

**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 4**

Séance tenue le 15 février 2006, 19 h 30  
Centre culturel et sportif du Collège Mont-Royal  
555, rue Mousseau  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 15 FÉVRIER 2006.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
YOLAND BERGERON.....	15
CÉLINE PICHÉ.....	27
NICOLE LOUBERT.....	36
REPRISE DE LA SÉANCE.....	60
MARC LESSARD.....	60
YOLAND BERGERON.....	83
CÉLYNE PICHÉ.....	108
MICHEL FAMELART.....	114
ROLAND RHÉAUME.....	130

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5            Bonsoir! Nous allons commencer dans un instant. Si vous voulez bien prendre place et vous assurer que vos téléphones sans fil sont bien fermés. Bonsoir et bienvenue à cette quatrième séance de la première partie de l'audience de la commission du Bureau des audiences publiques sur l'environnement sur le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm Terminaux Canadiens inc.

10            Je vous rappelle brièvement que l'objectif unique de cette première partie de l'audience, c'est d'entendre les questions des participants qui désirent obtenir un meilleur éclairage sur le projet que ce qui se trouvait déjà dans les documents de l'étude d'impact et autres, et que ce qui a déjà été dit lors des séances précédentes, et que tout doit se dérouler dans le respect de chacun et dans le respect des règles de procédure. Je vous rappelle que ceux qui veulent poser des questions doivent s'inscrire au registre à l'arrière auprès de madame Poliquin ou de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

15            J'ai déjà quatre personnes inscrites au registre, que je vais appeler dans quelques instants. Mais d'abord, je vais faire un appel des documents déposés auprès du promoteur. Il reste en suspens la question de la relocalisation du site K-2. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de rencontrer votre locataire actuel?

### M. RICHARD POULIOT :

20            Je ne suis pas plus avancé que je l'étais hier, monsieur le président.

### LE PRÉSIDENT :

25            Parfait.

### M. RICHARD POULIOT :

30            Alors, j'imagine que si vous voulez avoir une réponse, je pourrais peut-être l'adresser par lettre ou vous fournir par document écrit.

### LE PRÉSIDENT :

35            Très bien. Auprès de madame Poliquin. Merci. Une question très pointue qui concernait des petits tuyaux qui s'écouleraient ou qui proviendraient de sous la propriété que vous louez au Port de Montréal et qui se dirigeraient apparemment vers la promenade Bellerive, qui a été demandée par une participante hier.

**M. RICHARD POULIOT :**

45

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

**LE PRÉSIDENT :**

50

Merci.

**M. PAUL PICHETTE :**

55

Monsieur le président, la réponse est positive. C'est que dans le secteur... si je pouvais avoir la carte, s'il vous plaît, du terminal 3.

**LE PRÉSIDENT :**

60

Elle va venir de chez vous, la carte. Je pense que ça fait le tour des questions, des documents qui vous ont été demandés jusqu'à maintenant avec cette réponse de monsieur Pichette. Vous en avez une autre? Monsieur Veilleux.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

65

Oui, monsieur le président, on va vous déposer les émissions atmosphériques pour 2004 qui ont été déposées à la Ville de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

70

Oui. Je l'avais déjà appelé hier, oui.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

75

On les a ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

80

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Vous avez douze copies à l'arrière.

**LE PRÉSIDENT :**

85

Merci.

**M. PAUL PICHETTE :**

90 Monsieur le président, approximativement ici, la zone qui est ici est présentement pas développée. C'est à l'extérieur des digues et des cuvettes de rétention. Il y a une route qui fait le pourtour du terminal près de la clôture et, effectivement, il y a un fossé ici à l'intérieur qui se draine par une conduite d'une douzaine de pouces, qui traverse sous la rue et qui va dans pas un ruisseau mais une baisseur qui se rend au fleuve.

95

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ce sera modifié?

100

**M. PAUL PICHETTE :**

Obligatoirement.

**LE PRÉSIDENT :**

105

Suite au projet?

**M. PAUL PICHETTE :**

110

C'est obligatoirement.

**LE PRÉSIDENT :**

Obligatoirement.

115

**M. PAUL PICHETTE :**

Obligatoirement.

120

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce tuyau disparaîtra ou sera à sec.

**M. PAUL PICHETTE :**

125

Non. Le tuyau doit disparaître.

**LE PRÉSIDENT :**

130           Merci. Il y a un seul tuyau? La personne qui a posé la question hier parlait de tuyaux, j'ai cru comprendre, au pluriel. On me fait signe que oui.

**M. PAUL PICHETTE :**

135           À ma connaissance, le tuyau que j'ai vu est celui qui est au niveau de la terre. S'il y a d'autres tuyaux, c'est assez difficile à voir, on est en hiver. Mais il y en a au moins un, d'une grosseur d'à peu près douze pouces.

**LE PRÉSIDENT :**

140           Et, de toute façon, la géométrie de ce site va être modifiée selon les exigences du ministère de l'Environnement. Madame Gagnon, pour assurer la construction, la mise en place des réservoirs, vous allez surveiller? Vous avez des normes à établir sur le drainage du site?

145           **Mme DIANE GAGNON :**

              Excusez-moi, je ne suivais pas la conversation que vous aviez avec le promoteur. C'est à propos, on parlait du tuyau au départ qui se rejetait au fleuve. Là, maintenant, vous voulez savoir si lors de la construction, on va faire un suivi? C'est ça la question?

150

**LE PRÉSIDENT :**

              Exactement.

155           **Mme DIANE GAGNON :**

              Oui, lors de la construction, on va demander au promoteur qu'il nous dépose un programme de surveillance et suivi lors de la construction, qu'on va analyser et qu'on va commenter, ça avant le début des travaux.

160

**LE PRÉSIDENT :**

              Et tout le drainage du site devra être réalisé à la satisfaction de vos normes, règlements et autres exigences.

