êtes au courant de données qui existent sur la qualité de l'air à l'intérieur des maisons et les effets potentiels sur la santé? Je sais que c'est une question très vaste.

1460

M. JOCELYN LAVIGNE :

Je ne connais pas d'études qui ont été faites ici à Montréal à ce sujet-là. Il y a des études qui ont été faites par l'EPA il y a un certain temps. Il y avait un groupe qui s'occupait particulièrement de la qualité de l'air intérieur. Je pourrais peut-être regarder et essayer de voir si je ne pourrais pas vous sortir quelques données de ce type de travail-là.

1465

Mais ce que monsieur Bourassa mentionnait est vrai aussi. Il faut comprendre qu'à l'intérieur des logements, il y a énormément de contaminants qui sont générés par la cuisson. On revient toujours aux fumeurs, naturellement, par les fumeurs, par les différents produits qui sont à l'intérieur de la maison et qui comprennent aussi beaucoup de COV comme tels et qui sont relâchés continuellement, formaldéhyde. Enfin, il y a toute une série de contaminants qui existent et qui sont souvent plus importants à l'intérieur de la maison qu'à l'extérieur. Je pourrai essayer de regarder peut-être demain matin pour voir si je ne pourrais pas vous déposer peut-être une étude à ce sujet-là.

1470

1475

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Duquette, la réponse s'en vient. Monsieur Bourassa tout à l'heure va nous parler de l'air extérieur. Pour l'air intérieur, monsieur Lavigne va voir si des données

1480 existent.

Mme MARIE DUQUET :

1485 Je voudrais juste préciser que nos coops, chaque appartement a un échangeur d'air qui est branché à l'extérieur. Chaque logement.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1490

Mme MARIE DUQUET :

1495 On fait le ménage, puis ça prend pas 24 heures, il y a encore une couche de poussière partout. J'ai jamais vu ça. Je veux dire, ce n'est pas juste la cuisine, je regrette, ce n'est pas une bonne réponse.

LE PRÉSIDENT :

1500 Une couche de poussière. Monsieur Bourassa, allez-vous couvrir les particules dans votre présentation tout à l'heure?

M. YVES BOURASSA :

1505 Malheureusement non, monsieur le président. Cependant, je dois avouer que effectivement ce secteur-là, on a eu des problèmes. Dans les deux ou trois dernières années, on a pris beaucoup de poursuites contre des compagnies qui n'entretenaient pas leur terrain de façon à éliminer les poussières.

1510 Si on prend l'exemple de Lakefield, Lakefield, effectivement, va rejoindre Hochelaga où est située Canterm. Et si tu prends Lakefield et vous traversez Notre-Dame, vous arrivez au Port de Montréal. On avait des problèmes depuis plusieurs années. On a été obligé de prendre des procédures.

1515 On en est arrivé, l'année dernière, à réunir tous les intervenants là-dedans, puis je parle le Port de Montréal, je parle de Mines Saleine, je parle de Lafarge, je parle également de Canterm effectivement, et puis on a réuni ce monde-là, puis on les a mis au pied du mur. Il faut que quelque chose se fasse là. Il y a eu un projet d'initié et cette rue-là a été élargie, a été pavée. Même chose Pétro-Canada qui a un terminal dans ce coin-là aussi, on l'a fait paver au complet. De telle sorte que graduellement, on y va.

1520

Et puis, effectivement, vous avez tout à fait raison, on avait un grave problème de poussières. On a pris de nombreuses poursuites. On en est arrivé finalement à forcer la

1525 collaboration des gens, puis on a eu des résultats. Mais ce n'est pas fini parce qu'il y a encore d'autres problèmes. Puis on est conscient de ça, puis on est vraiment agressif là-dessus parce que c'est le minimum, nous, on trouve, c'est le minimum qu'il faut faire que d'abaisser ces émissions-là qui sont inacceptables.

1530 Canterm, par exemple, propose, en tout cas devant la commission... si jamais ce projet-là se réalise, nous, il faut donner un permis. Ce permis-là ne sera pas donné si les roues des camions ne sont pas lavées en sortant des sites. Parce qu'on sait que c'est trop important. Ils entraînent ça sur les voies publiques, ça sèche, c'est émis à l'atmosphère. C'est des choses qui ne sont plus acceptables aujourd'hui. La même chose Pétro-Canada puis il y a d'autres projets qui sont de plus petite envergure, puis qu'on n'acceptera plus.

1535 La même chose un peu à un moment donné à l'ouest. On a eu un projet, mais c'est une obligation, si on veut, le Port de Montréal a déplacé les activités de Canadian Gypsum, de telle sorte qu'il fallait qu'ils transportent par camion le matériel en partie sur Notre-Dame. On parle de peut-être 500 voyages par semaine. On a exigé que les camions, les roues soient lavées en sortant du site pour prendre la rue Notre-Dame et en sortant du site pour aller de l'autre côté sur le
1540 Port de Montréal. Alors, maintenant, on est rendu très strict là-dessus, puis les poussières, c'est un problème, puis on veut les contrôler.

LE PRÉSIDENT :

1545 Merci, monsieur Bourassa.
Madame Duquet.

Mme MARIE DUQUET :

1550 J'avais une question que j'avais mise de côté mais là, vous venez de la remettre sur le plancher. Avec tout ce que vous venez de me dire, je voudrais savoir pourquoi la Ville n'a pas empêché la construction de nos coops sur ces terrains-là? C'est ridicule.

LE PRÉSIDENT :

1555 C'est une question qui a été explorée en partie cet après-midi et monsieur Archambault va déposer un document qui fait l'historique de ce dossier, quand les décisions ont été prises, comment, et à partir de ça, je pense que vous pourrez obtenir une réponse. On ne l'aura pas ce soir parce que justement on n'a pas l'historique du dossier. Mais une fois qu'on aura les données,
1560 vous pourrez explorer la réponse à votre question.

Mme MARIE DUQUET :

1565 Alors, je peux poser une autre question en contrepartie? J'ai vu sur le plan des catastrophes que notre coopérative est dans toutes les vagues de choc. Il y a cinq situations qui

ont été imaginées, qui concernent le coin où ce qu'on habite. Je voulais savoir, est-ce qu'on doit comprendre que nous habitons une zone de dévastation potentielle et que seul l'avenir nous le dira? Est-ce là l'idée que la Ville de Montréal-Est et le gouvernement ont d'un endroit paisible et sain pour aider les familles à s'épanouir?

1570

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va explorer cette question qui est importante, madame Duquet. J'aimerais, de la part du promoteur, est-ce que vous pouvez projeter sur l'écran ici la carte que vous avez entre les mains, que nous avons aussi mais qu'on pourra regarder ensemble, et nous parler un peu de ces cercles, ce que ça représente, et explorer un peu le risque qui est associé au fait d'habiter à l'intérieur de ce cercle.

1575

Mme MARIE DUQUET :

1580

Les gens autour, il y a la rue Notre-Dame, Georges V jusqu'à presque Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

1585

Absolument. Et, aussi, de parler un peu du risque que ce genre d'accident se produise. Que le cercle se matérialise autrement dit. Monsieur Pouliot.

M. RICHARD POULIOT :

1590

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Halde d'abord d'expliquer ce à quoi ça correspond.

LE PRÉSIDENT :

1595

Et peut-être aussi celui qui a un pointeur pourrait montrer l'endroit dont vous parlez, madame Duquet, où vous habitez, qui est sur la rue David.

Mme MARIE DUQUET :

1600

Non. J'habite sur la rue Notre-Dame.

LE PRÉSIDENT :

1605

Alors, c'est ce secteur? Voilà. Allez-y.

M. JEAN HALDE :

Monsieur le président, premièrement, les grands cercles qui sont là, c'est des cercles

1610 qui sont issus des analyses de scénarios normalisés, c'est-à-dire les pires cas, et ça correspond à ce qu'on appelle l'explosion d'un nuage de vapeurs, qui crée une surpression qui serait susceptible de faire, entre autres, briser les vitres.

LE PRÉSIDENT :

1615 On va y aller lentement parce que ce n'est pas toujours facile à comprendre, ces scénarios normalisés. Même les noms sont un peu bizarres à mon goût. Donc, quand vous dites le pire cas, ça veut dire le pire accident qui pourrait arriver de tous les temps sur votre site, c'est celui dont nous allons parler maintenant.

1620 **M. JEAN HALDE :**

C'est effectivement ce qui a été évalué comme le pire scénario. C'est-à-dire, on prend le plus gros réservoir qu'on ouvre au complet et qu'on fait vider en dix minutes, et tout le produit s'étend dans l'ensemble de la digue de rétention où ce réservoir-là est aménagé. Et le nuage de vapeurs se construit au-dessus de la zone de liquide et il y a une explosion du nuage de vapeurs.

1625 Cette explosion-là, calculée avec le modèle qui est utilisé dans le CRAIM, qui est un modèle qui fait en sorte, je dirais, d'exagérer le cas de dispersion pour aller à vraiment une étendue maximale, c'est ce qu'on retrouve à ces cercles-là. C'est la distance à laquelle il pourrait y avoir des vitres brisées.

1630 **LE PRÉSIDENT :**

Pourquoi y a-t-il trois cercles?

1635

M. JEAN HALDE :

C'est qu'on a évalué le cas pour trois endroits différents.

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, le même genre d'événement pourrait se produire, s'il se produisait, à l'endroit A, l'endroit B, l'endroit C.

1645 **M. JEAN HALDE :**

Exactement. C'est ça. On a évalué un cas du terminal K-5, un à K-2 et un à K-1.

LE PRÉSIDENT :

1650

Et le cercle vert est plus petit parce que le réservoir en question est plus petit?

M. JEAN HALDE :

1655

Oui. Mais, en fait, ce qui arrive, il faut tenir compte de la superficie de la digue où le produit va s'étaler et c'est ça qui donne, si on veut, la quantité de vapeurs qui pourrait exploser. Donc, moins c'est étendu, moins il y a de vapeur, moins il y a d'onde de surpression.

1660

C'est sûr que la façon dont c'est estimé, il faut voir qu'on prend un scénario où il y aurait une explosion de vapeurs qui crée une surpression, mais on n'est pas en milieu confiné. Donc, c'est un peu une exagération, si on veut, qui est utilisée pour établir des scénarios ou des mesures de prévention ou pour planifier les mesures d'urgence. C'est vraiment pas un scénario qu'on pourrait qualifier d'analyse fine et détaillée. C'est vraiment pour aller chercher un maximum d'étalement. Donc, c'est ce qui est représenté par les grands cercles.

1665

Si on va dans la partie droite de la figure, il y a des plus petits cercles qui sont montrés là. Ça, c'est ce qu'on appelle les scénarios alternatifs, c'est-à-dire les scénarios où on tient compte des mesures d'atténuation qui existent sur le site et qui feraient en sorte qu'un incident serait de moindre importance qu'un réservoir qui s'ouvre et qui se vide au complet.

1670

Ce qui a été utilisé, il y a trois cercles ou trois séries de cercles, ce qu'on voit, c'est un cercle, un réservoir à K-1. À ce moment-là, on estime qu'il pourrait y avoir un déversement de 5 000 litres et ça ferait encore là un nuage de vapeurs et, à ce moment-là, on n'aurait pas une explosion du nuage de vapeurs, on aurait plutôt une flamme. Le nuage de vapeurs créerait ce qu'on appelle un retour de flamme. Et vous avez les distances qui sont estimées, encore là avec les modèles majorants du CRAIM. Puis on a ça pour un réservoir à K-2, les ronds verts. Et le rond bleu, c'est un incident qui pourrait survenir, qu'on a calculé comme scénario alternatif, au quai de chargement et, à ce moment-là, on a estimé dans le scénario alternatif qu'il pourrait y avoir 10 000 litres de produits déversés. Et c'est ce que ça donnerait.

1680

Évidemment, on ne tient pas compte des talus dans cette estimation-là. On en a parlé tout à l'heure. Ça serait complexe de quantifier comme il faut l'impact des talus mais, à notre avis, pour ce qui est des zones de surpression, ça serait à toutes fins pratiques contrôlé à l'intérieur du site à cause de la présence des talus. Donc, les grands, grands cercles deviendraient un peu déformés avec très peu d'étendue du côté du secteur résidentiel.

1685

J'espère que ça répond à votre question.

LE PRÉSIDENT :

1690

Dans le cas des cercles de couleur verte et rouge, il y a un trait plein et un trait en

pointillé. Quelle est la différence entre ces deux cercles?

M. JEAN HALDE :

1695

C'est qu'il y en a un qui calcule le retour de flamme et l'autre, c'est la radiation thermique.

LE PRÉSIDENT :

1700

Qu'est-ce qu'un retour de flamme?

M. JEAN HALDE :

1705

Le retour de flamme, c'est le nuage de vapeurs qui s'enflamme. Donc, c'est un peu une combustion spontanée du nuage de vapeurs et qui se résorbe. Et, par la suite, on a le pétrole qui s'est étendu, qui prend feu, qui dégage de la chaleur, puis c'est le rayon de la zone de chaleur qui fait en sorte d'enclencher, si on veut, des mesures peut-être d'évacuation ou des choses comme ça, si requis. Mais on voit que ces cercles-là sont quand même assez près des limites de propriété. Puis, avec les talus, je suis convaincu qu'on arriverait à des cercles qui seraient limités à l'intérieur des limites.

1710

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Duquet, oui?

1715

Mme MARIE DUQUET :

Est-ce que les nuages qui brûlent, ça ne fait pas... ce n'est pas dangereux à respirer quand ça va arriver? Si ça arrive.

1720

M. JEAN HALDE :

Ce qu'on n'a pas ici, l'analyse nous demande de faire aussi le volet toxique. Par exemple, s'il y a un nuage de vapeurs qui se dégage, puis dans le cas du terminal ici, ce qui avait été estimé comme étant le produit toxique, c'est l'éthanol. Et on a fait une évaluation pour l'éthanol et on arrivait à 300... en fait, c'est le petit cercle bleu qui est montré à l'intérieur des grands cercles, on le voit très peu. C'est ce petit cercle-là. Et ça, c'est ce qui a été estimé comme le plus grand rayon d'effet toxique, encore là avec la modélisation qui fait en sorte, si on veut, d'exagérer l'étendue des impacts.

1725

1730

Mme MARIE DUQUET :

Ça veut dire que l'air ne sera pas respirable là. À cet endroit-là, à l'intérieur du cercle

bleu.

1735

M. JEAN HALDE :

Ça serait une zone où si jamais il y a un incident qui se produit, ça serait une zone où il pourrait y avoir lieu de faire une évacuation, par exemple. Mais ça donne un temps de réponse.

1740

Mme MARIE DUQUET :

Ce n'est pas ça que je veux savoir. Avant l'évacuation, les gens vont respirer, ils vont être là. Est-ce qu'ils vont être capables...

1745

LE PRÉSIDENT :

Madame Duquet, adressez-vous à moi. Vous essayez de regarder la réalité.

1750

Mme MARIE DUQUET :

L'éventualité que ça arrive.

LE PRÉSIDENT :

1755

Voilà.

Mme MARIE DUQUET :

1760

Est-ce que l'air est respirable ou si on va tous s'étouffer?

LE PRÉSIDENT :

1765

Alors, si l'incident qu'on appelle normalisé se produisait, c'est-à-dire perte totale de tout le contenu du réservoir au centre du petit cercle bleu qu'on voit à peine et que tout ça se vaporisait?

M. JEAN HALDE :

1770

Oui. En fait, c'est une vaporisation après un certain temps de ça. Mais il faut voir que c'est de l'éthanol aussi.

LE PRÉSIDENT :

1775

Ça prend combien de temps avant que...

M. JEAN HALDE :

1780 Le réservoir dans le scénario normalisé, il se vide en dix minutes. Il s'ouvre au complet, il se vide en dix minutes. Le produit s'étale dans toute la zone. Ce qui est déjà assez exceptionnel comme situation. Et il faut voir que l'éthanol, bien, on peut penser à picotement de la gorge, brûlement des yeux. L'éthanol, c'est quand même un alcool. Je veux dire, on peut en boire, c'est moins toxique en termes de consommation que bien des choses, mais c'est malgré tout ce qui est estimé comme étant l'impact toxique le plus important selon les scénarios normalisés utilisés.

1785

Mme MARIE DUQUET :

1790 À quelle distance que c'est tolérable? Monsieur nous répond que c'est juste des picotements, puis que l'éthanol, on peut en boire. Je veux savoir à quelle distance que ça devient toxique?

LE PRÉSIDENT :

1795 Alors, je vais poser la question à monsieur Lavigne, à la Direction de la santé publique. Un nuage d'éthanol, ça donne quoi comme effet sur un humain?

M. JOCELYN LAVIGNE :

1800 Ce qu'on voit actuellement, je pense c'est le TEEL 2 que vous avez calculé? Pour l'éthanol, dans ce cas-là, l'éthanol est un produit qui s'enflamme facilement. À ce moment-là, le TEEL 2, c'est l'équivalent d'un ERPG 2.

LE PRÉSIDENT :

1805 Les deux sont aussi incompréhensibles l'un que l'autre.

M. JOCELYN LAVIGNE :

1810 ERPG 2, c'est la concentration maximale d'une substance dangereuse dans l'air sous laquelle presque tous les individus peuvent être exposés jusqu'à une heure sans qu'il y ait d'effet sérieux ou irréversible sur la santé, ou sans qu'ils éprouvent des symptômes qui pourraient les empêcher de se protéger. Donc, on considère que les gens peuvent supporter cette concentration-là pendant une heure.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

Une heure.

M. JOCELYN LAVIGNE :

1820

Oui. Maintenant, pour l'éthanol, c'est un peu particulier parce que...

LE PRÉSIDENT :

1825

Excusez-moi. Donc, on peut dire qu'on a une heure pour sortir du cercle si le nuage ne se disperse pas.

M. JOCELYN LAVIGNE :

1830

Oui. Puis naturellement, si les gens entrent à l'intérieur de la maison et que le nuage passe, si on veut, les concentrations à l'intérieur de la maison vont être beaucoup plus basses. Donc, le temps que les gens peuvent passer à l'intérieur peut être quand même relativement plus long.

1835

Maintenant, pour l'éthanol, il y a une nuance à apporter. C'est que c'est un produit qui est inflammable. Quand un produit est inflammable, ce qu'on essaie de faire, on utilise 10 % de la limite inférieure d'explosivité. Autrement dit, je n'ai pas la limite comme telle pour l'éthanol, mais elle doit être beaucoup plus élevée que ça. C'est pour protéger pour pas que le feu prenne, pour pas que les gens soient brûlés comme tel.