165

**Mme DIANE GAGNON :**

              C'est ça. Et le promoteur, quand il va déposer son premier C.A. de construction... c'est-à-dire premier, la demande de certificat d'autorisation pour la construction du réservoir dans ce

170 secteur-là, on va s'assurer que tous les travaux qui sont faits respectent les règles et que, aussi,  
on s'occupe toujours de l'eau de drainage parce qu'on sait qu'il y a des particules en suspension  
dans l'eau, il y a des modifications de pH parce qu'on utilise des bétons, des choses comme ça.  
Alors, on établit les règles à suivre et c'est suivi par la Direction régionale, à ce moment-là.

175 **LE PRÉSIDENT :**

Très ben. Merci. Après de vous, madame Gagnon, justement nous avons demandé  
deux documents, je pense, qui restent en suspens : l'évaluation des niveaux de bruit en milieux  
résidentiel et industriel.

180

**Mme DIANE GAGNON :**

185 Le document relatif au bruit a déjà été déposé, puisqu'il fait partie de l'annexe du  
document Questions et commentaires. Mais par contre, hier, vous m'aviez posé une question,  
suite à la réponse de madame Martin du port concernant les limites de bruit qui s'appliquaient.  
Alors, je voulais simplement vous répondre que, effectivement, à la limite d'une zone industrielle,  
c'est le 70 dB qui s'applique, comme c'est écrit dans la Politique et que normalement, la  
résidence, c'est le 45 dB la nuit et le 50 le jour. Ou le niveau ambiant.

190 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il faut que le 70 soit atténué au niveau ambiant ou jusqu'à 45.

**Mme DIANE GAGNON :**

195

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

200

Le premier des deux qui est atteint.

**Mme DIANE GAGNON :**

205

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

210 Merci. Analyse environnementale dans le cadre du projet Interquisa, de ce qui avait été  
dit sur la toxicité des émissions si jamais il se produisait un incendie.

**Mme DIANE GAGNON :**

Alors, dès mon retour au bureau, je vais m'en occuper.

**LE PRÉSIDENT :**

215

Merci. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

220

Madame Gagnon, juste pour bien comprendre, vous dites que pour la question du bruit, à la limite de la zone industrielle, c'est 70. Mais qu'est-ce qui se passe quand la limite correspond aussi à la limite résidentielle?

**Mme DIANE GAGNON :**

225

C'est pour ça que hier soir j'hésitais à vous répondre, mais on me dit effectivement, à la limite de la zone industrielle, c'est 70. Puis quand on parle de zone résidentielle, c'est ce qui s'applique à la maison, à l'habitation.

230

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et non pas à la ligne de propriété.

**Mme DIANE GAGNON :**

235

Et non pas la ligne de propriété.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

240

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

245

Merci. Après du ministère de la Sécurité publique, un rapport sur les accidents qui auraient survécu jusqu'à maintenant à des sites d'entreposage de produits pétroliers. Monsieur Lefebvre.

**M. PAUL LEFEBVRE :**

250

J'ai déposé des rapports de l'INERIS dont je faisais référence en quinze copies.

**LE PRÉSIDENT :**

255

Parfait. Merci. Ministère de la Santé et des Services sociaux, une étude sur la qualité de l'air intérieur, c'est-à-dire on voulait une revue bibliographique ou un débroussaillage de ce qui existe. Monsieur Lavigne.



**M. JOCELYN LAVIGNE :**

260 J'ai apporté le chapitre 12 du document qui s'appelle *Environnement et santé publique*.  
Le chapitre 12 traite de la pollution de l'air intérieur. Donc, ça fait un peu le tour du problème. J'ai  
aussi apporté un autre document qui est *Impacts de la qualité de l'air intérieur en milieu résidentiel*  
*sur la santé respiratoire*.

265 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Et c'est déposé à l'arrière?

**M. JOCELYN LAVIGNE :**

270 C'est déposé à l'arrière.

**LE PRÉSIDENT :**

275 Merci. Ville de Montréal . Bienvenue madame Giroux, en remplacement de monsieur  
Archambault. Ce sera plus facile ce soir, parce que jusqu'à maintenant on avait deux monsieur  
Archambault, un derrière l'autre. Voilà. Vous avez simplifié notre vie. Limites exactes des  
municipalités en particulier en bordure du site K-3, c'est-à-dire municipalités Montréal-Est et  
Montréal.

280 **Mme MICHÈLE GIROUX :**

Le plan a été également déposé à l'arrière, indiquant bien que les têtes d'îlot qui sont sur  
Georges V font vraiment partie de l'arrondissement de Montréal-Est. Donc, ce sont vraiment les  
285 limites en 2006 qui ont été déposées.

**LE PRÉSIDENT :**

290 Merci. Un historique des documents et des prises de décisions et de la construction aussi  
en ce qui concerne la coopérative d'habitation dont je n'ai pas le nom, mais on l'a bien identifiée,  
celle qui est bordée par la rue David, la petite rue qu'il y a avant le chemin de fer et c'est Notre-  
Dame au sud, j'imagine? Non, c'est Hochelaga?

**UNE INTERVENANTE :**

295 Les Rives du Saint-Laurent.

**LE PRÉSIDENT :**

300 Merci, madame.

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

305 L'historique a également été déposé, c'est-à-dire que c'est un sommaire décisionnel qui a été entériné par le conseil d'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est au moment où les trois entités vivaient sous le même toit. En fait, l'historique, ce qui est important de noter, c'est que dans une lettre datée du 28 septembre 2001, monsieur Jean-Paul Pesant, qui était un agent de développement de l'organisme Bâtir son quartier, qui est un groupe de ressource technique qui aide à démarrer les coops et à former les coopératives et faire  
310 aussi le financement, avait soumis pour l'organisme Info-Logis un projet de développement sur l'ancien terminus, dans l'ancienne Ville de Montréal-Est, et l'ancienne Ville de Montréal-Est avait apporté son appui au projet par le biais d'une résolution. Le numéro de la résolution, c'est : 2001-356. Ça, nous, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, on n'a pas pu le faire sortir. Mais ça pourrait être acheminé.