1840

Maintenant, si on regarde juste pour l'éthanol comme tel, on considère que – toujours avec les mêmes valeurs en ppm – entre 5 000 et 10 000 ppm, on parle de toux passagère, irritation des yeux, sensation de brûlure du nez. Donc, on peut monter encore plus haut que la norme qui est utilisée dans ce cas-là en particulier. À 15 000 ppm, on parle de larmolement continu, toux marquée, tolérable mais inconfortable. Tolérable pour de très courtes périodes, on parle de 21 000. Donc, il y a une marge importante dans ce cas-ci avec l'éthanol, parce que l'éthanol est un produit inflammable et qu'on a utilisé un ERPG qui est plus bas que normalement on aurait probablement pu utiliser. Ça va?

1845

1850

LE PRÉSIDENT :

Je vous suis. J'aurais envie de vous poser la question suivante : c'est quoi le dernier mot de cette histoire-là? Est-ce que c'est...

1855

M. JOCELYN LAVIGNE :

Selon moi, les gens vont pouvoir demeurer plus longtemps que la définition comme telle de l'ERPG 2, parce que c'est un produit inflammable. Dans ces conditions-là, on n'utilise pas nécessairement les propriétés toxiques du produit pour définir le ERPG 2 mais on utilise plutôt une valeur de sécurité pour pas que le produit s'enflamme.

1860

LE PRÉSIDENT :

1865 Si je comprends bien, donc si cet accident peu probable – et là, on peut explorer tout à l'heure la probabilité – se produisait, les gens auraient le temps de se mettre à l'abri, ou même s'ils ne se mettaient pas à l'abri, dans bien des cas ils auraient pas autres symptômes qu'un picotement ou qu'un mal de gorge?

M. JOCELYN LAVIGNE :

1870

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1875 Merci. Madame Duquet, est-ce qu'on commence à avoir une réponse à vos préoccupations qui sont légitimes?

Mme MARIE DUQUET :

1880

Oui, un petit peu. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1885 Est-ce que vous voulez qu'on explore, qu'on fasse la même chose avec les autres produits, les cercles mauves, rouges, qui sont essence. Dans le cas de l'essence, ce n'est pas la même chose.

Mme MARIE DUQUET :

1890

Non. De toute façon, on nous dit que c'est très, très peu probable que ça arrive. C'est juste que moi, je voudrais savoir peut-être où est-ce qu'habitent tous ces gens-là? Ils n'habitent sûrement pas à côté de la «tank» comme nous autres.

LE PRÉSIDENT :

1895

Ce n'est pas une question à laquelle nous allons répondre ce soir, parce qu'elle n'influencera pas la probabilité d'un accident ni les effets potentiels sur vous.

Mme MARIE DUQUET :

1900

Non. Mais, nous autres, on est pogné pour rester là. On est pris pour respirer ces affaires-là.

LE PRÉSIDENT :

1905

Madame Duquet, j'espère que vous allez exprimer vos craintes dans votre mémoire. Monsieur Dériger, vous aviez une question? Ne partez pas parce que je pense que c'est un sujet extrêmement important, la question des accidents. Puis je voudrais aussi qu'on puisse parler aux gens de la Sécurité publique. Allez-y, monsieur Dériger.

1910

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais peut-être parler aussi à madame Théberge.

1915

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

Bonjour!

1920

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bonjour! Ça concerne les questions de seuil ERPG 2, TEEL 2 et tout ça.

1925

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

Oui.

1930

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce qu'on peut comprendre, c'est que la simulation qu'on a devant nous, c'est la limite, en fait, de la zone d'intervention. C'est-à-dire que s'ils avaient à prendre des mesures d'urgence, c'est la zone qu'il faudrait couvrir pour, disons, sécuriser ce secteur-là, selon l'événement qu'on a devant nous. Mais j'imagine qu'il y a un seuil ou il y a un endroit sûrement où la source est néfaste pour la santé. C'est-à-dire que le rayon est souvent plus court, plus petit où, à ce moment-là, il y a vraiment un danger pour la santé. Pourquoi choisir celui pour mesures d'urgence versus celui qui a vraiment un effet pour la santé, qui serait peut-être plus restreint?

1935

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

1940

Il serait effectivement plus restreint. On peut travailler avec d'autres valeurs de ERPG ou de TEEL. Mais le ERPG 2 ou le TEEL 2, cette valeur-là est souvent utilisée pour définir effectivement la zone où il doit y avoir effectivement une intervention ou une planification d'urgence. Au-delà de cette zone-là, les gens peuvent effectivement être exposés jusqu'à une heure sans subir les effets.

1945 À l'intérieur de cette zone-là, évidemment plus on se rapproche de la source, plus on est exposé au nuage en question, c'est vrai que la concentration peut être plus élevée, oui, et les effets à ce moment-là seraient potentiellement plus importants.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1950 Donc, ce que je comprends, c'est que c'est normalisé. C'est-à-dire que c'est la façon de faire.

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

1955 C'est le ERPG qui est depuis quelque temps le plus – la distance la plus significative à avoir dans un contexte d'analyse de risques et de planification d'urgence, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1960 Mais on comprend que plus on s'approche de la source, plus le risque à la santé est élevé.

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

1965 Bien, dans le cas d'un nuage toxique, il faut comprendre aussi que ça ne serait pas la totalité du cercle qui serait impliquée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1970 Non, non.

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

1975 Ça serait ce qu'on appelle un panache. Donc, selon la direction du vent, ça peut être très petit comme quartier de cercle, si vous voulez, comme ça peut être plus large, selon la dispersion qu'il y aura à ce moment-là. Dans un sens, plus c'est large, mieux c'est parce que comme il y a dispersion, la concentration baisserait plus vite. Donc, plus on s'éloigne finalement de ce panache-là, donc de part et d'autre et en distance d'éloignement, on diminue effectivement les concentrations auxquelles on est exposé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1985 Mais pourquoi est-ce que les panaches ne sont pas demandés comme exigence?

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

Bien, en fait, c'est demandé dans le sens où en nous donnant un cercle au niveau d'un toxique, on a la totalité de la zone.

1990

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais supposons, exemple, qu'on a un incident puis on dispose d'une heure, j'imagine qu'on intervient plus rapidement dans les zones qui sont dans le panache? Il doit y avoir une séquence d'intervention?

1995

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

Bien, en fait, si on connaît effectivement la direction du vent et le panache, oui, on intervient au niveau du panache. Mais si on ne le sait pas, à ce moment-là, la zone complète devrait être considérée au niveau de l'intervention. Là, ça dépend de l'information qui est disponible et du temps qu'on a pour réagir.

2000

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lefebvre à la Sécurité publique, vous, vous êtes impliqué dans l'intervention à ce moment? Je veux dire, est-ce que vous participez à l'élaboration de ce genre de scénario ou si vous êtes plutôt préoccupé par la façon dont il faut agir pour protéger les gens?

2005

M. PAUL LEFEBVRE :

À partir des données de zone d'impact, concernant les scénarios alternatifs qui sont les scénarios servant à la planification des mesures d'urgence, on peut guider les municipalités pour l'élaboration de ces mesures d'urgence et voir dans certains cas. Mais disons que dans le cadre d'un CMMI, à ce moment-là les différents intervenants, que ce soit le ministère de la Santé, le ministère de l'Environnement, la Sécurité publique, les pompiers, les policiers, tout ce monde-là va se réunir, puis dire : «Bien, si le scénario alternatif se réalise, qu'est-ce qu'on fait?»

2015

Je ne sais pas au niveau du méthanol, par exemple, bien là ça a été abandonné, mais les gens ne tombent pas, le méthanol lui-même n'est pas toxique. C'est les composés qui se créent dans le corps humain, lorsqu'on a respiré du méthanol, qui sont toxiques. L'acétaldéhyde qui va agir au niveau du nerf oculaire, tout ça. Donc, on a un certain nombre d'heures pour prendre les gens qui ont été exposés, puis peut-être traiter ou en tout cas, au moins donner de l'information. Il y a des mesures d'urgence qui peuvent être faites.

2020

2025

Maintenant, pour ce qui est des différentes données ERPG, TEEL, je signale que monsieur Luc Lefebvre, dans son document du ministère de la Santé et des Services sociaux

2030 qui a élaboré un guide qui s'appelle : *Lignes directrices pour la réalisation des évaluations de conséquences sur la santé des accidents industriels majeurs et leur communication au public*, un document qui date de février 2001, il écrivait à l'époque que :

2035 *En 1995, l'EPA a mis sur pied un comité national avisier pour le développement de valeurs guides lors d'exposition aiguë à des matières dangereuses, soit les AEGL, «Acute Exposure Guideline Levels». L'avantage de ces valeurs par rapport aux autres provient du fait qu'elles ont été développées pour plusieurs durées d'exposition, soit 10 minutes, 30 minutes, 1 heure, 4 heures et 8 heures.*

2040 Vous comprendrez que plus la durée d'exposition est longue, moins la concentration tolérable peut être élevée. Et il dit aussi que ces mesures-là qui devraient, finalement lorsqu'elles sont disponibles, être utilisées.

2045 À l'époque, en février 2001, il n'y en avait pas beaucoup de valeurs de substances pour lesquelles il y avait des valeurs AEGL de définies. Maintenant, au fil du temps, il y en a peut-être une affaire comme 130, 140. Et le méthanol, entre autres, il a été défini à 2 100 ppm pour une exposition 1 heure alors que l'étude utilisée, on parlait de 1 000 ppm. Et, au début, je pense qu'on parlait de 600 ppm, le 1/10 du 1/10 de la limite inférieure d'exposabilité.

2050 Pour ce qui est des AEGL aussi, c'est des concentrations qui tiennent compte des personnes sensibles, des personnes qui vont être plus sensibles que d'autres à des substances. Mais ça ne tient pas compte, par contre, des personnes hypersensibles. Le ERPG, lui, ne tient pas compte de ces sensibilités-là. Ça fait que c'est pour ça qu'au niveau des concentrations comme l'éthanol, qui étaient basées pour le méthanol aussi finalement, le 1/10 de la limite inférieure d'exposabilité, on avait bizarrement une concentration d'éthanol, une toxicité d'éthanol plus grande que pour le méthanol. Mais ça ne marche pas. Il y avait un problème là. Parce que 2055 l'exposabilité de l'éthanol, la limite inférieure est plus basse, est à 3.3 %, le méthanol est à 6 %. Donc, on fait 1/10, ça fait 3 300 ppm au lieu de 6 000 ppm. Puis, pourtant, je préfère respirer de l'éthanol que du méthanol, si on me donne le choix.

2060 Donc, au niveau des planifications de mesures d'urgence, on ne s'occupera pas des grands cercles de scénarios normalisés qui sont finalement vraiment une indication. Ça ne peut pas arriver. On va s'occuper des scénarios alternatifs qui, normalement, lorsqu'ils sont faits de façon correcte, représentent le scénario potentiel.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, les plus petits cercles qu'on voit maintenant à l'écran sont des accidents plus plausibles que les grands cercles.

M. PAUL LEFEBVRE :

2070

Effectivement. Par contre, au niveau de l'information aux citoyens, les gens qui sont dans le scénario normalisé doivent obtenir l'information.

LE PRÉSIDENT :

2075

Absolument. Absolument. Et justement, madame Duquet, je ne voudrais pas que vous partiez d'ici en pensant qu'on n'est pas préoccupé, que ce soit les personnes-ressources, le promoteur ou la commission, des possibilités d'accident technologique. Au contraire. Tout le monde est préoccupé et c'est complexe. Ce qu'il faut bien examiner, c'est ce que ça veut dire et ne pas être effarouché outre mesure mais en même temps être préparé pour ce qui peut arriver et de savoir comment réagir. Et c'est pour ça que j'insiste, je ne veux pas que vous partiez, parce que je veux qu'on aille au fond de cette question et qu'on sache vraiment à quoi les gens s'exposent.

2080

2085

Monsieur Lefebvre?

M. PAUL LEFEBVRE :

2090

Hier, je disais que les talus ajoutaient à la sécurité et, effectivement, il y a un autre rapport de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS, qui s'appelle : *Étude de scénarios dangereux en station-service* qui date d'octobre 2002. C'est un rapport de plusieurs pages qui a été fait à la demande du ministère de l'Écologie et du Développement durable de France concernant des scénarios d'explosion ou de feu en station-service. Et ils ont déterminé avec des murs coupe-feu et ils ont des conclusions par rapport à ça que ça protège. Plus tu es la cible à hauteur d'homme et loin du feu, plus il va être protégé par un mur coupe-feu. Si la hauteur de flamme est maximale, l'émissivité de la flamme va être au milieu de la hauteur de flamme. Ça fait que si, à ce moment-là, ta cible est dans des étages, dans un immeuble à étage, vis-à-vis le milieu de la hauteur de flamme, bien, elle ne sera pas protégée par le mur coupe-feu ou par le talus. Mais généralement, au niveau du sol, tu es protégé.

2095

2100

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est un document que vous pouvez déposer à la commission?

2105

M. PAUL LEFEBVRE :

Si vous vous occupez de la photocopie. Ça a 60 quelques pages.

LE PRÉSIDENT :

2110

Est-ce qu'il y a une partie qui serait particulièrement pertinente que vous pourriez

sélectionner et déposer?

M. PAUL LEFEBVRE :

2115

Les conclusions.

LE PRÉSIDENT :

2120

Ou peut-être remettre le document à un de nos analystes qui vont l'examiner et déterminer ce qu'on pourrait déposer.

M. PAUL LEFEBVRE :

2125

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2130

C'est risqué de mentionner un document devant une commission.

M. PAUL LEFEBVRE :

2135

Bien, c'est parce que l'INERIS dans ses rapports disent : «Le présent document forme un ensemble indissociable. Il ne peut être utilisé que de manière intégrale.» C'est pour ça que...

LE PRÉSIDENT :

2140

D'accord. Si vous n'avez pas d'objection, nos analystes vont y jeter un coup d'œil et nous aviseront.

M. PAUL LEFEBVRE :

2145

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2150

Monsieur Halde, les probabilités qu'un accident se produise. On comprend que ce qu'on appelle le scénario normalisé, c'est-à-dire le pire cas, d'abord, est-ce que ça s'est déjà vu des pires cas? Dans votre domaine, on n'essaiera pas d'examiner les pires cas dans tous les domaines dans le monde entier, mais réservoir à essence qui cède d'un seul coup, qui en dix minutes vide tout son contenu, ça se vaporise et ça fait un nuage qui explose. Est-ce que ça s'est déjà vu?

M. JEAN HALDE :

2155

Premièrement, il y a un certain nombre d'incidents qui sont rapportés dans l'étude et ce n'est pas ce genre d'incident-là qui est répertorié. À ma connaissance, ce n'est pas quelque chose qui est documenté ou qui serait arrivé. Moi, je n'ai pas l'information là-dessus. Je sais que monsieur Lefebvre semblait avoir une liste de certains incidents. Je ne sais pas si dans sa liste à

2160

LE PRÉSIDENT :

Je vais demander à monsieur Lefebvre et à monsieur Archambault, tous les deux, de répondre à la question : est-ce que ça s'est déjà vu?

2165

M. PAUL LEFEBVRE :

Pas à ma connaissance, pour ce qui est de l'essence, des réservoirs d'essence qui se videraient en dix minutes et qu'il y aurait un nuage de vapeurs. En fait, est-ce que c'est la totalité de l'essence qui s'évapore en dix minutes? Ou c'est une portion?

2170

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

Qui s'écoule à l'extérieur.

2175

M. PAUL LEFEBVRE :

Oui, ça, c'est la totalité qui s'écoule dans le bassin de rétention mais de là, c'est une partie du nuage?

2180

M. JEAN HALDE :

Ce qui se produit, c'est que l'ensemble, c'est-à-dire la totalité du contenu du réservoir se répartit dans la digue, et pour calculer la quantité de vapeurs, on prend la vapeur qui se dégagerait pendant dix minutes de l'ensemble de l'étendue et, ça, c'est un calcul qui se fait à 25°C et avec des conditions météo qui sont assez exceptionnelles pour faire en sorte d'accumuler le plus de vapeurs à la même place là. Et c'est ça qui exploserait. Mais, encore là, à l'air libre.

2185

M. PAUL LEFEBVRE :

L'explosabilité de l'essence, je pense que c'est quelque chose, la limite inférieure, c'est 5 % et la limite supérieure, c'est 15 %. Donc, en faisant sauter la masse totale du nuage évaporé en dix minutes, c'est impossible. Parce que soit qu'il y ait une portion du nuage qui va être trop riche ou une portion du nuage qui va être trop pauvre pour exploser. Ça fait que, en

2190

2195

partant, je ne pense pas que la masse totale puisse sauter.

LE PRÉSIDENT :

2200 Monsieur Archambault.

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

2205 Monsieur le président, je n'ai jamais entendu parler d'un cas où un réservoir s'ouvre complètement et laisse s'écouler en dix minutes son produit. J'ai connu des incidents où, par exemple, un toit pouvait s'écraser et tordre un peu les parois verticales du réservoir et créer des déchirures dans le haut du réservoir, par exemple, et même bosseler le réservoir de façon significative. Mais, encore là, sans écoulement au sol.

2210 Donc, c'est très difficile d'imaginer qu'un réservoir va... c'est comme si on prenait un couteau puis on descendait le long de la paroi verticale. C'est impensable en réalité. C'est quand même des structures, il y a des pièces de métal, les plaques sont épaisses, sont soudées ou rivetées, les anciens réservoirs étaient rivetés, mais aujourd'hui c'est soudé avec haute précision. Les plaques sont épaisses. Celles du bas sont plus épaisses, donc supportent le haut du
2215 réservoir. Et la structure, il y a de l'ingénierie là-dedans. Les réservoirs, c'est vraiment des pièces d'ingénierie importantes, par des firmes spécialisées bien sûr. On ne peut pas imaginer vraiment qu'un réservoir puisse s'ouvrir comme on le décrit dans le pire cas.

LE PRÉSIDENT :

2220 Donc, si je comprends bien, c'est la raison pour laquelle finalement la Sécurité publique prépare des plans d'urgence pour les scénarios alternatifs, ceux qu'on voit là, qui sont pas fréquents mais plus probables que l'autre qui paraît tout à fait improbable.

2225 **M. PAUL LEFEBVRE :**

Effectivement. Les scénarios plausibles de fuite lors d'un remplissage de camion, le chauffeur par un moment d'inattention ne s'occupe pas, puis il y a déversement, ça peut effectivement arriver et ça arrive. Et c'est ces scénarios-là qui doivent être considérés au niveau
2230 de la planification des mesures d'urgence puis de déploiement de ressources et etc.

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

2235 Monsieur le président, je peux peut-être ajouter comme information. D'expérience, souvent des fuites se situent au bas du réservoir, sous même le réservoir. Ça veut dire que le plancher du réservoir peut peut-être rouiller, perforer, si on veut, avec le temps, si on parle de vieux, vieux réservoir. Et là, il pourrait y avoir une fuite et le produit pénétrant dans le sol finalement, lentement, et peut-être même pourrait sortir dans le merlon, ou bien le bas du

2240 réservoir qui est exposé à des conditions, l'eau dans le merlon qui s'accumule, la glace et tout, bien là, quelques fois il pourrait y avoir rupture dans le fond de la soudure avec beaucoup d'années où la rouille a fait son œuvre.

2245 Mais, encore là, ça se passe lentement. Et, selon mon expérience, on décèle assez rapidement ce genre de fuite, puis le réservoir est vidé et on répare finalement ou on refait le plancher, selon le cas. Donc, c'est peut-être pour ajouter un élément de compréhension aux phénomènes qui peuvent se passer avec des réservoirs.

LE PRÉSIDENT :

2250 Madame Thériège, une autre information?

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

2255 En fait, je voudrais peut-être parler un petit peu de la raison d'être des scénarios normalisés versus les scénarios alternatifs aussi et prendre les informations pour ce qu'elles nous donnent aussi. Les scénarios alternatifs sont effectivement les scénarios plus plausibles, sur lesquels on peut plus se fier parce que, bien qu'ils sont quand même conservateurs, on ne veut pas...

2260 **LE PRÉSIDENT :**

Conservateurs, ça veut dire quoi «conservateurs»?

Mme MARIE-CLAUDE THÉBERGE :

2265 C'est que ça prend quand même... moi, je ne voudrais pas qu'un scénario alternatif, par exemple, considère un déversement d'un kilogramme d'essence. Ça ne me donne pas grand-chose. Ils vont le ramasser, puis ça va être... en fait, je veux avoir quand même des scénarios plausibles mais qui peuvent avoir des conséquences importantes, lorsque c'est possible évidemment. L'objectif n'étant pas qu'on invente des choses qui sont impossibles.

2275 Mais les scénarios alternatifs peuvent, puis on peut tenir compte, puis c'est normal de le faire aussi, de mesures qui sont en place pour éviter que des accidents aient lieu. Plusieurs mesures que les promoteurs mettent en place pour éviter que ça se passe. Mais, évidemment, on ne peut pas, comme organisme qui a à regarder ce genre d'information-là, définir pour tout ce que seraient les scénarios alternatifs. Je ne peux pas imposer les scénarios alternatifs, parce que c'est très différent selon les endroits, les entreprises qui ont à évaluer ces scénarios-là.

2280 Et la question qu'on est en droit de se poser, ces scénarios alternatifs là, est-ce qu'ils sont effectivement logiques? Puis est-ce qu'ils ne sont pas trop minimisés ou trop maximisés? Enfin, on peut se poser la question.

2285 L'avantage des scénarios normalisés, c'est qu'on impose des choses. On n'a donc plus à rediscuter du fait de tenir compte de tel aspect ou telle mesure ou telle mesure. C'est défini les mesures de sécurité qui peuvent être considérées dans le cadre d'un scénario normalisé. Donc ce sont, comme on l'a indiqué hier, je pense, ce sont les mesures passives, donc celles qui vont fonctionner, qui ne demandent pas une intervention humaine, une intervention mécanique, une intervention électrique. On prend pour acquis que ça, ça ne fonctionne pas. On définit la météo. Ce sont des vents qui sont à 1.5 mètre/seconde. La stabilité, c'est très stable, donc il n'y a pas beaucoup de brassage, ça va se rendre plus loin à ce moment-là, bon. Donc, ça, c'est défini, ce n'est pas rediscuté et ça nous donne une idée d'une conséquence – là, je peux parler de conservateur – ce que ça donne comme scénario, c'est ça là, si tout va mal, en tout cas, comme ça ne peut pas se passer, mais au moins ce que ça nous donne, c'est une idée du territoire.

2295 Puis, là, quand on nous présente les scénarios alternatifs, si on passait à quelque chose qui est très, très, très, très faible par rapport au scénario normalisé, bien là, on peut commencer à poser des questions : êtes-vous sûrs que les scénarios alternatifs que vous nous présentez sont logiques? Si on a un scénario normalisé, je ne sais pas, moi, qui est à 50 kilomètres d'effet, puis on arrive avec un scénario alternatif de 100 mètres, on va questionner sur le scénario alternatif qui est choisi.

2300 Donc, c'est dans ce contexte-là qu'il faut les voir, les scénarios alternatifs. Il ne faut pas les voir comme étant des rayons de conséquence qui vont arriver. Et on ne peut pas non plus planifier les mesures d'urgence sur cette base-là. C'est pour ça que ce sont les scénarios alternatifs qui nous donnent une information qui est beaucoup plus adéquate pour travailler.

LE PRÉSIDENT :

2310 Merci. Madame Duquet, la réponse a été un peu longue.

Mme MARIE DUQUET :

J'ai presque tout compris.

2315 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

Mme MARIE DUQUET :

2320 J'ai presque tout compris. Mais je voulais juste savoir si vraiment vous êtes certain que ça ne sautera pas. Est-ce qu'il y a moyen de baisser les particules pour qu'on en respire le minimum? C'est ça qu'on veut savoir, parce qu'on habite là puis on ne veut pas être pris avec

des pompes jusqu'à la fin de nos jours.

2325

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie...

2330

Mme MARIE DUQUET :

C'est ça notre hantise.

LE PRÉSIDENT :

2335

... madame Duquet.

Nous allons faire une pause café et au retour de la pause, monsieur Bourassa nous présentera son dix minutes sur les émissions atmosphériques. C'était quoi le sujet exact? Je sais que c'est sur les émissions atmosphériques mais ça concerne? Qualité de l'air.

2340

Au retour, j'appellerai monsieur Yoland Bergeron.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

2345

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

2350

Mesdames et messieurs, nous allons reprendre la séance. Monsieur Bourassa va nous faire une présentation sur la qualité de l'air ambiant est de Montréal, limitée à dix minutes.

M. YVES BOURASSA :

2355

Alors, évidemment, vous avez raison, monsieur le président, le poste 3 qui est situé au coin de Saint-Jean-Baptiste et René-Lévesque ne représente pas vraiment la qualité de l'air ici. Donc, on parle vraiment d'un cas quand même assez conservateur. Ça veut dire que la qualité de l'air ici va être beaucoup meilleure, évidemment.

2360

Cependant, le poste 3 est quand même relativement bien situé, parce que si on parle en général des vents dominants, on parle à peu près 40 % du temps, 45 % du temps, il va être affecté par le secteur industriel, je parle vraiment Pétro-Canada, Coastal, Ultramar et ces usines dans ce coin-là. Et, en général, il va être affecté par à peu près 8 à 10 % par les émissions qui viennent du port. Tantôt on parlait de chargement de bateau. Les chargements de bateau occasionnent des émissions qui sont importantes. Alors, c'est un poste donc qui,

2365

pour l'est de Montréal, représente quasiment le pire.

2370 Alors, ici, on voit un tableau, puis je ne vous demande pas de le retenir par cœur, je vais
vous en donner des copies de toute façon, puis je vais détailler plus loin par polluant. Alors, au
2375 poste 3, c'est le poste le plus complet de toute l'île de Montréal. Il comprend le dioxyde de soufre,
on voit même, j'ai donné 2005 ici, c'est un peu spécial parce qu'on les a calculés à la dernière
minute, on a le monoxyde de carbone, le monoxyde d'azote, le dioxyde d'azote, l'ozone – tantôt
on parlait que ça dépasse les normes, la norme est de 30, on voit que les normes sont
dépassees – le sulfure d'hydrogène, les PM10, c'est-à-dire les matières particulaires plus petites
2380 que 10 microns, les PM2.5, les composés organiques volatils totaux – alors on ne l'a pas encore
pour l'année parce qu'on n'a pas reçu les résultats d'Environnement Canada – et on a les
concentrations de benzène.

2380 Alors, si on prend le dioxyde de soufre, on voit que ça a baissé, puis ça se maintient à 19
en moyenne microgrammes par mètre cube dans l'air ambiant dans ce secteur-là, alors que la
norme est de 52.

2385 Si on compare l'est de Montréal avec le Jardin botanique, par exemple, et le centre-ville,
parce que ça nous donne une idée un peu, si on veut, de ce secteur-ci, on voit que c'est 17,6,
c'est quand même raisonnable. Évidemment, c'est la pire concentration qu'on mesure de toute
l'île, mais c'est affecté par la combustion. On sait que le raffinage du pétrole demande beaucoup
d'énergie. On met en ébullition à peu près tous les produits, on les transforme, on rebouille.
Alors, on a 17,6, alors qu'au Jardin botanique, on a 15,7. Ici, on se situerait à peu près à mi-
chemin entre les deux.

2390 En ce qui concerne le monoxyde de carbone, on n'a pas de normes annuelles mais on
voit que c'est relativement faible. Le monoxyde de carbone, c'est une substance qui s'oxyde
rapidement pour donner du dioxyde de carbone, du CO₂ finalement, assez rapidement. Donc,
c'est quelque chose qu'on mesure habituellement en concentration plus élevée où il y a des voies
2395 de circulation.

2400 Si on regarde l'est de l'île de Montréal, on a 0.41 alors qu'au centre-ville, on n'a pas .45.
C'est consistant à ce que je vous disais. Plus qu'il y a de circulation automobile, plus qu'on va
avoir de monoxyde de carbone. À Duncan-Décarie, qui est une artère de circulation intense, on a
,52.

2405 Le monoxyde d'azote, on a 12, ce qui est relativement constant. On voit que ça ne
change pas beaucoup à travers les années. Si on compare ça, on voit que l'est de l'île de
Montréal, on a 13, alors qu'au centre-ville, on a 36. On parle de circulation automobile
évidemment, les oxydes d'azote. Duncan-Décarie, le pire secteur, on parle d'un secteur où il y a
une circulation très intense.

Si on parle du dioxyde d'azote, c'est la même chose. La norme est de 100. On voit

2410 qu'on la respecte en masse ici dans l'est de Montréal. Ce n'est pas le pire secteur. Encore là, les oxydes d'azote, c'est un des oxydes d'azote, puis les oxydes d'azote, ça résulte surtout de la circulation automobile.

2415 Alors, on voit que dans l'est, on a une moyenne de 30,4 en 2004. Au Jardin botanique, 35,5, centre-ville, 46, Duncan-Décarie, 42. Alors, on voit que l'est de Montréal se compare relativement bien avec les autres secteurs de l'île.

2420 En ce qui concerne l'ozone, bien, évidemment on dépasse la norme. On a 41, puis on l'a dépassée depuis longtemps. L'ozone, c'est un polluant secondaire qu'on appelle, parce que ce n'est pas un polluant qui est émis comme tel, c'est un polluant qui résulte de l'interaction des composés organiques volatils avec les oxydes d'azote.

2425 Si on compare l'est de l'île de Montréal avec les autres secteurs, on voit qu'on entre dans l'ouest de l'île avec une moyenne de 33. Au centre-ville, on baisse à 24. Tantôt, je vous expliquais que la circulation automobile va provoquer des émissions de composés organiques volatils et de NO_x, et les NO_x réagissent plus rapidement. Donc, ils vont défaire l'ozone. C'est ce qui fait qu'au centre-ville, on a une concentration plus basse. Mais par la suite, la réaction se continue et on atteint 35 %, à peu près la même chose finalement, au Jardin botanique et ça remonte dans l'est de Montréal.

2430 Comme monsieur le président le disait très bien ce matin, c'est que si on enlevait la circulation automobile du centre-ville, bien, on aurait à peu près la même chose qu'ici au Jardin botanique ou même plus bas dans l'est de Montréal.

2435 Le sulfure d'hydrogène, on voit qu'il est en baisse dans l'est de Montréal. C'est le seul endroit sur l'île où on mesure ce polluant-là, évidemment parce qu'on parle de raffinage de pétrole, donc il y a enlèvement du soufre. Le soufre étant enlevé, habituellement par contact avec l'hydrogène et ça donne du sulfure d'hydrogène, et les mesures qui sont prises aujourd'hui font en sorte que les équipements sont plus étanches, c'est la seule raison qui explique cette baisse-là.

2440 Les PM10 sont les particules de 10 microns et moins. On voit qu'elles sont de l'ordre de 23. Nous, on a un critère de l'ordre de 30, 35, si je ne me trompe pas. Alors donc, les particules ne sont pas un problème vraiment important à ce niveau-là. On voit que dans l'est de l'île, on a 20; au centre-ville, on a 22; dans l'ouest de l'île, on a 13.

2445 Les composés organiques volatils. Alors, nous mesurons au poste 3, c'est un des trois ou quatre endroits où on mesure les composés organiques volatils sur l'île de Montréal, nous mesurons quelque chose comme 175 composés. Et ça, c'est le total. On voit que depuis 95, c'est en baisse constante. Alors, les programmes qu'on a mis en place, comme je parlais récupération des vapeurs d'essence, contrôle des émissions fugitives, les équipements qui peuvent fuir, les pompes, compresseurs, l'installation obligatoire de double joint d'étanchéité

2450

sur les réservoirs, tout ça a contribué à la baisse des émissions.

2455 Puis on va même plus loin que ça. Par exemple dans le cas du benzène, même les
chargements par wagon, les vapeurs doivent être récupérées. Les chargements par camion, les
vapeurs doivent être récupérées pour le benzène. Les pompes qui sont sur le benzène sont
munies de double joint ventilé à la torchère. En tout cas, on a mis en place des systèmes qui font
en sorte que effectivement les concentrations ont baissé.

2460 Si on compare les COV dans l'est de Montréal, on a quand même une concentration qui
est plus élevée. On a en moyenne 110 microgrammes par mètre cube en 2004, alors qu'à
Rivière-des-Prairies on a 65, et au centre-ville, 90. On voit qu'on a encore du chemin à faire.

2465 En ce qui concerne le benzène, nous sommes passés de 11,4. Ici, c'est le résultat de la
récupération des vapeurs d'essence. Si on prend, par exemple, en 2004, on a le total de l'est de
l'île de Montréal en 2004 a émis 52 tonnes de benzène à l'atmosphère. Le programme qu'on a
mis en place de récupération des vapeurs d'essence a réduit les émissions de quelque chose
comme 75 tonnes de benzène. Alors, on voit que le résultat, ce qu'on mesure vraiment est
vraiment fonction de ce qui est émis. On a eu une hausse ici, puis ça, c'est la mise en fonction,
2470 si on veut, de Coastal qui a été remise en marche, puis d'Interquisa qui a eu des problèmes
d'opération. Les épurateurs se sont avérés finalement inadéquats.

2475 Puis on voit que non seulement on a ciblé ces compagnies-là qui étaient nouvelles, qui
démarrèrent les opérations, mais on a décidé de tout revoir, de tout vérifier, de tout mesurer, de
tout faire mesurer. Toutes les compagnies de l'entourage ici ont été vérifiées, ont été visitées. Ils
ont dû faire des échantillonnages, plusieurs échantillonnages. On a trouvé finalement quatre
nouvelles sources qui étaient inexistantes en 2002, qu'on a fait corriger. On a découvert
exactement aussi quatre sources qui étaient existantes, puis qu'on a décidé de faire corriger. Une
de celles-là, c'était le chargement des bateaux en benzène. Coastal, même s'il n'opérait pas,
2480 chargeait des bateaux en benzène. Pétro-Canada chargeait également des bateaux en benzène.
On a exigé un projet, il nous a été soumis et, d'ici 2009, cette situation devrait être corrigée.

2485 Ce qui veut dire que là on a 3.9 microgrammes par mètre cube actuellement jusqu'au
20 septembre dernier. On anticipait quelque chose comme 4.5. Alors, on estime qu'en 2006, ça
va tomber à peu près à 3 microgrammes par mètre cube et, en 2009, on va tomber à peu près à
2. Ce qui veut dire qu'on va rejoindre à peu près les niveaux qu'on retrouve au centre-ville de
Montréal et ce polluant-là va être sous contrôle, si on peut dire.

2490 Alors, on voit qu'en 2004, on a eu 7,8 pour les raisons que je vous disais tantôt. Il y a à
peu près seulement 25 % des émissions d'Interquisa entre autres qui étaient contrôlées.
Aujourd'hui, c'est 100 %. En 2005, c'était 75 % qui était contrôlé. Au centre-ville, on a eu 1,9 et
à Rivière-des-Prairies, 1,3.

Alors, ça termine ma présentation, monsieur le président.

2495

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Bourassa. Je constate donc que l'air est vérifié, contrôlé. Il y a des gens qui s'occupent de s'assurer de faire ce qui est possible pour assurer une bonne qualité de l'air. En ce qui concerne l'eau, il y a aussi des programmes de contrôle auprès des entreprises?

2500

M. YVES BOURASSA :

Tout à fait, monsieur le président, de la même façon qu'on contrôle la qualité de l'air, on contrôle la qualité de l'eau. Nous avons des programmes d'échantillonnage nous-mêmes qu'on fait, qu'on appelle périodiques. Nous allons vérifier aux effluents, prendre des échantillons et les vérifier. Nous demandons aux compagnies aussi, dans le cadre du permis qui a été émis, eux-mêmes de vérifier, d'analyser la qualité de leur effluent et de le mettre en registre et nous vérifions régulièrement ces registres-là.

2505

2510

Également, nous avons des programmes d'échantillonnage de la qualité de l'eau en rive. C'est donc dire qu'une fois par semaine, nous avons divers points d'échantillonnage sur le fleuve, et nous allons faire des prélèvements et en vérifier la qualité. Et d'ailleurs, j'ai laissé comme document les deux ou trois dernières années de qualité de l'eau en rive. Malheureusement, on doit dire qu'à partir de la 38^e Avenue à aller jusqu'au bout de l'île, la qualité est mauvaise pour l'instant.

2515

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Bourassa.

2520

Monsieur Archambault au ministère des Ressources naturelles, vous avez aussi des mesures, des façons de procéder, des normes qui s'appliquent au genre d'industrie qu'on examine dans le cadre de cette enquête?