315 Donc, tout le sommaire avec l'historique a été déposé auprès de madame Poliquin.

**LE PRÉSIDENT :**

320 D'accord. Alors, nous allons assumer que le numéro et la date de la résolution pour le moment nous suffit. Sauf que si un participant la demandait ce soir ou dans les jours qui vont venir, monsieur Billette, on vous demandera alors de la déposer.

325 Justement, une demande qui concerne l'une ou l'autre des municipalités, c'était la liste des surverses, et ça, c'est probablement monsieur Bourassa, notre encyclopédie vivante des émissions, surverses et dépassements de toutes sortes de normes et de prises de données sur l'air. Ça a été déposé? Merci.

330 Ville de Montréal-Est, identification des industries à risque dans le secteur.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

C'est en traitement, monsieur le président.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Copie électronique ou papier de la carte du projet de prolongement du boulevard Bourget réalisée par le Groupe Séguin en 2000.

340 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

J'ai pu comprendre, monsieur le président, que ça a été déposé à l'arrière par la Ville de Montréal.

345 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. L'état des terrains vacants ou en réhabilitation dans l'est de Montréal. Mais j'imagine qu'on parle de la zone industrielle plutôt que de l'ensemble de la municipalité.

350 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Également en traitement, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

355

Merci. Et trois questions qui ont été adressées au Port de Montréal : scénarios normalisé et alternatif pour le quai 94. Au Canadien National, nombre de trains qui passent dans le secteur, derrière la coopérative dans une journée, par 24 heures. Et, ministère des Transports, historique des accidents impliquant des camions dans l'est de Montréal, plus spécifiquement des camions-citernes. Madame Tanguay.

360

**Mme SYLVIE TANGUAY :**

Bonsoir, monsieur le président! Comme j'avais mentionné, ça nécessite un petit peu de traitement, de compilation de données. Puis aussi, comme le secteur de la rue Notre-Dame qui est visé, c'est un réseau qui est sous la responsabilité de la municipalité, les spécialistes chez nous en sécurité vont aussi collaborer, ça se fait en collaboration des spécialistes de la Ville de Montréal en sécurité pour faire la petite analyse qui est demandée.

365

370 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. J'étais bien conscient que certains des documents demandés exigeaient un peu de travail, que vous ne pouviez pas réaliser pour ce soir, mais étant donné que c'est la dernière séance, je voulais que chacun des participants soit bien conscient que les documents sont en route éventuellement. Monsieur Billette.

375

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Monsieur le président, monsieur Dériger avait demandé des photos aériennes aussi loin en arrière pour comprendre un peu le développement qui s'est réalisé au cours des années. Également, c'est en traitement.

380

**LE PRÉSIDENT :**

385           Merci. Madame Gagnon.

**Mme DIANE GAGNON :**

390           Pour le document que vous me demandiez relativement au dossier Interquisa, il  
semblerait que monsieur Lavigne du ministère de la Santé a déposé le document qui avait été  
préparé à ce moment-là par Marie-Claude Théberge, en collaboration avec Luc Lefebvre. Alors,  
le document a été déposé.

**LE PRÉSIDENT :**

395           C'est exact, monsieur Lavigne? Parfait. Alors, ce document est déposé.

400           Avant de débiter, deux petites choses. Ce soir, évidemment, il y a une séance  
d'information sur un autre projet qui est à l'étude au Bureau des audiences publiques sur  
l'environnement, qui est un projet de réservoirs chez Pétro-Canada, pas très loin d'ici. Et,  
évidemment, certaines personnes ont regretté que les deux se produisent le même soir, mais  
c'est dû à une mécanique qui est assez complexe. Il y a beaucoup de dossiers qui arrivent au  
BAPE et il y a des périodes réglementaires, par exemple 45 jours pour la période d'information.  
405           Et lorsque le ministre annonce une audience, la journée est fixée et, ensuite, il faut ajuster les  
disponibilités des divers participants et, malheureusement dans ce cas-ci, il n'y avait pas d'autres  
dates possible pour la période d'information qui tombe en même temps que la première partie de  
l'audience publique devant débiter le 13 février, selon le mandat du ministre. Alors, nous nous  
excusons pour les personnes qui voulaient, qui étaient tiraillées entre les deux sites ce soir.

410           Nous avons fait la visite de terrain ce matin, tel que prévu, et comme vous savez, dans le  
cadre de ces visites, on pose souvent des questions et on essaie de garder les questions qui sont  
les plus pertinentes ou qui apportent des éléments nouveaux, de les rapporter à la séance  
publique pour qu'elles fassent partie de ce que madame est en train d'enregistrer.

415           Alors, ce matin, nous avons posé une question au promoteur qui concernait la question  
de la justification du projet, c'est-à-dire d'aller un peu plus loin que ce qu'il y a dans les documents  
déjà déposés, qui disait essentiellement que c'est la demande des clients, la demande du marché  
pour de nouveaux produits qui force un peu la démarche du promoteur.

420           Et la réponse qu'il nous a donnée aujourd'hui contenait des informations intéressantes qui  
expliquaient davantage la nécessité de nouvelles conduites, de nouveaux réservoirs, à cause des  
nouvelles normes, et nous avons demandé au promoteur de nous faire une courte présentation ce  
soir justement sur ces divers éléments qui, selon nous, sont importants et

doivent être ajoutés au dossier. Monsieur Pouliot.

425

**M. RICHARD POULIOT :**

Merci, monsieur le président. Lors de mon introduction, j'avais fait référence aux nouveaux carburants et à la demande de nouveaux carburants, compte tenu des nouvelles réglementations environnementales des gouvernements, et de leur impact sur la demande d'entreposage chez Canterm. Je me suis permis, pour répondre à la question que vous aviez posée, d'inviter ici monsieur George Karawani.

430

Monsieur Karawani est vice-président de Canterm et directeur général des opérations de nos terminaux à Québec et à Montréal. En même temps, il travaille sur des projets touchant ces carburants et est en contact avec des entreprises qui font la demande pour l'entreposage à Montréal-Est de produits de ce genre. Je vais lui demander de faire une courte présentation, comme vous le souhaitez, monsieur le président. Je vous demanderais, cependant, si c'était possible de le libérer après parce que monsieur Karawani représente le Québec sur un comité national d'implantation du biodiesel et doit se rendre à Toronto ce soir pour une réunion demain matin.

435

440

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais vous accorder dix minutes pour faire cette présentation et, s'il y a des questions et que vous ne pouvez rester pour les questions, nous vous les ferons parvenir par écrit, par la suite.

445

**M. GEORGE KARAWANI :**

Parfait. Merci, monsieur le président. Voilà. Les produits pétroliers pour l'instant dans le futur proche et le futur lointain, ce qu'on voit à l'horizon, c'est qu'il y a une segmentation dans la demande des produits, soit à cause de la qualité, soit à cause des exigences environnementales, qui font qu'il y a des introductions soit de nouvelles spécifications, soit de nouveaux produits, dits dans les produits de source d'énergie renouvelable.

450

455

Alors, durant ma présentation, je vais parler de trois de ces initiatives qui sont le biodiesel, le diesel ultra bas soufre et l'éthanol.

Dans le biodiesel, ce que ça implique, c'est un produit qui, aujourd'hui, à l'état pur, il doit être entreposé dans des réservoirs chauffés. Parce qu'à l'état pur, on l'appelle B100 comme terminologie, c'est un produit qui aurait des points de trouble variant de -7 à +15. Alors, -7 s'il provient de soya; +15 s'il provient de gras animal. Alors, vous voyez encore on est au développement de la chose. Si on le mélange comme d'usage à B10, disons, pour le faire à 10 %, on peut faire augmenter le point de trouble de 7°. Donc, suivant les clients, et suivant

460

465

leurs exigences et suivant leur manière d'entreposer, on voit très bien qu'il s'agit de mélanges qui vont aller de B2 à B20. 2, 2 % de biodiesel; B20 à 20 %.

470 Dans le cas immédiat pour Montréal, par exemple les autobus de la Ville de Montréal, à B20 peuvent aller parce qu'ils gardent les autobus à l'intérieur et leurs réservoirs sont souterrains.

**LE PRÉSIDENT :**

475 B20, ça veut dire 20 % de matière grasse provenant de végétaux ou d'animaux introduit dans le diesel?

**M. GEORGE KARAWANI :**

480 Exact. B20, ça veut dire 20 % de biodiesel et 80 % de diesel traditionnel. C'est exactement ça.

**LE PRÉSIDENT :**

485 Merci.

**M. GEORGE KARAWANI :**

490 Donc, les autobus de Montréal, c'est B20, mais la Ville de Montréal, c'est B2. Eux, toutes leurs machineries, c'est à l'extérieur. Ils auraient bien voulu entreprendre l'initiative, mais ils ne peuvent pas pour l'instant pour plus que B2. Ils ne peuvent pas prendre le risque en janvier de faire détériorer le point de trouble pour plus que ça.

495 J'ouvre une parenthèse rapide pour que je sois bien compris. Que le point de trouble, c'est le point auquel le diesel fait comme un gel qui peut bloquer les filtres. C'est ce qu'on appelle en anglais le «cloud point».

500 Donc, de plus de ces échanges, certains clients, s'ils veulent absolument utiliser le diesel en hiver, ils doivent utiliser, peut-être ils vont exiger du diesel numéro 1, celui qui commence à un point de trouble à -34. Comme ça, même avec les détériorations, on aura quand même un diesel à -28 de point de trouble. Donc, c'est ça la complexité qui fait qu'on va avoir de multiples réservoirs et de multiples mélanges.

505 L'autre point que je veux amener, c'est le point qui relate au diesel ultra bas soufre. Le gouvernement canadien a légiféré qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 2006 pour les raffineurs et à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2006, donc dans neuf mois, pour les utilisateurs, donc les stations-service et les centres de camionnage, le diesel doit avoir quasiment plus de soufre. 15 ppm, c'est quasiment plus de soufre. Pour vous situer, aujourd'hui le diesel, c'est 500 ppm de soufre.

510 Ça exige un genre de pureté dans l'entreposage et un genre de ségrégation des lignes.  
Pourquoi? Parce que aujourd'hui nous avons toujours l'huile à chauffage à 5 000 ppm. Alors, vous vous rendez compte le delta entre 5 000 et 15. Et puis les deux sont des distillats qui, normalement, passent par des lignes similaires, des fois, mais c'est ça la différence. Et le diesel hors route, comme le rail et la marine, demeure à 5 000. Il va s'échelonner pour aller à 15 mais ça va leur prendre jusqu'à l'année 2012 pour finaliser tous ces échelonnements. Puis le  
515 carburéacteur pour les avions demeure à 3 000 ppm. Pour l'instant, il n'y a aucune initiative au sujet de l'huile à chauffage et le carburéacteur de les ramener à 15.

520 Donc, ça exige beaucoup de ségrégation et des lignes, et des pompes, et des réservoirs, et de tout ça pour s'assurer qu'il n'y a pas de contamination dans tout ça.

525 La troisième initiative qui est en discussion au Québec mais qui est devenue réalité en Ontario, c'est que l'Ontario a légiféré qu'il doit y avoir 5 % d'éthanol dans toute l'essence vendue à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Maintenant, ça paraît simple, mais mélanger de l'éthanol avec de l'essence telle qu'on la connaît aujourd'hui, non. Ça prend une essence à basse tension de vapeur, parce que l'éthanol étant un alcool va faire monter la tension de vapeur.