2525

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

Est-ce que je pourrais avoir des précisions? Je n'ai peut-être pas été assez attentif, je m'en excuse.

2530

LE PRÉSIDENT :

Oui. J'essaie de faire le tour un peu de la question, c'est-à-dire de voir qu'il y a des mesures qui sont faites de l'air ambiant, il y a des normes qui sont appliquées à l'industrie, il y a des inspecteurs qui vont sur place pour s'assurer que les émissions d'un certain nombre de

2535

composés sont contrôlées. L'eau, c'est la même chose. Et vous, de votre côté, vous encadrez l'industrie pétrolière.

M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

2540

Oui. La réglementation, enfin la loi et la réglementation du ministère s'occupent vraiment des équipements à risque élevé et des produits qu'on appelle aussi à risque élevé, qui sont les hydrocarbures, parce que compte tenu que c'est explosif et tout ça, il y a des risques inhérents. Donc, tous ces règlements-là sont là pour protéger justement l'environnement, le public et
2545 l'équipement lui-même pour que ça puisse servir correctement pour les besoins de distribution de produits pétroliers. Donc toute la longue liste, les 505 éléments du règlement finalement servent à définir énormément de choses au niveau de l'équipement, au niveau de la qualité des produits, comment on doit contrôler l'équipement, comment on doit s'en servir.

2550

Maintenant, la question de transport, la sécurité qu'on doit préserver à ce niveau-là, quand il y a eu le changement, enfin la nouvelle réglementation qui a été publiée en 99, à ce moment-là tout ce qui était de transport a été transféré au ministère des Transports, qui en est maintenant responsable. Comme, par exemple, les citernes, quelle sorte de construction et les précautions à prendre quand on arrête le camion, on décharge et tout ça. Nous, on s'occupe
2555 vraiment des équipements, des pompes, des stations-service, des réservoirs, les parcs de réservoirs et ces éléments-là. Et les produits pétroliers en particulier.

2560

Maintenant, qu'est-ce que je pourrais rajouter à ça? Naturellement, il y a vérification comme je disais. Le système de réglementation et la loi prévoient des équipes de vérificateurs agréés qui s'occupent de vérifier l'équipement de façon à ce que le ministère puisse émettre des permis en bonne et due forme lorsque l'équipement est correct. Sinon, on oblige les gens à faire des corrections et, ensuite, les permis peuvent... Donc, pour opérer des équipements à risque élevé au Québec, il faut avoir un permis, détenir un permis de notre ministère. Naturellement, ça suppose que l'équipement est correct du point de vue sécurité.

2565

LE PRÉSIDENT :

2570

Madame Tanguay, au ministère des Transports, est-ce que vous procédez, vous aussi, à des inspections sur les équipements routiers qui transportent des produits dangereux ou à risque?

Mme SYLVIE TANGUAY :

2575

Bien que ce soit le ministère qui élabore la réglementation qui entoure le transport routier, le transport des marchandises, c'est entre autres les contrôleurs routiers de la Société d'assurance automobile du Québec qui font des vérifications pour s'assurer que les transporteurs sont conformes à la réglementation qui existe pour le transport des marchandises et des matières dangereuses.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Archambault?

2585 **M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Oui, un complément. Je voulais mentionner aussi que notre ministère a développé, basé sur ce que la Ville de Montréal avait fait, la CUM en particulier à l'époque, je pense que Yves Bourassa était le maître d'œuvre de cette réglementation-là, sur la récupération des vapeurs lorsqu'on fait le chargement et le déchargement de camions, lorsqu'on va prendre livraison des essences en particulier aux différents terminaux.

2590 Naturellement, le règlement existe déjà à Montréal. Dans le reste de la province, il n'y avait pas de réglementation qui imposait la récupération de vapeurs. Donc, le ministère a développé cette réglementation-là. Mais pour des raisons de changement d'orientation avec la restructuration de l'État l'année passée, ce règlement-là qui était à toutes fins prêt pour être publié et approuvé, il a été décidé qu'il va être transféré au ministère de l'Environnement, et les choses sont en cours pour que le ministère de l'Environnement termine la mise au point de la réglementation en question, publie et fasse approuver par le Conseil des ministres.

2600 Donc, il va y avoir comme à Montréal dans le futur la récupération de vapeurs aux stations-service et dans les différents terminaux. Je dois vous dire cependant que beaucoup, beaucoup de compagnies parmi les transporteurs utilisent déjà des équipements de récupération de vapeurs, se sont équipées. Les deux raffineries de Montréal bien sûr avaient déjà ces équipements-là, les terminaux aussi à Montréal mais, ailleurs, ils n'y étaient pas. Mais Ultramar, 2605 en particulier à Lévis, c'est installé malgré que la loi ne l'obligeait pas, parce qu'on sait que ça s'en vient puisque la réglementation est en développement.

LE PRÉSIDENT :

2610 Merci, monsieur Archambault.

Oui, monsieur Bourassa?

M. YVES BOURASSA :

2615 Juste une question d'information supplémentaire. Nous inspectons également les citernes pour l'étanchéité. Depuis 98, nos inspecteurs montent sur les citernes aux quais de chargement...

LE PRÉSIDENT :

2620 Les camions-citernes?

M. YVES BOURASSA :

2625 Les camions-citernes, effectivement, et nous vérifions vraiment l'étanchéité des différents
couvercles, des «pression vacuum», purges sur le camion. Et puis en 2002, il est arrivé un
incident en Ontario, qui a fait qu'on n'avait plus le droit de monter sur les citernes. Alors, suite au
problème qu'on a vu tantôt de benzène dans l'air ambiant, nous avons exigé de tous les terminaux
de l'est de l'île de Montréal, incluant les deux raffineries, d'installer des rampes sécuritaires au-
2630 dessus des rampes, de telle sorte que notre personnel puisse s'attacher de façon sécuritaire et
aller vérifier. Et nous avons repris ces inspections-là depuis le printemps dernier.

Alors nous avons trouvé de nombreuses fuites. C'est des choses qu'il faut surveiller parce
que les citernes, c'est des équipements évidemment qui sont mobiles. Alors, garder l'étanchéité
2635 des camions, ce n'est pas évident. S'ils ne sont pas surveillés, bien, ça ne sera pas fait. Quand
on trouve une citerne qui n'est pas étanche, ils ont 24 heures pour corriger la situation; autrement,
c'est une poursuite.

LE PRÉSIDENT :

2640 Merci, monsieur Bourassa. Nous allons donc continuer avec les questions du public dans
la salle. Il reste sept personnes inscrites au registre. J'avais oublié tantôt, j'ai annoncé monsieur
Bergeron, mais j'avais oublié madame Jeanne Larrivée que je vais appeler dès maintenant. Et
pendant qu'elle s'approche, je vais vous faire deux petites annonces.

2645 Premièrement, n'oubliez pas que nous avons un formulaire à l'arrière, qui est un genre de
sondage pour connaître votre opinion, vos remarques sur la façon de procéder avec les
audiences et la façon de fonctionner du Bureau des audiences publiques sur l'environnement.

2650 Également, je voudrais annoncer qu'il n'y aura pas de séance demain après-midi mais
une séance demain soir, qui sera la dernière séance de cette première partie de l'audience.
Donc, qui débutera à 19 h 30. Et peut-être aussi pour accélérer un peu le roulement à partir de
maintenant, je vais vous limiter à deux questions et vous pourrez vous réinscrire soit pour ce soir,
soit pour demain soir.

2655 Bienvenue, madame Larrivée ! Je vous écoute.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

2660 Bonsoir! Jeanne Larrivée, Coopérative Les Rives du Saint-Laurent. Je vais commencer
par un éclaircissement et une question. Donc, j'aimerais savoir que contiendront les réservoirs du
site K-2 dans le nouveau plan, si possible.

LE PRÉSIDENT :

2665

Très bien. Monsieur Pouliot, le site K-2, qu'y aura-t-il dans les réservoirs?

M. RICHARD POULIOT :

2670

Monsieur le président, ça va peut-être être théorique mais c'est des produits de classe 1 et 2, selon la loi de la distribution des produits pétroliers. Ça veut dire carburant ou encore distillat, c'est-à-dire des huiles légères.

LE PRÉSIDENT :

2675

Donc, essence ou naphthe ou?

M. RICHARD POULIOT :

2680

Il n'y aura pas de naphthe à K-2. En tout cas, ce n'est pas planifié pour être ainsi, mais de l'essence ou des distillats, c'est-à-dire de l'huile légère, mazout numéro 1, mazout numéro 2.

LE PRÉSIDENT :

2685

Merci. Madame Larrivée.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

2690

Est-ce que ces produits peuvent exploser?

LE PRÉSIDENT :

Je pense qu'on a donné...

2695

Mme JEANNE LARRIVÉE :

Ça se peut, je viens d'arriver, je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

2700

... diverses réponses à cette question, oui. Monsieur Halde nous a fait une présentation sur les possibilités d'accident technologique.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

2705

Je vais trouver la réponse.

LE PRÉSIDENT :

2710

Oui, ça peut exploser mais dans des conditions assez particulières. Et vous verrez dans les transcriptions que nous avons examiné des scénarios qui ont été demandés par le ministère de l'Environnement, que le promoteur a dû réaliser des scénarios d'accident possible, incluant un scénario du pire cas qui, finalement d'après les discussions qu'on a eues plus tôt ce soir, est un scénario presque très improbable, sinon impossible et que, par ailleurs, les accidents les plus susceptibles de se produire – vous me corrigez si je me trompe, monsieur Halde – c'est un écoulement d'un réservoir ou d'un camion qui pourrait s'enflammer plutôt qu'exploser.

2715

M. JEAN HALDE :

2720

Oui, c'est très bien. Je voudrais rajouter aussi que ce qui est montré au plan, les rayons, on ne tient pas compte des mesures d'atténuation, comme par exemple, quand on a fait notre calcul, c'est comme s'il n'y avait pas de talus. Alors, on retrouve un cercle parfait qui est montré là mais, en réalité, si on pouvait tenir compte des talus, le rayon d'impact serait nettement moins prononcé vers les coopératives entre autres où on retrouve la présence des talus dans le projet qui est planifié.

2725

LE PRÉSIDENT :

2730

Et je pense qu'il y a une figure dans l'étude d'impact que madame Poliquin peut vous montrer à l'arrière, où on a les cercles justement d'impact maximum de ces accidents possibles.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

2735

Est-ce que j'ai le droit à ma petite...

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

2740

Mme JEANNE LARRIVÉE :

J'aimerais ça avoir une information. Est-ce que ça serait possible de voir la voie ferrée, où c'est qu'elle va être placée sur le plan?

2745 **LE PRÉSIDENT :**

Sur le site de Canterm. Est-ce que vous avez une voie ferrée ou vous avez prévu construire une voie ferrée?

2750 **M. RICHARD POULIOT :**

Dans le projet initial, monsieur le président, il y avait une voie que je vais appeler de stationnement ou de garage prévue au terminal K-2. Nous l'avons éliminée du projet.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, il n'y aura donc pas de voie ferrée qui va être construite sur le site.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

2760

Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2765

Je vous en prie.

Monsieur Yoland Bergeron. Il n'est pas là. Je le garde pour demain.

Madame Célyne Piché.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2770

Bonsoir! Je trouve un petit peu dommage que ça se termine demain parce que j'avais beaucoup de questions. Mais je vais me limiter à deux pour ce soir. Là, il y a beaucoup de points qui ont été soulevés, puis là, ça a comme annulé mes autres questions, parce que je trouve plus importantes. Tantôt, monsieur Bourassa disait qu'il y avait des inspecteurs qui venaient dans le secteur. Combien de fois que les inspecteurs viennent? Parce que les appels qu'ils ont déjà eus pour des plaintes, très souvent, des fois les inspecteurs disaient qu'il y avait faute d'employés, qu'ils ne pouvaient pas toujours être là, qu'ils ne pouvaient pas toujours se présenter et faire des visites.

2780

Ma question est combien de fois qu'ils viennent faire des visites dans le secteur est de Montréal?

LE PRÉSIDENT :

2785

D'accord. Est-ce que c'était des plaintes concernant la qualité de l'air ou le bruit ou autre?

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Qualité de l'air et de l'eau.

2790

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Bourassa.

2795

M. YVES BOURASSA :

Alors, dans ce secteur-ci, dans l'est de Montréal, il y a deux inspecteurs plein temps. C'est sûr qu'on reçoit des plaintes, on en reçoit 1 500 par année environ. On se fait un devoir, nous, de contacter les plaignants dans les 24 heures minimum pour initier l'enquête et y donner suite. Et, après, on recontacte la personne pour dire ce qu'on a fait évidemment.

2800

Les inspecteurs sont sur les lieux. En été, évidemment, en été, printemps, automne, c'est là que se regroupent surtout les plaintes. Alors, c'est là que sont faites les enquêtes. Et en hiver, en général, ce sont plutôt des visites de vérification de conformité.

2805

Alors, ce que je pourrais dire, c'est que je dirais environ 50 % de leur temps ouvrable, ils sont dans l'est de Montréal, ces deux inspecteurs-là.

LE PRÉSIDENT :

2810

Merci.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2815

Mais la fréquence est de combien? Est-ce que c'est à tous les mois? À toutes les semaines? Est-ce que c'est des visites seulement quand il y a plainte? S'il n'y a pas de plainte, est-ce qu'ils se rendent pareil?

LE PRÉSIDENT :

2820

D'accord. Monsieur Bourassa.

M. YVES BOURASSA :

2825

Bon, ces deux inspecteurs-là sont dédiés à l'est. Donc, ils sont sur les rues, ils font des patrouilles, ils répondent aux plaintes, ils font des visites planifiées. On leur planifie des visites suivant la complexité, suivant les possibilités de problèmes. Ils sont également dans les terminaux. On parle en général printemps, été surtout, évidemment, où sont les

2830 problématiques de l'ozone et des émissions. Ils sont dans les terminaux pour vérifier le dessus des citernes, l'étanchéité. La tuyauterie des citernes, puisque ce sont ces équipements mobiles.

Et chaque plainte, à ma connaissance à moi, est répondue comme il se doit. C'est-à-dire que la plainte est enquêtée. Il y a soit une lettre avis qui est envoyée ou soit des poursuites qui sont intentées. Dans l'est de Montréal, on parle d'à peu près 20 poursuites par année en général.

2835

LE PRÉSIDENT :

Madame Piché?

2840

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2845 Juste pour terminer pour cette question-là, c'est que moi, personnellement, je vais parler pour moi, ça arrive fréquemment, surtout l'été, l'hiver je ne sais pas si le froid fait atténuer les odeurs, mais il y a beaucoup d'odeurs, que ce soit des odeurs de soufre, que ce soit des odeurs comme du goudron chauffé ou que ça sent le gaz ou le pétrole, il y a tout le temps des odeurs qui se promènent.

2850 Tantôt on parlait des impacts quand on parlait des odeurs qui pouvaient se promener. Mais, moi, je me dis il n'y a pas de limite d'arrondissement dans le ciel. Ça se promène. Il y a des retombées à court, moyen et long termes. Il y a des conséquences pour la santé des personnes. Si on dit que dans le secteur est, qu'il y a un haut niveau de maladies respiratoires, que ça soit pour les personnes qui sont plus faibles de santé ou des enfants, ce n'est peut-être pas le fait des grosses catastrophes qui arrivent ou des choses comme ça. Ça, c'est vrai qu'il faut le prévoir puis qu'il faut savoir quoi faire, tout ça. Mais je veux dire, à long terme, à respirer à 2855 tous les jours certaines odeurs qu'on ne connaît pas, qu'on ne sait pas d'où ça vient, ça, ça peut être néfaste aussi. Puis ça, je pense que ça n'a pas été parlé beaucoup de ça, parce que c'est un problème qui est présent ça.

LE PRÉSIDENT :

2860

Je vais demander à monsieur Bourassa, est-ce que les odeurs font partie des composantes de la qualité de l'air, si on veut?

M. YVES BOURASSA :

2865

Tout à fait, monsieur le président. Dans notre réglementation, on a deux articles qui touchent les odeurs. Un article, qui est l'article 3.04 qui nous demande de vérifier à une cheminée le niveau d'odeur par panel. C'est-à-dire qu'on peut prendre un échantillon ou le faire prendre et faire analyser par un panel la quantité d'unité d'odeur qu'il y a là. On peut modéliser

2870 ensuite et on a des normes.

2875 En réalité, ce que disent les normes finalement, c'est que sur un panel de six personnes, s'il y a plus que trois personnes qui le détectent, c'est hors-norme. Et on a un autre article qui dit finalement qu'aucune odeur ne doit être détectée à la limite de la propriété. Là-dessus, nous avons eu plusieurs actions.

2880 Vous parliez tantôt d'odeurs de bitume, d'asphalte chauffé. Il y a une grosse usine d'asphalte dans le secteur, dans le secteur est, c'est Bitumar et, depuis plusieurs années, on a travaillé avec eux autres pour les amener à la conformité, si on peut dire. Tantôt on parlait de toit flottant, de récupération de vapeurs. On parlait de ça pour les réservoirs de produits légers. L'asphalte, c'est un produit lourd. Sauf qu'il est chaud et une faible émission résulte en des nuisances importantes. Alors, on a amené graduellement la compagnie à récupérer les vapeurs de ses réservoirs d'asphalte chaud. Ça, quand même, il faut le faire. Je pense qu'au Canada, il n'y a pas grand monde qui fait ça.

2885 On en est rendu, l'année dernière aussi, on a fait installer des systèmes de récupération de vapeurs d'asphalte lors du chargement des citernes d'asphalte. Alors, c'est sûr qu'on ne peut pas tout régler du jour au lendemain. Mais on avance toujours, puis on essaie de faire le maximum. Puis on avance, on ne reculera pas. Puis on sait qu'une fois le problème réglé, il va en surgir un autre. C'est comme ça. Il y a des fois que tu règles un gros problème d'odeur.

2890 Par exemple, on parle de récupération de vapeurs d'essence. Autrefois, il était impossible de se promener sur Notre-Dame, sur Sherbrooke ou sur Métropolitain sans sentir des vapeurs d'essence. C'est normal, il y avait quelque chose comme 5 milliards de litres ou si ce n'est pas 6 milliards de litres d'essence qui étaient transférés dans des camions-citernes dans l'est de Montréal et toutes ces vapeurs-là étaient émises à l'atmosphère. On parlait de plus de un million de litres d'essence comme liquide qui était vaporisé, qui était jeté en l'air à chaque année. On a réglé ça.

2900 En réglant ça, les problèmes qui étaient comme camouflés ou qui étaient inaperçus ont surgi. Et ça va toujours être comme ça. On va régler un problème puis les plus petits problèmes vont ressortir. Puis on y va graduellement, puis on va finir par avancer, puis améliorer la situation, puis c'est ça qui est important, je pense.

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous acceptez aussi les plaintes en ce qui concerne les odeurs.

2910 **M. YVES BOURASSA :**

Tout à fait, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2915 Merci, monsieur Bourassa.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2920 Autant pour le terminal 94, parce que ça, ça appartient au Port de Montréal. Est-ce que c'est à part?

LE PRÉSIDENT :

2925 Monsieur Bourassa, si ça se produit au terminal 94.

M. YVES BOURASSA :

2930 Monsieur le président, tout ce qui est émis, que ce soit d'une voie ferrée qui est une loi fédérale, que ce soit du Port de Montréal qui est également territoire fédéral, si ça affecte les citoyens de Montréal, la réponse, c'est oui.

LE PRÉSIDENT :

2935 Madame Piché, deuxième question.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2940 J'en ai trop. En tout cas.

LE PRÉSIDENT :

2945 Vous pouvez vous réinscrire pour toutes vos questions.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2950 Dans le Parc Bellerive, il y a une clôture, il y a la clôture de Canterm qui détermine leur territoire.

LE PRÉSIDENT :

2955 Je pense que c'est la clôture du terrain du Port de Montréal que vous louez. Ce n'est pas votre clôture à vous?

M. RICHARD POULIOT :

2960 La clôture qui est à la limite...

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Dans le parc Bellerive.

2960

M. RICHARD POULIOT :

... de notre installation avec le parc Bellerive nous appartient.

2965

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2970

Dans le K-3, en bas, dans le parc Bellerive, il y a le bout du quai en bas, ça, ce n'est pas clôturé parce que c'est le quai, c'est en ciment, c'est dans l'eau. Puis là, il y a toute une clôture tout le long jusqu'à je dirais Bellerive.

2975

LE PRÉSIDENT :

La ligne noire qui est là.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

2980

Oui. Un petit peu plus proche de l'eau, il y a comme une ancienne écluse qui est là, il y a comme des sorties de tuyau d'écoulement d'eau, je pense de pluie ou quelque chose comme ça. Si le projet se fait pour les deux réservoirs qui vont être construits là, est-ce que ces tuyaux d'écoulement là qui sortent dans le parc vont être encore là?

2985

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pouliot.

2990

M. RICHARD POULIOT :

Je ne sais pas exactement à quoi on fait référence, mais essentiellement, quand les deux réservoirs vont être construits, les eaux ne s'écouleront pas de ce côté-là. Ils vont être reliés à l'intercepteur qui est en haut et retournés, comme on disait tantôt, aux égouts, l'égout combiné de la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame. Alors, les eaux seront drainées vers la rue Notre-Dame en d'autres termes et non pas vers le fleuve.

2995

LE PRÉSIDENT :

3000 Je vais poser la question à monsieur Bourassa. Monsieur Bourassa, est-ce que vous êtes familier avec les tuyaux dont madame Piché parle?

M. YVES BOURASSA :

3005 Oui, monsieur le président. On a eu de nombreuses plaintes là-dessus. Puis on a finalement réussi à avoir un projet de la Ville de Montréal, puis je pense que monsieur Archambault serait peut-être mieux placé pour parler de ce projet-là, puisqu'ils ont eu autant de plaintes, sinon plus que nous. C'était vraiment quelque chose qui était nuisible, puis on l'a constaté, puis l'arrondissement aussi d'ailleurs.

3010

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Archambault de la Ville de Montréal.

3015

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Je n'ai pas la réponse spécifique. Monsieur Bourassa m'a relancé la question. Effectivement, cette situation-là relève de la Ville de Montréal. Il y a des travaux qui sont prévus sur ce... c'est un trop-plein en fait et, effectivement, pour corriger la situation. Mais je ne peux pas dire à quel moment les travaux vont se faire mais, effectivement, il y a un projet et c'est prévu d'être corrigé. Je ne suis pas capable de donner la date à laquelle ça va se réaliser.

3020

LE PRÉSIDENT :

3025 Donc, il va se faire quelque chose, madame Piché, mais ça ne sera pas en rapport avec le projet Canterm, c'est indépendant et ce sera réalisé par la Ville de Montréal.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3030 Mais est-ce que ça va causer, je parle d'un point de vue toxique ou quoi, si ça, ça se fait après qu'eux font leurs choses, est-ce que ça va causer quelque chose? Parce que ça s'écoule quand même dans le Parc Bellerive là.

LE PRÉSIDENT :

3035

J'ai cru comprendre dans la réponse de monsieur Pouliot que les eaux qui proviennent de leur terrain ne s'écoulent pas là et ne s'écouleront pas là. Que ce qui s'écoule dans ces tuyaux provient je ne sais d'où, mais c'est sous la responsabilité de la Ville de Montréal qui a l'intention de la corriger, cette situation.

3040

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Si ma mémoire et mes renseignements sont exacts, la conduite est censée être prolongée pour effectivement corriger la situation qui est à risque présentement.

3045

Mme CÉLYNE PICHÉ :

On ne parle pas de la même chose, mais là je suis contente de l'entendre quand même. Mais je ne parlais pas de la même chose. Là, il parlait, monsieur, du tuyau d'égout pluvial et, moi, je parlais des petits tuyaux qui sortent de la compagnie Canterm, dans le Parc Bellerive. Mais je suis quand même contente d'entendre.

3050

LE PRÉSIDENT :

Alors, ça fait une chose de réglée.

3055

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Deux pour le prix d'un.

3060

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Pouliot, êtes-vous au courant des petits tuyaux qui sortent de votre propriété ou de la propriété que vous louez au Port de Montréal?

3065

M. RICHARD POULIOT :

Monsieur le président, je vais vérifier mais je n'ai jamais entendu parler de petits tuyaux qui sortaient de ce côté-là.

3070

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, vous allez nous...

3075

M. RICHARD POULIOT :

Normalement, nous n'avons pas de tuyau qui coule en allant du côté du fleuve.

LE PRÉSIDENT :

3080

Alors, vous pourrez consulter madame Piché pour savoir exactement de quels tuyaux il s'agit.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3085

Ce n'est pas dans le fleuve, c'est dans le parc.

LE PRÉSIDENT :

3090

Dans le parc.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3095

Oui. Bien, là, c'est parce que c'est...

LE PRÉSIDENT :

Bien, là, si c'est dans le parc, ça ne relève pas de Canterm.

3100

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Oui, mais ça part de Canterm ou ça part de notre parc. C'est des tuyaux qui sortent.

LE PRÉSIDENT :

3105

Monsieur Pouliot va se renseigner, puis il va nous répondre. Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3110

Monsieur Pouliot, je profiterais du fait qu'on a le plan d'ensemble devant nous. J'aimerais comprendre, pour ce qui est des talus, on remarque qu'à l'interface, entre le parc Bellerive et le site K-3, qu'il n'y a pas de talus de prévu. Est-ce qu'il y a une raison particulière du fait que vous avez arrêté les talus à l'endroit prévu sur le plan?

3115

M. RICHARD POULIOT :

3120

Oui, monsieur le président. La raison tient au fait de l'espacement de ce côté-là, disons entre le terrain de Canterm et... d'abord, premièrement, il y a une sortie d'urgence au niveau de la rue, Georges V est au bas du talus, qu'il faut garder constamment ouverte. La Ville de Montréal a également un égout qui passe là. Donc, c'est un point où il y a des installations qu'il faut protéger du point de vue sanitaire, de sorte qu'il reste peu d'espace pour construire un talus qui longerait, disons, la clôture pour aller jusqu'au quai.

3125

Et, par conséquent, nous avons refait, parce qu'il y a d'autres mesures de sécurité qui rentrent en ligne de compte, à la fois du côté de la sécurisation des installations portuaires, suite à des ententes avec le Port de Montréal, nous avons refait les clôtures. Il y a eu des caméras,

enfin énormément de choses qui ont été faites dans ce coin-là, de sorte que nous n'avons pas prolongé plus loin le talus qui est proposé, surtout que la partie résidentielle est au nord. Et nous pensons que ce talus-là vise essentiellement à protéger les résidants.

3130

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, pour des raisons d'espace, des raisons de sécurité.

3135

M. RICHARD POULIOT :

Principalement d'espace, de sécurité, d'accès au site qu'il faut conserver. Parce que ce que nous avons fait en faisant ce travail-là, c'est d'éliminer les accès. Il y avait trois accès au site K-3. Nous n'en garderons qu'un seul, par la rue Lakefield, avec un accès secondaire au niveau de la rue Georges V mais qui sera utilisé uniquement en cas de nécessité.

3140

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être une question aussi. Pour les simulations que vous avez faites pour les talus, on voit une plantation qui est indiquée sur les simulations. Bon, j'imagine qu'à l'heure actuelle, ce sont encore des concepts? Ou c'est quoi l'avancement des plans à ce niveau-là?

3145

M. RICHARD POULIOT :

Si j'ai bien compris votre question, monsieur le commissaire, oui, ce sont des concepts. Il faut bien se comprendre que nous n'avons pas beaucoup de référence dans ce domaine-là. Et je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'endroits dans les terminaux que je connais dans le monde où on a construit des talus de cette dimension-là pour protéger en fait ou isoler nos opérations du reste de la communauté. Par conséquent, nous avons fait des simulations, nous sommes encore ouverts à des recommandations qui pourraient nous venir suite aux discussions que nous avons ici. Et, effectivement, ce n'est pas un travail qui est fini.

3150

3155

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce qu'on voit aussi que souvent, l'espacement, on semble voir que c'est beaucoup moins large. Donc, on imagine que le talus n'a pas toujours 10 mètres.

3160

M. RICHARD POULIOT :

La talus n'a pas toujours 10 mètres.

3165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce que vous visez, c'est 10 mètres, mais il pourrait arriver qu'à certains endroits,

3170 compte tenu de l'espace, qu'il soit un peu plus bas.

M. RICHARD POULIOT :

Essentiellement, oui.

3175

LE PRÉSIDENT :

En circulant justement dans le secteur, on a remarqué qu'à certains endroits, il y a déjà des talus. Est-ce que c'est d'anciennes digues de rétention autour de bassins ou c'est des talus qui avaient été aménagés pour d'autres raisons?

3180

M. RICHARD POULIOT :

Monsieur le président, nous avons construit les talus autour, mais si vous faites référence au terminal K-2, au sud de la rue Hochelaga, nous avons construit un talus, il y a maintenant deux ans, qui est à peu près de trois mètres en moyenne de hauteur. Et c'est à partir de ce concept-là que nous avons revu l'ensemble de notre projet pour non seulement le prolonger, le concept, mais en fait l'agrandir, de telle façon que nous puissions, comme je le disais, autant que possible isoler les réservoirs du reste de la communauté.

3185

3190

LE PRÉSIDENT :

Sur les photos derrière, sur les talus, il y a des arbres qui ont l'air quand même assez gros. Est-ce que vous avez l'intention de planter des arbres assez gros ou de tout petits arbres?

3195

M. RICHARD POULIOT :

Non, mais je pense qu'on va planter des arbres suffisamment gros pour qu'ils soient visibles, en tout cas, et qu'ils ne prennent pas 50 ans à pousser. C'est toujours évidemment un problème. Au Québec, on n'a pas le...

3200

LE PRÉSIDENT :

Dernière petite question rapide. Autour du site, je crois que c'est le K-3, le talus qui monte le long de la rue Notre-Dame, pour quelle raison s'arrête-t-il de ce côté-ci de la rue transversale? Si j'avais un pointeur, je pourrais vous le montrer, parce que je ne connais pas le nom. Oui, pourquoi s'arrête-t-il là et qu'il ne va pas un petit peu plus au nord pour justement mieux protéger les résidents sur cette petite rue?

3205

3210

M. RICHARD POULIOT :

Bien, en fait, nous avons arrêté le talus au niveau des résidences. Évidemment, on

3215 pourrait toujours le prolonger un peu mais il y a des installations de Canterm un peu plus à l'est sur la rue Notre-Dame. Alors, il y a des limites à ce que l'on peut faire de ce point de vue-là. Et puis aussi, il faut aussi garder la possibilité pour les pompiers, si jamais il y a un problème, d'avoir un accès immédiat disons à nos installations. Alors, il y a toujours un équilibre, monsieur le président, dans la préparation.

3220 Mais pour juste renchérir sur ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est que nous avons soumis tout ça au Service de prévention des incendies de la Ville de Montréal qui doit nous revenir avec ses recommandations. Alors, c'est peut-être en plus ou en moins parce que, évidemment, il faut assurer que les pompiers puissent travailler si jamais il y avait un incident majeur. Tout ça pour dire que ce concept va être revu par les différentes autorités et nous arriverons avec un concept final après les avoir consultés.

3225

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

3230

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question pour terminer sur les talus. Dites-moi, lors de la conception, est-ce que les citoyens vont être impliqués dans la conception des talus?

3235

M. RICHARD POULIOT :

3240 Monsieur le commissaire, au niveau de la conception, ce n'était pas dans nos plans d'impliquer les citoyens. C'était dans nos plans d'impliquer les citoyens au niveau de l'implantation des talus, par contre, comme d'ailleurs au niveau de l'implantation des réservoirs. Notre intention, c'est de créer un comité de liaison qui va travailler avec nous sur l'implantation de ces projets. Évidemment, ils seront à même de voir ce que nous allons faire et s'il y a des recommandations, évidemment, nous allons être à l'écoute des recommandations que les gens pourraient nous faire pour assurer que, disons, le projet puisse convenir à tout le monde.

3245

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans le fond, il va y avoir une conception qui va être faite par vous – vous ou vos services ou vos consultants – et ça va être présenté aux citoyens pour discussion, pour voir les ajustements qui peuvent être faits.

3250

M. RICHARD POULIOT :

En effet.

3255 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Piché?

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3265 J'ai plus droit de question, parce que moi, le talus, je l'aurais monté en haut du parc. Il y a des enfants qui jouent dans le parc Kennedy.

LE PRÉSIDENT :

3270 Alors, voilà. C'est une suggestion que vous pourrez proposer dans votre mémoire.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3275 Puis au parc Bellerive, la sortie qu'eux autres parlent, il faut qu'ils sortent à quelque part pour aller accrocher des câbles de bateau pour le quai. Ça fait que je pense pas que c'est la même sortie, qu'ils sortent de la grille dans le parc Bellerive. Parce qu'ils prennent un chemin pour aller attacher des câbles de bateau dans le parc Bellerive.

LE PRÉSIDENT :

3280 Merci.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

3285 Quel chemin qu'ils prennent?

LE PRÉSIDENT :

3290 Monsieur Pouliot, est-ce que c'est un – les bateaux ne vous appartiennent pas, mais peut-être savez-vous où ils vont s'attacher?

M. RICHARD POULIOT :

3295 Non, il arrive que nous ayons à attacher les navires au devant sur un bollard qui est au bout du quai de Canterm. Alors, oui, il va arriver qu'il y a une sortie que nous prenons pour passer par là. C'est une des raisons pour laquelle il faut garder disons un accès qui est, en fait, pas utilisé tous les jours, mais en tout cas de temps à autre, il faut effectivement, monsieur le

président, avoir accès au parc ou en tout cas à une section du port qui n'est ni parc ni quai.

3300 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3305 **M. RICHARD POULIOT :**

Entre les deux.

LE PRÉSIDENT :

3310 Madame Piché, vous vous réinscrivez pour vos questions subséquentes?

Je demande maintenant monsieur Patrick Malboeuf, de venir poser ses questions.

3315 **M. PATRICK MALBOEUF :**

Merci, monsieur le président. J'ai remarqué que les gens de la Ville ont eu le temps de déposer beaucoup de documents concernant le camionnage. En fait moi, j'ai eu le temps de préciser ma question. Alors, si dans tous ces documents-là, on peut retrouver une réponse à ma question précise : pourquoi le camionnage de transit de nuit est-il interdit dans la zone industrielle sur Notre-Dame entre Lakefield et l'est, alors qu'il est permis dans la zone résidentielle entre la 25 et Lakefield?

LE PRÉSIDENT :

3325 Alors, qui a déposé le document? C'est vous, monsieur Archambault? Vous avez la réponse à cette question?

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

3330 Monsieur Pellerin pourrait compléter mon intervention, mais ce qu'on a mentionné hier, c'est que l'interdiction de camionnage sur la rue Notre-Dame dans Montréal-Est a très, très peu d'impact dans la mesure où, comme j'ai dit hier, les camions sortent de la zone. De telle sorte qu'un camion qui sort de la zone, autrement dit une raffinerie ou une installation pétrolière ou n'importe quelle usine qui génère du camionnage, en dépit de l'interdiction de circuler à l'intérieur du plan de camionnage, peut quand même sortir de la zone. Alors, c'est ce qui fait qu'il peut y avoir quand même du camionnage.

3340 Par contre, suite aux interventions de monsieur Malboeuf, on a convenu avec monsieur Pellerin qu'on ferait des comptages effectivement sur l'ensemble du phénomène pour explorer les impacts de modifier la réglementation sur les heures de camionnage sur la partie

résidentielle. Je ne fais pas une annonce parce que dans le fond, on va quand même procéder à certaines analyses pour examiner des alternatives et, bon, c'est le conseil d'arrondissement qui en décidera. Alors, on va quand même entreprendre une réflexion sur cette question-là, suite aux interventions d'hier soir.

3345

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Archambault.

3350

M. PATRICK MALBOEUF :

Merci beaucoup de la réponse.

LE PRÉSIDENT :

3355

Monsieur Malboeuf?

M. PATRICK MALBOEUF :

3360

Ma deuxième question. Canterm, par monsieur Pouliot, affirmait hier l'importance de développer de bonnes relations, de développer un dialogue entre voisins, faisant référence à la communauté et à Canterm. Il annonçait donc la création d'un poste voué à établir ce dialogue et des démarches pour adhérer à l'AIEN. Pourquoi avoir attendu la construction de nouveaux réservoirs pour annoncer ces démarches si cela était si important?

3365

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pouliot.