530 Donc, une pétrolière, disons, un raffineur qui veut moyenner 5 % en Ontario pourrait, dans ce cas-là, aller dans une zone comme Ottawa à 10 %, dans le sud à 0. Il y a toutes sortes de moyennements qui vont faire qu'il va y avoir encore une fois de la ségrégation pour la base du produit d'essence, ce qui va être mélangé, ce qui ne va pas être mélangé. Pour le Québec, il n'y a aucun mélange. Donc, un raffineur de Montréal qui s'en va en Ontario, ça va créer une demande de ségrégation encore une fois de produit.

535 Alors, c'est ce qu'on voit à ce jour et tout ça nécessite à nos clients une demande accrue de réservoirs. Et c'est dans ce sens que j'ai voulu présenter ceci pour dire que c'est une demande qui vient d'un angle environnemental et d'exigence de désulfuration.

**LE PRÉSIDENT :**

540 Donc, de réservoirs et de conduites, parce que vous ne pouvez pas acheminer tous les produits par la même conduite.

**M. GEORGE KARAWANI :**

545 Exact.

**M. RICHARD POULIOT :**

550 Le problème, monsieur le président, c'est un problème de contamination de produit. Les exigences maintenant sont tellement basses, tellement fines, que nous sommes obligés de

555 prévoir des installations dédiées, notamment pour le diesel à très basse teneur en soufre, alors que comme monsieur Karawani l'expliquait, dépendant de l'utilisation du diesel, vous aurez des niveaux de soufre différents qui vont exiger une ségrégation spéciale. Alors, ça devient extrêmement complexe. Et nous devons parer à cette situation parce que nous avons, dans le cas du diesel, quelques mois entre autres pour s'équiper pour être en mesure de répondre à une demande qui nous vient de notre clientèle.

**LE PRÉSIDENT :**

560 Merci, monsieur Pouliot. Tous ces changements me font penser que ça ne fera pas baisser le prix de l'essence si ça se complexifie. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

565 Juste une question, monsieur Pouliot. Ce qu'on peut comprendre, c'est qu'en fait, les nouveaux réservoirs ne servent pas nécessairement disons à offrir plus d'un seul produit, mais d'offrir plusieurs produits différents.

**M. RICHARD POULIOT :**

570 C'est le défi auquel nous sommes confrontés, monsieur le commissaire. Évidemment, nous, comme nous sommes un petit terminal comparativement à d'autres, y compris au Québec, il va falloir faire des choix dans tout ça. C'est sûr qu'on ne pourra pas donner le service de toute la gamme de produits qui vont atterrir sur le marché au cours des deux, trois prochaines années pour rencontrer les exigences environnementales. Mais, en réalité, nous allons, avec notre  
575 clientèle, voir quels sont ceux qui sont le plus en demande.

Par exemple, monsieur Karawani a fait référence à la Société de transport de la communauté urbaine. Nous avons des demandes de plusieurs sociétés de transport disons  
580 publiques pour que nous fassions des mélanges de biodiesel. C'est probablement cette clientèle-là dans le domaine du biodiesel à laquelle nous allons d'abord essayer de nous adresser.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

585 Vous allez cibler un marché en fait pour vos installations.

**M. RICHARD POULIOT :**

590 Oui.



**LE PRÉSIDENT :**

595           Merci, monsieur Dériger, merci, monsieur Pouliot. Monsieur Karawani, nous vous libérons et, comme j'ai dit, si dans le courant de la soirée ou par la suite des questions spécifiques sont adressées, nous les adresserons à monsieur Pouliot qui verra à vous les acheminer, s'il le faut.

**M. GEORGE KARAWANI :**

600           Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

605           J'appelle maintenant dans l'ordre les personnes qui étaient déjà au registre mais qui n'étaient pas là hier soir. Je commence par madame Chantal Rouleau, si elle est ici? Madame Marie Brisebois, que je ne vois pas non plus. Monsieur Yoland Bergeron, qui sera suivi de madame Piché.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

610           Monsieur le président, si vous me permettez?

**LE PRÉSIDENT :**

615           Monsieur Veilleux?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

620           Juste vous mentionner qu'il y a douze copies de la présentation de monsieur Karawani qui ont été déposées.

**LE PRÉSIDENT :**

625           Merci. Je vois que vous avez bien appris les règles.

              Monsieur Bergeron, on vous écoute.

**M. YOLAND BERGERON :**

630           Bonsoir à tous! C'est formidable d'avoir tant de personnes-ressources à qui vous pourrez adresser mes questions. Concernant premièrement les sites où les camions sont stationnés sur les sites d'Olco, Olco permet le stationnement de camionnage sur les sites K-3 et K-2. C'est bien ça? Je voudrais savoir si jamais le projet présentement à l'étude ne se réalise pas tel quel, qu'advient-il des stationnements qu'on prévoit fermer?

635

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Pouliot, confirmez d'abord où le stationnement est permis, où il se produit en ce moment et ensuite qu'arriverait-il si le projet n'était pas approuvé.

640

**M. RICHARD POULIOT :**

645

Monsieur le président, je vais faire juste une petite correction. Ce n'est pas Olco, c'est Canterm qui permet ce stationnement-là. Au terminal K-2, donc sur la rue Hochelaga, le terrain qui était vacant a été en partie loué à une entreprise qui a installé un centre de transit de conteneurs. Il est évident que dans le projet que nous proposons, si nous avons la permission, l'autorisation de le faire, nous allons construire sur le même site des réservoirs. Et donc, il n'y aura plus de place pour faire en même temps un centre de transit de conteneurs sur ce site-là.

650

Nous avons discuté de la chose hier. Je dois communiquer avec le locataire du site pour préciser avec lui ce qu'il entend faire, disons après que nous lui ayons signifié son départ du site, où il va s'installer pour l'avenir. Je n'ai malheureusement, comme je l'indiquais tantôt, je n'ai pas eu l'occasion de lui parler encore.