3370

M. RICHARD POULIOT :

Monsieur le président, Canterm, c'est une compagnie qui existe depuis 5 ans. Évidemment, nous aurions pu peut-être le faire auparavant, mais comme c'est une... quand vous démarrez une compagnie, les années, ça passe très vite avant que vous soyez à une certaine dimension pour être en mesure en fait de participer à diverses institutions. J'admets que nous aurions peut-être pu le faire avant. Et c'était évident dans notre plan qu'à un moment donné, nous avons eu des contacts avec les gens en question et que Canterm allait, disons, demander d'adhérer officiellement aux institutions locales dans ce domaine.

3380

C'est difficile pour moi de dire pourquoi avant ou aujourd'hui, mais chose certaine, c'était inscrit dans l'évolution de la compagnie.

LE PRÉSIDENT :

3385 Merci, monsieur Pouliot. Monsieur Malboeuf?

M. PATRICK MALBOEUF :

3390 Si je peux juste préciser ma question. Donc, c'est une coïncidence que ces ajouts-là soient faits au moment du dépôt d'un projet de construction.

M. RICHARD POULIOT :

3395 Là, la question, monsieur le président, ce n'est pas une coïncidence. C'est évident qu'à partir du moment où nous demandons cette expansion des capacités de production de Canterm, Canterm change de niveau, arrive à un autre niveau dans son évolution et on pensait que c'était opportun de le faire à ce moment-là. Donc, il n'y a pas de coïncidence là-dedans. Il y a, au contraire, je dirais une prise de conscience et la sensibilité aussi de la relation entre nos activités et le voisinage. Nous vivons dans un endroit où il faut bien être conscient, je dirais, de l'interface, de l'interrelation entre le secteur résidentiel et le secteur industriel dans lequel nous sommes.

3400 Alors, oui, peut-être qu'on aurait pu le faire avant. À l'occasion de ce projet-là, je croyais que c'était important de le faire et de marquer ce geste-là.

3405 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci, monsieur Pouliot.
 Monsieur Malboeuf.

3410 **M. PATRICK MALBOEUF :**

3415 Merci beaucoup de la réponse. Juste pour noter que j'ai transmis à la compagnie Canterm une activité sur un Café urbain qui aura lieu sur la cohabitation résidentielle et industrielle qui regroupera plusieurs citoyens et groupes du milieu. Et j'ai invité la nouvelle personne-ressource à se joindre à nous, et monsieur Pouliot nous a annoncé qu'il ferait en sorte que ça serait fait.

LE PRÉSIDENT :

3420 Et votre annonce à vous est faite également.

M. PATRICK MALBOEUF :

 Merci.

3425 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chantal Rouleau. Elle n'est pas là.
Madame Nicole Loubert.

3430 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Bonsoir! Je ne me préparais pas, j'étais la septième. Je me sentais loin de tout ça. Alors, je vais juste retrouver mes questions. Ça rejoint un petit peu la question qui a été posée sur ce que j'appelle les buttes. Alors, le document PR3.1, 3.4.4 cite :

3435

L'est de l'île de Montréal étant fortement urbanisé, il est susceptible de produire une quantité significative de remblai de toutes sortes pouvant aussi contenir différentes matières résiduelles. Bien qu'observés par endroits, ceux-ci n'ont pas été cartographiés.

3440

Et je me permets aussi de dire que, par exemple le projet Interquisa, dans l'étude d'impact, il n'avait jamais été question d'une grosse butte et quand on passe sur Sherbrooke, vous pourrez voir à quel point c'est une dimension assez impressionnante. En largeur mais aussi en hauteur. Mais ça, ça n'a jamais été discuté autrement que... bon, après, on est devant le fait accompli.

3445

Alors, ma question est la suivante : comment les Villes de Montréal, de Montréal-Est et le ministère de l'Environnement contrôlent-ils ces remblais dans une vision équilibrée de l'aménagement du territoire?

3450 **LE PRÉSIDENT :**

Permettez-moi de faire un commentaire sur les talus à Interquisa. Lors de l'audience publique, le projet initial du promoteur était de déplacer tous les terrains contaminés, de les transporter par camion jusqu'à un site autorisé, et la commission et les experts qui étaient sur place avaient constaté, et le public, avaient constaté que ces voyages de camion constitueraient une nuisance majeure. Et une proposition a été faite, et qui a été acceptée finalement par ce qui s'appelait à l'époque le ministère de l'Environnement, plutôt que de transporter un problème de contamination ailleurs, d'utiliser une partie de ces terrains contaminés pour faire des remblais. Donc, ça n'est pas arrivé comme une surprise à la dernière minute.

3460

En ce qui concerne donc votre question, quelle est la politique dans les municipalités, que ce soit Montréal-Est ou Montréal pour la construction de remblai?

3465 **Mme NICOLE LOUBERT :**

J'apprécie votre mise au point. La seule chose, je voudrais juste qu'on oriente dans le

3470 sens que, c'est ça, globalement, on voit souvent surgir suite à un projet pratiquement, bon, à un moment donné c'est au port de Montréal ou ailleurs, toutes sortes de remblais comme ça qui nous arrivent. Alors, c'est un peu comme comment le mettre dans un contexte et qu'est-ce qu'il y a dans ces buttes-là.

LE PRÉSIDENT :

3475 D'accord. Puisqu'on parle de municipalités, monsieur Archambault, vous êtes encore sur la sellette. Y a-t-il une politique ou un encadrement en ce qui concerne les remblais?

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

3480 Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question mais, effectivement, à ce que je sache, mais ça mérite vérification, à ce que je sache, il n'y a pas nécessairement de politique quant aux remblais. Et effectivement, puis un exemple qui me vient à l'esprit, il y en a un qui est très, très spectaculaire sur la rue Notre-Dame à la hauteur de Viau. C'est un remblai qui provient d'un quai qui a été modifié ou démoli et des sols contaminés qui ont été retirés du port. Il y a un talus qui a été installé là pour le temps qu'un procédé de biodégradation quelconque fasse en
3485 sorte que le talus soit épuré, puisse être réutilisé pour faire du remplissage.

3490 Mais effectivement la question qui se pose, quand est-ce qu'il va partir et quelle est la conséquence là-dessus? Ce que je peux vous dire, c'est que quand on dispose ou on fait des talus avec des matières, des sols contaminés, effectivement, c'est très, très contrôlé au niveau de la protection qui doit être appliquée. C'est contrôlé notamment par le ministère de l'Environnement quand on parle de matières contaminées.

3495 Ce que je peux vous donner comme information, d'autre part, puis madame Loubert signale un problème qui est quand même réel, effectivement un talus peut être fait de toutes sortes de façons, y avoir toutes sortes de matériaux, y avoir aussi, bon, un aménagement paysager qui est extrêmement pauvre, avoir des pentes qui font que les matériaux qui sont utilisés sont absolument non entretenables.

3500 Moi, je peux vous dire, pour notre arrondissement, quand dans un projet il y a des talus, effectivement, on intervient au niveau, parce que ça fait partie effectivement d'entente de développement ou de plan particulier d'aménagement, on va intervenir au niveau d'aménagement paysager, au niveau des pentes, au niveau de la hauteur ou ces trucs-là. Mais, à ce que je sache, il n'y a pas de disposition réglementaire spécifique là-dessus. Il faut intervenir point par point et, effectivement, il y a matière à intervention pour s'assurer que ce n'est pas strictement
3505 des débris qui sont installés là.

Et, par ailleurs, l'autre aspect, puis auquel on est confronté dans ces situations-là, c'est effectivement au niveau d'un plan. On peut soumettre des talus, des paysagements ou des trucs dans le genre, mais il faut s'assurer que les choses soient faites et dans des délais

3510 raisonnables. Et donc, il faut trouver des mécanismes pour s'assurer que ce qu'on retrouve sur un plan au niveau du permis soit bel et bien exécuté, que les arbres soient plantés, que les aménagements paysagers soient de qualité.

3515 Mais je vous dirais que l'expérience qu'on en a, comme il n'y a pas de réglementation spécifique, si ce n'est des ententes de développement ou des programmes particuliers d'aménagement avec des clauses pénales qui, au bout d'un certain temps, si l'ouvrage n'est pas réalisé, qui s'appliquent, c'est vraiment du cas par cas.

LE PRÉSIDENT :

3520 Dans le cas qui nous occupe, le projet à l'étude évidemment, le promoteur propose de construire des talus, pas parce que ça l'amuse de construire des talus mais parce qu'il essaie d'obtenir un effet bénéfique de protection et d'isolement du public, et c'est un élément qui devra être négocié peut-être avec la Ville de Montréal-Est plutôt qu'avec la Ville de Montréal, mais ça sera le même genre de procédé. Et si j'ai bien compris aussi avec les gens, la communauté, 3525 puisque vous avez l'intention de former ce comité.

M. RICHARD POULIOT :

3530 C'est bien le cas, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Madame Loubert. Monsieur Archambault?

3535

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

3540 Si vous me permettez, monsieur le président. Par expérience, puis là c'est l'opinion d'un ancien expert, par expérience, si ça ne fait pas partie d'une obligation réglementaire, il faut trouver un autre moyen pour l'obliger. Soit à l'intérieur d'une entente ou d'un programme de développement qui comporte des clauses pénales si l'ouvrage n'est pas réalisé à l'intérieur d'un délai X.

3545 Autrement dit, il est possible d'approuver un projet de construction ou de modification avec des aménagements paysagers, mais si ce n'est pas lié à une obligation réglementaire, il faut absolument trouver un autre moyen pour forcer – puis c'est sans présumer de la bonne ou de la mauvaise foi du promoteur – mais il faut trouver un moyen pour lier l'émission du permis, en faire une condition et d'avoir des clauses pénales ou avoir un lien pour s'assurer que ça soit réalisé à l'intérieur d'ententes déjà convenues au niveau de la qualité au niveau des aménagements 3550 paysagers.

LE PRÉSIDENT :

3555 Est-ce qu'on peut supposer que, dans d'autres circonstances ou dans d'autres lieux, il peut être interdit de construire un talus? J'imagine, par exemple, j'ai une propriété, moi, résidentielle, avec un gazon devant chez moi et je décide de m'isoler de la rue en me construisant un talus. Est-ce que ce serait permis?

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

3560 Bien, là encore, c'est assez hypothétique. On voit de tout en matière d'aménagement. Il y a une règle qui est fondamentale : si vous modifiez le sens d'écoulement des eaux, vous avez un problème au départ. Mais, effectivement, il y a des gens qui peuvent réussir à faire des choses assez spectaculaires. En tout cas, à ce que je sache – à moins que quelqu'un me corrige – mais il n'y a pas vraiment de disposition réglementaire qui empêche de faire des talus.

3565 Par contre, effectivement, on a vu des constructions ou des gens qui ont réalisé des ouvrages de protection qui étaient inacceptables, puis à ce moment-là on est obligé d'intervenir. Mais comme je vous dis, les moyens d'intervenir, la marge réglementaire est assez étroite.

3570

LE PRÉSIDENT :

3575 Plus près du centre-ville le long de la rue Notre-Dame, il y a une piste cyclable et on a aménagé aussi certains talus avec des arbres pour un peu isoler la piste de...

3575

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Ces terrains-là appartiennent au ministère des Transports.

3580

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

3585

Ils sont entretenus par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

3590

Merci. Madame Loubert. Je pense que ça explore un peu la...

Mme NICOLE LOUBERT :

Oui. Je veux juste dire qu'à un moment donné, il peut peut-être y avoir une orientation

3595 aussi par rapport à ça. C'est-à-dire une espèce de plan d'aménagement qui peut inclure une
possibilité ou non de talus, mais qu'on sache où on s'en va avec ça, pour pas que ça soit pris à la
pièce, comme c'est fait là actuellement. De la même façon qu'on demande ça pour l'industrie.

3600 Ma deuxième question, c'est par rapport au CO₂. Si mes chiffres sont bons, 88 % des
émissions de CO₂ seraient reliées aux chaudières et...

LE PRÉSIDENT :

3605 Vous voulez dire dans le projet Canterm?

Mme NICOLE LOUBERT :

Dans le projet final de Canterm.

3610 **LE PRÉSIDENT :**

Aux chaudières, d'accord.

Mme NICOLE LOUBERT :

3615 Oui, c'est ça. Et, entre autres, on a ajouté les chiffres par rapport à la chaudière
existante mais je ne les ai pas précisés. La seule chose que j'ai, c'est on est passé de 1 725 à 3
249. Mais là, j'ai pris ça en vitesse et je n'ai pas...

3620 **LE PRÉSIDENT :**

1 725 quoi?

Mme NICOLE LOUBERT :

3625 Je ne sais pas. Alors, c'est pour ça que je voudrais préciser. Je sais que le chiffre a
augmenté.

LE PRÉSIDENT :

3630 Monsieur Pouliot, monsieur Veilleux, avez-vous des chiffres?

M. RICHARD POULIOT :

3635 Je vais demander à monsieur Pichette, monsieur le président, de répondre à ça.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez le bon tableau avec les chiffres en question.

3640

M. PAUL PICHETTE :

Le tableau est le tableau 3.4 des ajustements au projet. La raison principale pour l'augmentation...

3645

LE PRÉSIDENT :

Il s'agit d'une augmentation de quoi? De quel produit ou de quelle substance?

3650

M. PAUL PICHETTE :

Le dioxyde de carbone, CO₂. Les chiffres de 2004 n'incluaient pas une bouilloire qui est en opération maintenant au terminal 4. Le terminal 4 qui ne fait pas partie du projet comme tel mais, au point de vue des émissions, il est simulé dans le total de Canterm. Cette bouilloire-là est entrée en opération au tout début de 2005. Elle chauffe du bitume liquide dans un nouveau réservoir qui a été bâti en 2004.

3655

Alors, j'ai augmenté, j'ai pris en considération cette troisième bouilloire. Il y en a une au terminal K-1 qui n'est pas en opération, mais qui est là quand même. Il y en a une au terminal K-3 et une bouilloire au terminal 4. Alors, les CO₂ essentiellement proviennent de ces bouilloires-là et de la torche.

3660

LE PRÉSIDENT :

Madame Loubert.

3665

Mme NICOLE LOUBERT :

Ma question, c'est on sait que souvent, en tout cas occasionnellement dans des projets dans l'est, on voyait que certaines bouilloires, on utilisait entre autres de l'huile de... enfin, ce qu'on appelle du «bunker». Alors, j'aimerais savoir, ces trois bouilloires-là, qu'est-ce qu'elles peuvent brûler?

3670

LE PRÉSIDENT :

Je pense que vous venez de répondre à la question. Pouvez-vous répéter? Que brûle-t-on dans les bouilloires?

3675

M. PAUL PICHETTE :

3680

Je vais les prendre un par un. Au terminal K-1, la bouilloire qui est fermée a la possibilité de brûler du mazout, du gaz naturel, mazout léger, gaz naturel et mazout lourd. Mais je ne crois pas que cette bouilloire-là va revenir en opération. Il y a même des plans de démolition.

3685

La torche utilise comme pilote du gaz naturel. Au terminal K-3, c'est le gaz naturel, presque essentiellement le gaz naturel mais il y a une des bouilloires qui peut fonctionner au mazout léger.

Et le terminal K-4, c'est essentiellement du gaz naturel.

3690

LE PRÉSIDENT :

Voilà.

3695

Mme NICOLE LOUBERT :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3700

Merci, madame Loubert.

Madame Marie Brisebois, quoique je ne l'ai pas vue dans la salle.

Monsieur Bruce Walker.

3705

M. BRUCE WALKER :

Monsieur le président, ma première question touche les documents à déposer devant la commission suite à mon intervention hier soir concernant la ventilation du tableau 3,4 qu'on vient de regarder. Je pense que j'ai entendu le promoteur ce soir qu'il avait l'intention de déposer bientôt à la commission le rapport annuel des émissions en 2005 qui est toujours en rédaction. Hier soir, j'ai fait la demande pour le dépôt du rapport annuel ou la ventilation du rapport annuel des émissions pour deux années : pour l'année 2004 et l'année 2005.

3710

LE PRÉSIDENT :

3715

Est-ce que ces documents sont disponibles, monsieur Pouliot?

M. RICHARD POULIOT :

3720

Oui, monsieur le président, 2004 est disponible et on pourra le rendre disponible à la

commission dans la journée de demain, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

3725 Voilà.

M. BRUCE WALKER :

3730 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3735 J'ai oublié de le mentionner alors dans ma liste de tout à l'heure. C'était ça votre préoccupation?

M. BRUCE WALKER :

3740 J'ai entendu 2005 mais pas 2004.

LE PRÉSIDENT :

3745 Alors, 2004 et 2005.

M. BRUCE WALKER :

3745 Merci. L'autre document, est-ce que c'est possible pour monsieur Bourassa de déposer le tableau ou l'origine, la ventilation des chiffres qu'il nous a donnés ce soir, les émissions de composés organiques volatils dans l'est de l'île de Montréal de l'ordre de 4 600 tonnes par année?

3750 **LE PRÉSIDENT :**

3755 Monsieur Bourassa. Tous les graphiques que vous avez présentés sont déposés, ça c'est certain.

M. YVES BOURASSA :

3760 Je l'ai déposé tantôt, monsieur le président. Oui, c'est possible de donner la ventilation de cet après-midi. Je parlais de ventilation d'émissions de composés organiques par type d'activité. Je peux déposer ça tantôt aussi.

LE PRÉSIDENT :

3760 Merci.

M. BRUCE WALKER :

3765

Merci. Ma deuxième question, ça touche le comité de suivi que le promoteur propose de créer. Si vous permettez, monsieur le président, il y a beaucoup de citoyens qui se sont présentés ici hier soir et aujourd'hui, qui ont beaucoup d'expérience dans les comités de liaison, des comités de suivi. Dans mon cas, je suis membre de quatre comités de liaison industriels, dont trois ici dans l'est de l'île de Montréal. Donc, ma question, c'est en deux parties. Premièrement, est-ce que le promoteur a l'intention de créer le comité de suivi pendant la période de construction, c'est-à-dire avant la période d'opération.

3770

LE PRÉSIDENT :

3775

Monsieur Pouliot.

M. RICHARD POULIOT :

3780

C'est bien le cas, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

La réponse est oui.

3785

M. BRUCE WALKER :

Merci. Merci beaucoup, monsieur le président.

3790

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie.

Monsieur Marc Lessard.

3795

M. MARC LESSARD :

J'aimerais revenir encore sur les émissions. Il y avait des choses que je voulais clarifier. Entre autres au niveau de la torche qui est utilisée, ça c'est pour les chargements des camions, j'aimerais savoir comment ça fonctionne, qui est impliqué dans ça, est-ce qu'il y a des tuyaux qui sont amenés près des camions, est-ce que ce sont les camionneurs qui installent ça? Est-ce que ça, ça fonctionne à chaque fois qu'un camion est chargé? Donc, un peu comment fonctionne cet équipement-là.