655

Deuxièmement, nous avons également en effet loué des espaces de stationnement sur la rue Notre-Dame, sur le terrain adjacent à K-3, partie de K-3, mais qui est loué par Canterm du Port de Montréal. Encore une fois, pour les raisons qui tiennent à la configuration du projet que nous avons déposé, ces stationnements-là seront abandonnés parce qu'on devra y construire et aménager le talus sur la rue Notre-Dame face aux coopératives d'habitation. Alors, sur la rue

660

Notre-Dame, jusqu'où nous pouvons aller, il va falloir le remplacer, le stationnement, par ce talus sur la rue Notre-Dame, donc fermer l'entrée sur la rue Notre-Dame. Et ces camions qui appartiennent à des sociétés de transport je crois, il y a deux compagnies d'impliquées, devront trouver du stationnement ailleurs.

665

**LE PRÉSIDENT :**

J'en profite pour vous demander peut-être, vous pourriez demander aussi à ces gens où ont-ils l'intention de se diriger par la suite?

670

**M. RICHARD POULIOT :**

Je vais le faire, monsieur le président.

675

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Vous n'avez pas répondu à l'autre partie de la question, monsieur Pouliot. Si jamais le projet n'était pas approuvé, est-ce que vous considéreriez louer à nouveau pour le

même genre d'activités?

680 **M. RICHARD POULIOT :**

Bien, dans le cas de la rue Hochelaga, écoutez, ils ont un bail à long terme. Long terme, ça veut dire que je crois qu'il reste à peu près trois ans à courir sur ce bail-là. Sur la rue Notre-Dame, c'est un bail annuel dans un cas et peut-être qu'il reste une année et demie sur l'autre. Il faudrait y repenser. Je vous avouerai que je n'ai pas pris de décision à ce sujet. Mais, éventuellement, en termes d'optimisation, ce n'est pas l'utilisation optimale de ces terrains, j'en conviens volontiers. E d'autres usages, nous sommes à réfléchir à d'autres usages potentiels de ces terrains-là.

690 Mais, effectivement, il faudra respecter d'abord les obligations que nous avons prises vis-à-vis de ces clients-là, au moins pour leur permettre disons d'aller jusqu'au bout du bail qu'ils ont avec nous. Et par la suite, évidemment, nous allons réfléchir à d'autres utilisations possibles.

695 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que votre horaire de construction des nouvelles installations est un peu fait en fonction de ces baux que vous devez respecter?

700 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui. Nous avons tenu compte, disons, des obligations légales que nous avons dans l'échelonnement des constructions sur nos terrains, en effet.

705 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bergeron, une seconde question?

710 **M. YOLAND BERGERON :**

Enfin, si je comprends bien, autrement dit, K-2 ne sera pas libéré avant trois ans et ça respecte un peu ce qui avait été annoncé dans le premier document que les citernes de K-2 ne seraient pas construites avant trois ans. Mais, un peu plus loin, on lit que les engrais liquides de K-4 je crois, doivent se retrouver dans K-2. Avez-vous un nouvel ordre chronologique de vos constructions de citernes pour qu'on puisse mettre ça ensemble?

715 **LE PRÉSIDENT :**

Vous vous adressez à moi.

720 **M. YOLAND BERGERON :**

Oui.

725 **LE PRÉSIDENT :**

Les citernes du promoteur. Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

730 Monsieur le président, évidemment nous avons déposé un échéancier préliminaire. Il y a plusieurs facteurs qui vont entrer en ligne de compte avant de raffermir cet échéancier-là, mais disons une première chose. Premièrement, c'est impossible pour nous de construire trois en même temps. Il y a des considérations physiques, il y a des considérations financières aussi. C'est un projet de 40 M\$. Canterm, c'est une entreprise qui a un chiffre d'affaires de 10 M\$, alors  
735 c'est sûr qu'on ne peut pas tout faire en même temps.

Deuxièmement, comme je le disais à l'instant, nous avons des obligations légales à rencontrer. On ne peut pas comme ça carrément décider de déchirer un bail, puis disons de mettre à la porte finalement le locataire. De sorte que nous avons essayé d'établir l'échéancier de  
740 telle manière qu'il respecte ces obligations-là. Et c'est en vertu de cela que nous allons juger, disons, ce qui viendra en premier par rapport à ce qui viendra en deuxième.

**LE PRÉSIDENT :**

745 Est-ce qu'il est possible, puisque nous sommes dans le domaine des hypothèses, le jour où vous annoncez à votre locataire qu'il doit partir dans trois ans et qu'il se trouve lui-même un nouveau site l'année prochaine, est-ce qu'il se peut que vous acceptiez qu'il abandonne son bail avant terme?

750 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui, certainement, monsieur le président. Si le locataire est d'accord pour quitter les lieux avant l'échéancier, oui, il n'y a aucun problème.

755 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce qu'à ce moment-là, ça pourrait modifier votre planification des constructions sur les divers sites?

760 **M. RICHARD POULIOT :**

Ça se pourrait, mais à la condition que, disons parallèlement à tout ça, nous ayons des

765 clients qui soient prêts à prendre les réservoirs que nous allons construire. Parce qu'une  
entreprise comme celle-là, c'est une entreprise qui est très intensive en capital. Il faut dépenser et  
investir beaucoup d'argent avant que des revenus ne soient générés. Évidemment, les banquiers  
ne raisonnent pas comme ça, eux, de sorte qu'il faut s'assurer en même temps que nous  
construisons, que vous avez un client qui va prendre le réservoir. De sorte que, effectivement, si  
le locataire est d'accord, nous allons carrément mettre fin au bail et la construction se fera en  
fonction des contrats qui seront négociés avec la clientèle à venir.

770 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que Canterm est une compagnie qui est inscrite à la bourse? Qui peut faire une  
émission de nouvelles actions pour accumuler un certain capital?