3800

LE PRÉSIDENT :

3805

Je ne sais pas si je vais demander directement à monsieur Pichette ou à monsieur

Pouliot.

M. RICHARD POULIOT :

3810

Je pense que je peux faire ce bout-là, monsieur le président. Il me corrigera par la suite.

LE PRÉSIDENT :

3815

Allez-y.

M. RICHARD POULIOT :

3820

Essentiellement, oui, les camionneurs qui arrivent à la rampe de chargement doivent brancher leur conduit directement sur un bout de tuyau, si vous voulez, qui lui est relié à l'incinérateur. Et ça démarre automatiquement. À partir du moment où le bras de chargement est activé, le système démarre et les gaz récupérés sont brûlés à l'incinérateur automatiquement aussi. C'est un système très simple mais qui est très efficace.

3825

M. MARC LESSARD :

Je sais aussi qu'il y a une rampe de chargement au K-4 de mémoire. C'est des produits plus lourds. Là, je n'ai pas vu qu'il y avait de système d'élimination des émissions.

3830

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Pouliot, au K-4, y a-t-il une rampe et y a-t-il des émissions et sont-elles récupérées?

3835

M. RICHARD POULIOT :

Il y a un système de chargement mais il n'y a pas de produits volatils à K-4. Donc, ce n'est pas nécessaire.

3840

LE PRÉSIDENT :

Donc, pas d'émission.

M. RICHARD POULIOT :

3845

Non.

LE PRÉSIDENT :

3850

Voilà la réponse.

M. MARC LESSARD :

Et c'est des produits qui sont quand même chauffés. Donc, ça, ça ne cause aucun problème même s'ils sont très lourds étant chauffés?

3855

LE PRÉSIDENT :

S'agit-il de produits chauffés? De quels produits s'agit-il?

3860

M. RICHARD POULIOT :

Bien, essentiellement de mazout lourd. Il y a du bitume. C'est tout des produits lourds qui sont là.

3865

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'ils sont chauffés?

3870

M. RICHARD POULIOT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3875

Pour pouvoir les transporter.

M. RICHARD POULIOT :

3880

Oui. Normalement le bitume est toujours chauffé, monsieur le président, à un certain degré et doit être maintenu comme ça.

LE PRÉSIDENT :

3885

Et les émissions sont quand même nulles?

M. RICHARD POULIOT :

Il y a à ma connaissance très peu d'émissions à K-4, mais je vais quand même vérifier.

3890

LE PRÉSIDENT :

On peut demander aussi au patron des inspecteurs, monsieur Bourassa.

M. YVES BOURASSA :

3895

Monsieur le président, les vapeurs sont effectivement minimales dans ce cas-là. Quand je parlais tantôt de récupération des vapeurs d'asphalte, c'était dans le cas de Bitumar qui est une usine qui fait l'oxydation de l'asphalte. C'est-à-dire que l'asphalte est pris et envoyé chauffé et envoyé dans un réacteur où on injecte de l'air. C'est-à-dire qu'on fait une combustion partielle de l'asphalte pour en améliorer la viscosité et en faire de l'asphalte à toiture.

3900

Le produit qui résulte est très chaud et c'est ce produit-là qui, généralement, occasionne des nuisances importantes au voisinage parce qu'il est chaud. Alors, dans ces cas-là particuliers, on a demandé la récupération des vapeurs au niveau des réservoirs et du chargement, parce qu'il était tellement chaud qu'il occasionnait des émissions importantes et des nuisances au voisinage.

3905

Dans le cas de Canterm, c'est de l'asphalte qui est stocké à température beaucoup plus basse parce qu'il n'a pas réagi, il n'a pas été oxydé. Il est stocké seulement à une température à laquelle il va être pompable. Alors, les émissions sont de beaucoup négligeables, beaucoup plus faibles. Il n'y a pas de nuisances qui sont engendrées par ce type de stockage-là.

3910

LE PRÉSIDENT :

3915

Merci. Monsieur Lessard.

M. MARC LESSARD :

3920

Oui. J'aurais une dernière question concernant les émissions. Moi, ce que je comprends de l'importance des émissions, c'est causé par les mouvements; quand on remplit les réservoirs, plus on les remplit, plus il y a d'émissions. C'est un peu la compréhension que j'en ai. Chaque fois qu'il y a beaucoup de mouvements dans ces réservoirs-là, il y a augmentation des émissions.

3925

Ce que j'ai de la difficulté à comprendre, quand on regarde les projections de Canterm sur les émissions, elles semblent diminuer avec les années alors que le volume qui va être livré augmente de beaucoup dans les prochaines années. Donc, là, j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi si on va jouer avec les volumes, ça va être multiplié par un facteur de 3 ou de 4, je pense, les volumes livrés par année, pourquoi ce qu'on projette en termes d'émissions semble diminuer.

3930

LE PRÉSIDENT :

3935

D'accord. Alors, est-ce qu'il y a un lien entre les mouvements et les émissions? Et pourquoi est-ce que les émissions vont diminuer?

M. RICHARD POULIOT :

3940 Je vais demander à monsieur Pichette, mais il y a des nuances à faire là-dedans, monsieur le président. Ce n'est pas toutes les émissions qui diminuent. Et les volumes, bien sûr, vont augmenter. On calcule à peu près 1,7 fois les volumes actuels. Alors, je vais demander à monsieur Pichette d'être plus précis que je le suis dans ce domaine.

LE PRÉSIDENT :

3945 Merci. Monsieur Pichette.

M. PAUL PICHETTE :

3950 Monsieur le président, les émissions sont fonction du type de produit entreposé. Et également de la façon qu'on va les sortir du terminal. On a parlé auparavant des réservoirs avec le modèle Tank 4.0 qui est utilisé dans la simulation des pertes. Alors, lorsque le produit rentre au terminal, il est entreposé. Il y a des pertes au niveau des réservoirs qui sont directement fonction du nombre de remplissage qu'on a à chaque année. Ces pertes-là sont également fonction de la période de l'année à laquelle les réservoirs sont remplis et vidés. Moins de pertes en hiver, plus de pertes lorsqu'il fait chaud, plus de pertes lorsqu'il y a de l'ensoleillement.

3960 Dans le cas de Canterm, il y a des produits qui sont dans les projections, qui sont des produits lourds : résidus d'hydrocraquage, mazout lourd également, mazout lourd marin qui dégage très peu d'émissions. Dans les modes de livraison, les livraisons par wagon-citerne augmentent faiblement, les livraisons par camion augmentent mais dans le cas des produits lourds, parce qu'au point de vue de l'essence, on parle à peu près des mêmes volumes, et les livraisons de produits légers qui sont considérables dans certains cas se font par pipeline.

3965 Dans le cas d'un transfert par pipeline, s'il y a des émissions, l'émission est au niveau du receveur. Alors, par exemple, si je prends une situation hypothétique, lorsque je vide un réservoir chez Canterm, si je pouvais le pomper à Québec, l'évaporation ou l'émission se ferait au niveau de Québec parce que le réservoir de Canterm, au moment du pompage, est sous vide.

LE PRÉSIDENT :

3970 Donc, parmi les produits les plus volatils, vous allez en exporter plus par pipeline que vous ne le faites maintenant, ce qui peut expliquer pourquoi il y aurait une diminution des émissions localement?

M. PAUL PICHETTE :

3975 Dans les produits volatils du projet, on parle d'une augmentation de l'essence, on parle

3980 également d'une augmentation ou de la présence de naphte pétrochimique qui est semblable à l'essence au point de vue des tensions de vapeurs. Alors, à ce moment-là, les émissions atmosphériques vont se retrouver au niveau du receveur.

LE PRÉSIDENT :

3985 Merci. Monsieur Lessard, la réponse vous satisfait?

M. MARC LESSARD :

3990 Partiellement. Je comprends mais quand ils l'ont envoyé le produit, le réservoir est vide, ils vont le remplir peut-être avec le pipeline là. Il va provenir d'un raffineur, puis ils vont le remplir avec un pipeline. Là, il va se remplir. Donc, à ce moment-là, c'est eux qui sont le receveur. Donc, les émissions devraient être...

LE PRÉSIDENT :

3995 Alors, on va recommencer à zéro. Vos produits, vous les recevez comment et d'où? Par bateau.

M. PAUL PICHETTE :

4000 En général, les produits sont reçus par bateau à l'exception d'une certaine quantité qui est reçue par pipeline pour un client entre autres.

LE PRÉSIDENT :

4005 Et ensuite, du bateau donc ils sont pompés vers les réservoirs.

M. PAUL PICHETTE :

4010 Lors du déchargement par bateau, c'est pompé directement aux réservoirs.

LE PRÉSIDENT :

4015 Et, ensuite, ce qui est dans les réservoirs va sortir soit par pipeline, soit par train, soit par camion.

M. PAUL PICHETTE :

Exact.

4020 **LE PRÉSIDENT :**

Alors jusque là, monsieur Lessard, ça va?

4025 **M. MARC LESSARD :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4030 Et ils ont estimé les émissions en fonction de ces divers processus, et les chiffres que vous avez estimés sont dans le tableau.

M. PAUL PICHETTE :

4035 Sont dans le tableau, exactement.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lessard?

4040

M. MARC LESSARD :

Ça va. Compte tenu de l'heure, de la fatigue, ça me convient.

4045 **LE PRÉSIDENT :**

C'est qu'il faut accepter les chiffres qu'ils ont calculés d'après les manipulations qu'ils vont faire.

4050 **M. MARC LESSARD :**

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

4055

4060

C'est sûr que s'ils font d'autres types de manipulations, les émissions pourraient être différentes. Mais les prévisions, et on nous a dit aussi, je crois que c'est lors de la première séance, que ce sont des prévisions que le marché peut faire varier un peu le genre de produits qu'ils vont recevoir et qu'ils vont vendre, parce que ce sont les clients qui demandent à entreposer certaines produits. Donc, ce sont des estimés qui peuvent varier mais qui seront toujours sous surveillance, si j'ai bien compris, à la fois du ministère des Ressources naturelles et de monsieur Bourassa qui mesure, lui, les émissions.

M. YVES BOURASSA :

4065

Vous avez raison, monsieur le président, mais il y a quelque chose là-dedans qui va un peu en contradiction avec ce qui est dit. Parce que l'émission en 2005 était de 38 tonnes, de composés organiques volatils, alors qu'elle va être de 64 tonnes si je vois bien. Donc, l'émission va augmenter. C'est ce à quoi on doit s'attendre, effectivement, puisqu'il va avoir plus de manipulations de produits.

4070

LE PRÉSIDENT :

Et dans votre préambule, vous avez dit que ça allait diminuer. Vous avez trouvé ça où?

4075

M. MARC LESSARD :

En fait, c'est que, bon, c'est toujours difficile d'avoir des informations. Je suis allé dans un site Internet de l'inventaire national, INRP, l'Inventaire national des rejets polluants. Et là on peut trouver sur tout l'est de Montréal. C'est pour ça tout à l'heure que je disais qu'il y avait des milliers de tonnes de COV. On retrouve pour chaque compagnie les quantités. Et puis pour Canterm, j'ai pris leurs données et, d'année en année, quand ils projetaient, c'était toujours en deçà de la réalité. Et puis quand on regarde en 2005, on projette par exemple 62 tonnes; en 2006, 62 tonnes, en 2007, 62 tonnes. Alors qu'on sait que justement à partir de je ne sais pas, 2006, 2007, les volumes vont augmenter, ça va bouger davantage. Ça ne peut pas être aussi... enfin, c'est la compréhension que j'ai.

4080

4085

LE PRÉSIDENT :

Bon, alors, monsieur Pichette, quelles sont les émissions? Où sont les chiffres?

4090

M. PAUL PICHETTE :

Les émissions sont celles-là.

4095

LE PRÉSIDENT :

Sont celles-là. Et, monsieur Bourassa, vous dites c'est logique parce que ça devrait augmenter, étant donné qu'ils ont beaucoup plus de volume de produits au total.

4100

M. YVES BOURASSA :

Tout à fait, monsieur le président.

4105 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, les émissions vont augmenter, monsieur Lessard.

4110 **M. MARC LESSARD :**

Bon, on le voit dans les dernières colonnes, mais ce qui était projeté, c'était en deçà pour 2005 de la réalité. Enfin, pour moi, ça va.

4115 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Merci.
Monsieur Dériger.

4120 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une précision, monsieur Pouliot. Dans les tableaux du document d'ajustement au projet, on note des volumes annuels qui sont transportés soit par camion ou par train ou par pipeline. Et j'aimerais savoir, pour ce qui est des camions, on indique les voyages annuels, mais on parle de voyage. Qu'est-ce que c'est un voyage? Est-ce que c'est un aller/retour? Ou c'est seulement...

4130 **M. RICHARD POULIOT :**

Le voyage, c'est la livraison essentiellement. Ce n'est pas l'aller/retour. C'est, disons, dans un sens, l'aller.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, si on veut savoir le nombre de camions, il faudrait multiplier par deux. C'est-à-dire que le nombre de déplacements de camions, il faudrait multiplier par deux les voyages.

M. RICHARD POULIOT :

Bien, pas nécessairement, parce que quand on reçoit un produit par pipeline ou par navire et qui est sorti du terminal par camion, alors c'est un aller simple. On reçoit très peu...

LE PRÉSIDENT :

Sauf que le camion, il arrive de quelque part, il va chez vous, puis ensuite il ressort.

4145

M. RICHARD POULIOT :

Oui, dans ce sens-là, oui. Enfin, nous calculons les livraisons.

LE PRÉSIDENT :

4150

Pour la personne qui est assise sur son balcon sur la rue, le camion passe deux fois.

M. RICHARD POULIOT :

4155

Monsieur Pichette?

M. PAUL PICHETTE :

4160

C'est exact. Les livraisons sont basées sur la capacité de la citerne, disons 50 000 litres et qui divise le volume total. Donc, pour nous, c'est un camion, mais la personne sur le balcon va le voir passer deux fois.

LE PRÉSIDENT :

4165

En voit un vide et un plein.

M. PAUL PICHETTE :

4170

C'est en plein ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4175

Ça m'amène une autre question. C'est qu'à ce moment-là, quand vous faites la réduction de camions du fait que le centre de transit va arrêter ses activités, est-ce que le 23 400 voyages, est-ce que c'est la même chose?

M. PAUL PICHETTE :

4180

La même chose. On nous a donné un certain nombre de camions par jour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça se compare. C'est la même échelle de comparaison.

4185

M. PAUL PICHETTE :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

4190

Dans la comptabilité, c'est un seul voyage parce que, quand il est vide, ce n'est pas

payant. Merci.

Madame Célyne Piché.

4195

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Est-ce que je pourrais avoir une précision de qu'est-ce que vous venez de parler concernant les voyages. On parle des voyages de jour et de nuit aussi?

4200

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

L'ensemble.

4205

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Tout l'ensemble? Quand on parle de voyages, c'est tout l'ensemble.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4210

Dans les tableaux qu'on a devant nous, il n'y a pas de distinction entre les voyages de jour et de nuit. C'est sur une base annuelle.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

4215

O.K. Donc, quand j'avais parlé la dernière fois, j'avais déjà parlé concernant le bruit au terminal 94. Là, je ne sais pas si je commence à mal comprendre ou à tout me mêler, ça veut dire c'est quand ils reçoivent ou quand ils déchargent les bateaux, que c'est là qu'il peut y avoir une possibilité qu'il peut y avoir du bruit. Quand ils reçoivent ou quoi. Je ne sais pas trop, parce que des fois c'est là qu'on sent une odeur aussi de gaz. Donc, est-ce que c'est là qu'il y a une possibilité que le bruit peut provenir de ça?

4220

LE PRÉSIDENT :

4225

D'accord. Alors, on va essayer de comprendre les opérations. Il y a un navire qui arrive de je ne sais trop où d'en aval quelque part de Québec ou d'Europe ou je ne sais où et qui vient accoster à votre quai.

M. RICHARD POULIOT :

4230

Oui, essentiellement, d'abord, disons au départ qu'il y a plus de déchargements que de chargements dans le modèle. C'est important parce qu'au niveau des émissions, quand un navire décharge sa cargaison, il n'y a pas d'émission. Il y a un système de vacuum et toutes les émissions s'en vont dans le réservoir. De sorte que ça m'est déjà arrivé, monsieur le président,

4235 qu'on me dise : «Il y avait un navire, il a déchargé chez vous, puis ça sentait l'essence à plein nez.» C'est impossible. Ce n'est pas comme ça que ça marche. Les émissions se font au moment du chargement des navires et on en fait très, très peu.

4240 Alors, au niveau du bruit, que ce soit le chargement ou le déchargement, il est sûr que les navires ont des pompes et c'est à partir du navire qu'on décharge. Alors, comme je le disais ce matin cependant, nous avons très peu de contrôle sur les bruits occasionnés par les navires qui accostent à notre quai. Je sais que probablement le Port de Montréal serait mieux en mesure que nous de donner des informations sur ce sujet-là.

4245 **LE PRÉSIDENT :**

Nous avons quelqu'un du Port de Montréal, hier. Madame, pouvez-vous venir nous donner des informations. Y a-t-il une réglementation sur le bruit causé par les navires qui accostent? Et on va se limiter au quai 94. Voulez-vous me rappeler votre nom, s'il vous plaît?

4250

Mme LYNE MARTIN :

Lyne Martin.

4255 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame!

Mme LYNE MARTIN :

4260

Bonsoir! C'est la même réglementation en fait qu'on parlait. C'est la recommandation du ministère de l'Environnement qui s'applique et donc, la limite au niveau industriel, c'est 70 décibels. C'est ce qui s'applique à nos installations.

4265 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous faites des vérifications, à savoir si les navires sont plus ou moins bruyants?

4270 **Mme LYNE MARTIN :**

Oui. En fait, au moment où il y a des plaintes qui sont adressées au Port de Montréal, les plaintes sont adressées à la capitainerie et nous autres, immédiatement, on envoie un inspecteur qui va vérifier si c'est l'opération normale, et qui a un sonomètre. Ces gens-là sont 24 heures sur 24, 7 jours par semaine disponibles. Et ils ont des sonomètres. Ils vont prendre les mesures appropriées et habituellement reviennent au plaignant pour aviser s'il y a une problématique ou non. Et jusqu'à maintenant, il n'y a jamais eu de dépassement de la norme.