775 **M. RICHARD POULIOT :**

Canterm est une entreprise privée avec deux actionnaires. Actuellement, il n'est pas  
question de faire d'émission publique, mais nous avons évidemment des relations très étroites  
780 avec des banques essentiellement, des sociétés financières qui nous financent à l'heure actuelle.  
Et qui, en passant, sont très intéressées à ce que l'expansion ait lieu. Évidemment, Canterm est  
une bonne compagnie mais une compagnie qui a besoin de beaucoup de financement et qui le  
trouve à travers le réseau financier des institutions financières.

785 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bergeron?

790 **M. YOLAND BERGERON :**

Monsieur le président, avec l'usage, on s'est rendu compte que les stationnements au K-  
2 et au K-3 ont des impacts très négatifs sur le quartier résidentiel qui est limitrophe, que ce soit  
pour le bruit généré par les freins, les compresseurs; la poussière qui lève du terrain qui est non  
asphalté, qui est en roche; également au va-et-vient de ces camions-là du site où ils sont  
795 stationnés et de l'origine, c'est-à-dire le Port de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

800 Excusez-moi, monsieur Bergeron. Vous parlez des camions-citernes qui vont se  
ravitailler chez Canterm ou vous parlez des camions à conteneurs qui sont locataires en ce  
moment?

**M. YOLAND BERGERON :**

805 Sur le site K-3, qui est le côté sud, il s'agit en partie de camions-citernes où on peut lire :  
«Produits alimentaires». Sur le côté K-2, ce sont surtout des remorques de conteneurs qu'on peut  
voir. Ce sont ces camions-là dont je parle. Je parle des deux stationnements.

**LE PRÉSIDENT :**

810 Parce que j'aimerais que dans notre discussion, on sache toujours à quels camions on fait  
référence, puisque l'avenir et le projet que nous étudions vise à remplacer, disons, ou à éliminer  
les camions, les porte-conteneurs et à, par contre, conserver les transports de produits liquides.

815 **M. YOLAND BERGERON :**

Mais, moi, mon idée, c'est que présentement ces camions-là qui sont stationnés là  
génèrent beaucoup d'impacts négatifs dans le quartier.

820 **LE PRÉSIDENT :**

Et eux vont disparaître.

**M. YOLAND BERGERON :**

825 Oui, mais pas avant trois ans, si je comprends bien, pour K-2. À moins qu'un bon  
samaritain veuille bien leur donner un endroit. Et ici on a la chance d'avoir des contacts, si j'ai  
bien compris, avec les gens du Port de Montréal. Alors, comme je comprends que ces gens-là  
sont aussi ensemble...

830 **LE PRÉSIDENT :**

Vous le supposez.

835 **M. YOLAND BERGERON :**

Oui. Bien, enfin, c'est ce qu'on a compris l'autre jour. Il y a plusieurs rencontres que ces  
gens-là s'assoient à la même table. Monsieur Bourassa disait qu'au niveau des poussières, il  
avait réuni plein de gens du Port de Montréal, de Canterm...

840 **LE PRÉSIDENT :**

Pour le contrôle des émissions et des poussières, oui.

845 **M. YOLAND BERGERON :**

Mais ça doit être la même chose pour d'autres problèmes. Moi, je passe souvent devant la rue Notre-Dame près de Cast, et à l'ouest de la compagnie Cast, il y a une partie du village de Longue-Pointe qui a été expropriée il y a quelques années, la rue Caty-Bruneau et la rue de Boucherville. Il y avait un cénacle qui a été démoli et des maisons aussi. Et ça a fait place, ça, à un grand stationnement, un grand stationnement aménagé par le Port de Montréal qui est asphalté, qui est éclairé, qui est clôturé. Et il est toujours vide. Et les camions partent de chez Cast, qui est juste à côté de ce stationnement-là, prennent la rue Notre-Dame, traversent les quartiers résidentiels de Longue-Pointe et de Tétreaultville pour aller se stationner sur le terrain de Canterm qui est non asphalté et qui produit beaucoup de poussières, évidemment.

Alors, je me demandais si, à ce moment-là, est-ce qu'on est obligé d'attendre trois ans? Est-ce qu'on pourrait arriver à un accord pour que les camions déménagent au plus vite sur ces terrains-là qui semblent libres.

860

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

865 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, ça m'est difficile de prendre des décisions pour des entreprises. Ce que je disais tout à l'heure, c'est que nous avons conclu des ententes avec ces entreprises et dans un bail, c'est un contrat entre deux parties, il faut que les deux soient d'accord. Si le locataire est d'accord à quitter plus tôt que la fin de son bail, c'est évident que ça nous fera plaisir disons de pouvoir commencer la construction avant l'échéancier qui est prévu là. Alors, je m'en tiendrai à ça, monsieur le président, parce que malheureusement je n'ai pas de contrôle sur ce que nos locataires peuvent faire.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bergeron, le promoteur a votre message, à savoir que vous aimeriez que les camions déménagent le plus vite possible.

880 **M. YOLAND BERGERON :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

885

Merci.

**M. YOLAND BERGERON :**

890           Toujours dans le camionnage, si on veut rester sur le site de Canterm, à ce moment-là, est-ce que tout dépendant de ce qui sera autorisé de construire, est-ce qu'il est possible, à ce moment-là, de déménager le stationnement K-2, qui est derrière les coopératives, plus à l'est, c'est-à-dire près de la rue Lakefield et donc éloigné des résidences? Ça demeure sur les terrains d'Olco. Ou même sur K-5, qui est encore plus à l'est, sur les terrains près de la rue Notre-Dame et de Lakefield. De même que les camions-citernes de RC Transport qui sont stationnés sur le 895 côté sud de la rue Notre-Dame seraient davantage plus près de leur garage, qui est au coin de Notre-Dame et Lakefield, s'ils étaient situés sur K-5. Ça, c'est sur les terrains de Canterm. Est-ce que c'est possible, dans un court laps de temps, de déménager ces...