4275

4280 Une autre chose, c'est que comme il a été mentionné, le bruit de fond de la rue Notre-Dame est déjà plus élevé que la norme de 70 décibels qui est acceptable pour les milieux industriels.

LE PRÉSIDENT :

4285 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4290 Le 70 décibels dont vous parlez, c'est à la limite de propriété?

Mme LYNE MARTIN :

Non. C'est sur notre terrain, à côté du...

4295 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À côté de la source.

Mme LYNE MARTIN :

4300 Habituellement, c'est les pompes qui font plus de bruit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4305 Est-ce que vous savez le niveau de bruit à la limite de propriété des terrains?

Mme LYNE MARTIN :

Oui.

4310 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça serait combien?

4315 **Mme LYNE MARTIN :**

Bien, là, la limite, je pense que c'est 70.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4320 Bien, pour le critère, c'est 45, je pense, si on est en zone résidentielle. C'est 45?

Mme LYNE MARTIN :

Zone résidentielle, c'est 45. Sauf si le bruit de fond est plus élevé. Et dans ce cas-ci...

4325

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, oui, ça, on comprend. Mais est-ce que vous l'avez déjà mesuré à la limite de propriété?

4330

Mme LYNE MARTIN :

Habituellement, ce qu'on fait, c'est qu'on va... en fait, depuis 2005, la procédure a été modifiée et on va chez le plaignant et on prend des mesures là, en plus d'en prendre, on va en prendre où il y a le problème, habituellement au quai.

4335

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et c'est quoi le résultat que vous avez quand vous allez chez le plaignant, en général?

4340

Mme LYNE MARTIN :

Bien, jusqu'à maintenant, ça rencontre toujours la limite acceptable.

4345

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est-à-dire, pouvez-vous chiffrer?

Mme LYNE MARTIN :

4350

Bien, 70 dans la zone chez nous et 45 ou dépendant de jour, de nuit, mais comme le bruit de fond est plus élevé, c'est le bruit de fond qui s'applique.

LE PRÉSIDENT :

4355

Madame Piché, je pense qu'on a examiné cette question hier. Je vous ai demandé d'ailleurs si, avec la construction d'un talus, dépendant de l'endroit où vous habitez, peut-être qu'il y aura une réduction de ces bruits.

4360

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Moi, je ne penserais pas. Je ne suis pas experte là-dedans, mais le talus ne peut pas se prolonger jusqu'au bout du quai, puis il y a le bord de l'eau et l'écho et tout ça. Moi, je ne suis pas d'accord avec madame, je suis désolée. Ça dépassait le 45 facilement dans la nuit,

4365 puis c'est le port, c'est la capitainerie qui l'ont même dit. Ça allait de 48 à 50 si l'inspecteur se plaçait au bord de Notre-Dame. Mais la plupart du temps, les plaintes viennent du sud de Notre-Dame et non au coin de Notre-Dame. Donc, le bruit de fond là, il est loin.

LE PRÉSIDENT :

4370

Madame Piché, on a dit que le bruit ambiant sur Notre-Dame dépasse déjà le 45.

Donc, il est possible, n'est-ce pas madame Gagnon, que, si j'ai bien compris, la norme est de 45 mais si le bruit ambiant est déjà à 50, il n'y aura pas un dépassement lorsque l'inspecteur va aller mesurer. S'il mesure 50 et que c'est le bruit ambiant, il va dire : «Tout est correct.»

4375

Mme DIANE GAGNON :

Écoutez, par rapport à l'évaluation qu'on pourrait faire des niveaux de bruit, j'aimerais mieux vérifier avec les experts du ministère, à savoir où s'applique le 70 dB, où s'applique le 45 dB, parce que je vous avoue que considérant que la limite de la zone industrielle est très proche des résidences, je suis un petit peu embêtée de répondre de façon stricte à cette question-là. Alors, je pourrais peut-être la prendre en délibéré et vous revenir avec ça sur les critères qu'on applique.

4385

Mais, par contre, c'est sûr et certain, comme vous dites, que la plupart du temps, quand le niveau ambiant dépasse le critère du ministère, à ce moment-là c'est celui-là qui sert de niveau de référence. Mais si c'est 50, le bruit ajouté ne doit pas faire en sorte d'égaliser. Ça veut dire, si on ajoute 50 plus 50, ça donne 53. Donc, on n'accepte pas ce genre de dépassement-là. Le bruit ajouté doit être plus faible que celui qu'on a déjà pour s'assurer qu'on reste au même niveau qu'avant.

4390

LE PRÉSIDENT :

4395

Merci. Demain, vous nous ferez part des résultats de votre vérification.

Mme DIANE GAGNON :

Surtout pour ce qui a trait de la limite de 70 en zone industrielle ou probablement à la limite de propriété dans ce cas-là.

4400

LE PRÉSIDENT :

4405

Merci. Madame Piché, une autre question?

Mme CÉLYNE PICHÉ :

4410 Oui. Moi, je me posais la question, parce qu'en arrière de ce dépliant-là, on parle qu'il y a un entreposage aussi à Québec, le dépliant ici de Canterm.

LE PRÉSIDENT :

4415 Oui. On dit qu'ils ont aussi un terminal à Québec.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

4420 Oui, effectivement. Là, je me posais la question : à Québec, est-ce que c'est proche des résidences? Si ce n'est pas proche des résidences, est-ce qu'il y a une possibilité que des réservoirs soient transférés là-bas?

LE PRÉSIDENT :

4425 Monsieur Pouliot, où est situé votre terminal à Québec? Et est-ce que c'est une possibilité que plutôt que d'agrandir ici, que vous agrandissiez à Québec?

M. RICHARD POULIOT :

4430 Monsieur le président, le terminal est situé sur les battures de Beauport et c'est un terminal sur un terrain qui appartient entièrement au Port de Québec. Quant à la possibilité de déménager des réservoirs, malheureusement, il n'y a pas du tout d'espace à Québec, soit sur notre terrain ou sur les terrains du port pour installer de nouveaux réservoirs. En tout cas, il n'y en a pas sur notre terrain, ça c'est certain.

4435 **LE PRÉSIDENT :**

Et à quelle distance sont les résidences les plus proches à Québec? Approximativement.

M. RICHARD POULIOT :

4440 Je dirais probablement, résidences au nord, probablement à 500 mètres.

LE PRÉSIDENT :

4445 Voilà la réponse, madame Piché.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Merci.

4450 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Jeanne Larrivée.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4455

Rebonsoir!

LE PRÉSIDENT :

4460

Rebonsoir, madame Larrivée.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4465 Je ne suis pas certaine de ce bout de phrase-là, vous me direz si c'est vrai. Actuellement, on constate qu'un train et demi emprunte la voie ferrée près des coopératives chaque jour.

LE PRÉSIDENT :

4470

C'est la voie ferrée principale qui passe entre...

Mme JEANNE LARRIVÉE :

Exactement. Celle du CN qui est là présentement.

4475

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Un train et demi.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4480

C'est ça que j'ai. Je ne suis pas certaine de ça. Pour le chargement et le déchargement des produits pétroliers dans le projet d'agrandissement de Canterm, on prévoit quatre passages de train quotidiennement. Ma question, c'est : est-ce que vous allez utiliser cette voie ferrée pour transporter vos produits pétroliers? Et, si oui, à quelle fréquence.

4485

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pouliot.

4490 **M. RICHARD POULIOT :**

Je pense que ça serait bien de mettre le tableau concernant les wagons-citernes à l'écran, monsieur le président.

4495 **LE PRÉSIDENT :**

Allons-y. Est-ce que vous avez des données sur le nombre de trains qui passent en ce moment?

4500 **M. RICHARD POULIOT :**

4505 Non, je n'ai pas de données sur le nombre de trains. Nous travaillons sur la base de wagons, et quand on parle de quatre, c'était dans un scénario où il y avait quatre wagons et non pas quatre trains. Et dans le projet ajusté, on parle de deux wagons par jour en moyenne. Et, généralement, les wagons sont transportés par le CN trois fois par semaine, à partir de notre voie ferrée qui est au terminal K-1.

LE PRÉSIDENT :

4510 Il est plausible de penser que vos deux wagons seront accrochés à un train qui passe déjà.

M. RICHARD POULIOT :

4515 C'est exactement ce qui se produit, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous n'ajoutez pas de train.

4520

M. RICHARD POULIOT :

Non, pas du tout.

4525 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez ajouter des wagons à un train qui passe déjà.

M. RICHARD POULIOT :

4530

Exact. Exact.

LE PRÉSIDENT :

4535 Est-ce que ça répond à votre question? Maintenant, voulez-vous qu'on trouve la donnée sur le nombre de trains qui passent? Nous pouvons l'adresser au Canadien National et nous aurons la réponse. Combien de trains passent à cet endroit chaque jour.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4540 Oui, j'aimerais ça avoir un éclaircissement là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

4545 Merci, madame.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4550 Ma deuxième question, je ne sais pas à qui je vais l'adresser. Me référant à l'historique de la demande des coopératives d'habitation naturellement, les responsables de l'urbanisme du secteur jugent-ils que le côtoiement d'une zone industrielle lourde et d'une zone résidentielle, à quelques mètres l'une de l'autre, soit compatible avec la notion d'aménagement harmonisé?

LE PRÉSIDENT :

4555 Vous posez une question qui est très pertinente...

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4560 Merci.

LE PRÉSIDENT :

4565 ... et que nous avons débattue cet après-midi en partie.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

4570 Non, mais nous attendons de monsieur Archambault justement l'historique de la prise de décision en ce qui concerne votre coopérative pour pouvoir examiner la question en ayant devant nous les faits et arriver à une évaluation. On a parlé cet après-midi de notion moderne d'urbanisme par rapport à ce qui se faisait il y a 30 ou 40 ou 50 ans, et on voudrait pouvoir

évaluer l'état de fait dont vous parlez.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4580 Est-ce que je pourrais juste avoir une précision? Parce que quand on a décidé du projet dont je faisais partie au début, je ne me souviens plus si c'était la Ville de Montréal ou si on était avec Montréal-Est. C'est surtout ça j'ai besoin d'un éclaircissement là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

4585

Ça, je pense que monsieur Archambault a déjà la réponse.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

4590 C'est un projet qui a été géré à l'époque par l'arrondissement qui était responsable justement de la planification et de la modification à la réglementation locale, c'est l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est à l'époque.

LE PRÉSIDENT :

4595

Donc, Montréal-Est faisait partie de Montréal à cette période.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

4600 De l'arrondissement Rivière-des-Prairies et maintenant Montréal-Est est redevenue une ville. Donc, pour répondre spécifiquement, les gens qui ont traité ce dossier-là au plan de l'urbanisme, au plan de la réglementation, qui ont reçu la demande de modification de zonage et qui ont encadré tout le projet de construction, c'est l'arrondissement de Rivière-des-Prairies.

4605 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Mme JEANNE LARRIVÉE :

4610

Merci.

LE PRÉSIDENT :

4615

Merci, madame.

Madame Nicole Loubert. Et, ensuite, madame Célyne Piché et nous terminerons la soirée. Nous nous reverrons demain après ces deux interventions.

4620 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Merci, malgré cette heure tardive, d'écouter nos questions. Dans le document que j'ai entre les mains, qui est le Plan d'urbanisme de Montréal, arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, il est noté dans l'objectif 9 d'assurer la gestion des interfaces avec les milieux de vie. Et on dit : «À plusieurs endroits sur le territoire, des usages industriels génèrent des nuisances visuelles, sonores ou olfactives et cohabitent avec des milieux de vie.» Et le plan propose la révision des dispositions réglementaires, entre autres, comme action :

4630 *9.1. La détermination de distances séparatrices minimales; l'interdiction de certains usages à proximité des résidences; l'aménagement de zone tampon; la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives.*

Alors, donc, ça rejoint beaucoup de discussions qui ont eu lieu ici. Mais j'aimerais revenir sur la deuxième : l'interdiction de certains usages à proximité des résidences. Qu'est-ce que ça signifie?

4635 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça, c'est dans le plan d'aménagement de?

4640 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Le Plan d'urbanisme de l'arrondissement Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est–Rivière-des-Prairies.

4645 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais reporter la question à monsieur Archambault, arrondissement qui a changé depuis.

4650 **M. MICHEL ARCHAMBAULT :**

Je ne me sens pas autorisé à répondre à la question, parce qu'en fait c'est dans le Plan d'urbanisme ou dans le chapitre d'arrondissement de Rivière-des-Prairies. Toutefois, dans le fond, l'énoncé, il est très clair. Mais comme j'ai mentionné, soit cet après-midi ou soit hier soir, effectivement, les chapitres d'arrondissement du Plan d'urbanisme doivent être complétés par une réglementation. Un plan et un règlement de zonage. Alors, pour avoir vu le plan de zonage et le règlement de zonage que monsieur Billette m'a soumis, m'a montrés hier soir et cet après-midi, manifestement ni le plan ni le règlement a été modifié en concordance de cette orientation-là.

4660

Mme NICOLE LOUBERT :

C'est clair.

4665

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà. Vous avez votre réponse. On sait ce que ça veut dire mais ça n'est pas nécessairement ce qui va se produire.

4670

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Si vous me permettez, monsieur le président, mon intention n'est pas d'accabler Rivière-des-Prairies parce que, vous savez, le ministère des Affaires municipales à plusieurs époques a créé l'obligation d'adopter des schémas d'aménagement, d'adopter des plans d'urbanisme et a créé autrement dit toute une gymnastique avec des délais qui étaient inscrits dans la loi.

4675

Si on se rappelle justement la cascade des schémas d'aménagement, de plans d'urbanisme et règlements de concordance ou règlements d'urbanisme locaux, les délais qui étaient prescrits par la loi ont très, très rarement et, d'après moi, à peu près jamais été respectés.

4680

Donc, l'histoire se reproduit à Montréal dans le sens où, effectivement, le délai pour refaire un plan de zonage et un règlement de zonage, le délai que la Ville de Montréal s'était imposé ou qui était imposé par la loi 170 était très, très court. De telle sorte que le Plan d'urbanisme a été adopté il y a, je vous dirais, un an et, à ce que je sache, il n'y a pas d'arrondissement qui a encore réussi à compléter l'opération. D'autant plus que les ressources nécessaires pour faire l'ouvrage n'ont pas été données aux arrondissements.

4685

Alors, effectivement, l'intention demeure, mais tant et aussi longtemps que les plans de zonage et les règlements de zonage n'auront pas été faits, ils n'auront pas été d'ailleurs soumis à la population, parce que justement dans cet exercice-là, la population des arrondissements va pouvoir intervenir et s'assurer que, effectivement, il y a concordance entre le plan, le règlement et le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme.

4690

LE PRÉSIDENT :

4695

Merci. Madame Loubert, seconde question.

Mme NICOLE LOUBERT :

4700

À cette heure-ci, j'ai le goût de ne pas poser une question mais, en fait, de demander plutôt un document. J'aimerais avoir la politique de Canterm concernant la communauté et la

politique de la maison-mère, parce qu'il n'y a pas juste ici localement, il y a aussi la maison-mère de cette compagnie-là. Alors, quelle est la politique de la maison-mère et est-ce qu'on peut avoir un document écrit à cet effet?

4705 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Pouliot, avez-vous une politique?

4710 **M. RICHARD POULIOT :**

À ma connaissance, monsieur le président, il n'y a rien d'écrit sur les relations avec les communautés. J'espère que la personne qui sera en place sera en mesure de vous préparer quelque chose dans le temps. Pour ce qui est de maison-mère, Canterm est une société en elle-même et qui n'a pas de maison-mère. Elle a des actionnaires mais la compagnie n'est pas une filiale d'une autre compagnie.

4715

LE PRÉSIDENT :

4720 Et la compagnie, si j'ai bien compris, n'a que deux terminaux : un à Québec et un à Montréal.

M. RICHARD POULIOT :

C'est exact.

4725

LE PRÉSIDENT :

Alors, le représentant de la maison-mère est ici et il n'y aurait qu'une politique qui est encore à rédiger.

4730

M. RICHARD POULIOT :

Oui.

4735 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Je ne sais pas, je n'ai pas pu vérifier l'information mais il me semble que quand j'ai lu les documents, à un moment donné, j'ai vu passer quelque chose sur un lien avec Calgary. Est-ce que c'est possible de préciser?

4740

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous un lien quelconque avec Calgary?

4745 **M. RICHARD POULIOT :**

Je pense peut-être que la question réfère au fait que Neste Canada, qui est un des actionnaires de Canterm, minoritaire, je crois a son siège social à Calgary. Je crois que c'est une compagnie qui a été incorporée à Calgary. C'est à peu près le seul lien que je puisse établir. Mais Neste Canada, son bureau principal est à Toronto.

4750 **LE PRÉSIDENT :**

Je sais que parfois c'est assez complexe, mais une compagnie comme Canterm est une entité et il peut y avoir plusieurs actionnaires qui eux ont d'autres intérêts ailleurs, mais qui peuvent avoir d'autres politiques dans d'autres entreprises dont ils font partie.

Mme NICOLE LOUBERT :

4760 Ma question était à l'effet que ça nous est arrivé à quelques occasions, entre autres pour les pétrolières, d'avoir des gens qui venaient de Toronto ou de Calgary, venir nous dire un petit peu nos orientations, alors que nous, on avait discuté avec les gens d'ici. Alors, c'est un petit peu ce qu'on voudrait éviter dans cette situation-là. C'est pour ça que je vérifie encore plus à fond.

4765 **LE PRÉSIDENT :**

Si j'ai bien compris, votre interlocuteur sera toujours monsieur Pouliot.

M. RICHARD POULIOT :

4770 Toujours, je ne sais pas, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

4775 Si Dieu le veut.

M. RICHARD POULIOT :

En tout cas, oui, pour un certain temps.

4780 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Merci.

4785 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Loubert.

Madame Célyne Piché?

4790 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Je vais attendre à demain.

4795 **LE PRÉSIDENT :**

4795

Alors, madame Piché est très gentille de nous permettre de terminer ainsi la soirée. Donc, demain matin, 9 h, la visite du site. Nous avons quelques personnes qui nous accompagneront. S'il y en a d'autres qui veulent se joindre à nous, vous pouvez aller voir madame Poliquin qui va être ici encore pendant quelques minutes. Sinon, on se revoit donc

4800

demain soir à 19 h 30. Je répète qu'il n'y aura pas de séance demain après-midi. Merci.

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment
4805 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.

Et, j'ai signé :

4810

LISE MAISONNEUVE, s.o.