900           **LE PRÉSIDENT :**

          D'accord. Mais je me demande, est-ce que nous parlons à nouveau des mêmes camions et des mêmes deux sites de stationnement? Si oui, il me semble que la réponse a été assez claire tout à l'heure. Ces deux stationnements n'existeront plus comme tel.

905

**M. YOLAND BERGERON :**

          Oui.

910           **LE PRÉSIDENT :**

          On nous a dit dans trois ans ou peut-être moins, mais je ne pense pas qu'on puisse aller plus loin. Monsieur Pouliot.

915           **M. RICHARD POULIOT :**

          Ça m'est difficile d'aller plus loin, monsieur le président, pour les mêmes raisons que j'évoquais. Quand vous avez un contrat, il y a deux parties et il faut les respecter. Dans ce projet, encore une fois, les stationnements vont disparaître à cause des nécessités de ce projet-là. Si ça 920 peut se faire plus vite que trois ans ou deux ans, je vais être le premier heureux.

**LE PRÉSIDENT :**

          Merci. Alors, monsieur Bergeron, si je comprends bien, vos vœux vont être exaucés en ce qui concerne ces deux stationnements, sauf que la période de temps que vous souhaitez 925 pourrait être allongée un peu. Donc, ça pourrait prendre jusqu'à trois ans avant que ces camions ne se trouvent un autre stationnement. Et comme le disait monsieur Bourassa hier, on encourage de plus en plus des stationnements asphaltés pour limiter les poussières.



930 Et je pense que si j'ai bien compris votre intervention hier, on encourage fortement, on peut parfois inciter avec des règlements ou des réglementations des opérations à modifier leur pratique. Monsieur Bourassa?

**M. YVES BOURASSA :**

935 Oui, on peut inciter fortement, monsieur le président, les compagnies à asphaltter leur terrain, mais souvent, comme dans ce cas-là, par exemple, on a été amené même à prendre des procédures. Il y a deux ans, si je ne me trompe pas, on a pris des poursuites contre cette compagnie-là qui gare ses camions là. Et puis on a fait des suivis par la suite. Mais la compagnie  
940 a décidé d'épandre des abat-poussières, du calcium liquide au lieu d'asphalter.

Dans le cas de cette compagnie-là, c'est encore plus compliqué, puisqu'elle a un bail – monsieur Pouliot nous parle de trois ans – je ne verrais pas qu'ils dépenseraient., je ne sais pas, quelques centaines de milliers de dollars pour quelque chose qui ne leur appartiendrait pas. Mais  
945 il y a des moyens alternatifs comme des abat-poussières qu'on fait épandre régulièrement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bourassa.

950 Monsieur Bergeron, vous avez déjà posé trois questions. Vous pouvez vous réinscrire au registre.

**M. YOLAND BERGERON :**

955 Je pourrais peut-être juste terminer sur le camionnage, je pourrais revenir sur d'autres sujets par après?

**LE PRÉSIDENT :**

960 Allons-y.

**M. YOLAND BERGERON :**

965 Si vous permettez. Puisqu'on est encore pris pour avoir les camions à circuler dans nos quartiers résidentiels pour encore un petit bout de temps, avant que le projet n'aboutisse, parce que la Ville de Montréal a parlé à un moment donné du plan de camionnage et on sait que le plan de camionnage qui a été adopté en 99-2000 oblige les camionneurs à emprunter la rue Notre-Dame 24 heures sur 24 entre le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine... bien, à l'ouest du tunnel  
970 Louis-Hippolyte Lafontaine mais, en fin de compte, dans notre quartier résidentiel, c'est

entre le tunnel et la rue Lakefield. Par la suite, c'est de 19 h à 7 h quand on s'en va à Montréal-Est et c'est interdit en tout temps quand on arrive à Pointe-aux-Trembles, passé Saint-Jean-Baptiste.

975            Quand on parlait d'harmoniser les règlements de Montréal avec ceux de Montréal-Est, dans le fond, ce qu'il faut faire, c'est avoir la même réglementation qu'ils ont à Montréal-Est, c'est-à-dire interdire le camionnage de 19 h à 7 h et non l'inverse. C'est-à-dire, enfin, j'espère que ce n'est pas demander à la Ville de Montréal-Est de faire l'inverse.

980            Et monsieur Archambault qui en discutait ne semblait pas détenir de solution. Alors, on se demandait, nous, si la Ville accepterait à court terme d'interdire le camionnage sur la rue Notre-Dame de 19 h à 7 h, de la rue Dickson à la rue Lakefield. Parce que maintenant, à partir de la rue Dickson, les camions-citernes de produits dangereux qui utilisent le Pont Jacques-Cartier, qui prennent la rue Notre-Dame vers l'est, à partir de Dickson peuvent emprunter l'autoroute Souigny, 985 se diriger jusqu'à l'autoroute 25, ça communique ensemble. De l'autoroute 25, ils vont rejoindre l'autoroute 40 – on est toujours sur un circuit autoroutier – et, par la suite, l'autoroute 40, on se dirige jusqu'à la rue Marien pour redescendre à notre site industriel de Montréal-Est. Et, de cette façon-là, on a évité les quartiers résidentiels de Longue-Pointe, de Tétéreaultville et autres, si on voulait passer sur la rue Sherbrooke par exemple.

990            Alors, est-ce que la Ville accepterait cette solution-là?

**LE PRÉSIDENT :**

995            Merci pour votre question. Avant de la diriger à la table des personnes-ressources, je vous signale qu'hier soir, on a discuté de ce sujet, et dans l'après-midi aussi d'hier. Et que vous trouverez dans les transcriptions des informations qui concernent les raisons pour lesquelles les camions peuvent ou ne peuvent pas circuler dans certains secteurs. Madame Giroux.

1000          **Mme MICHÈLE GIROUX :**

J'appellerais, si vous le permettez, monsieur Guy Bédard à ce sujet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1005          Merci. Monsieur Bédard.

**M. GUY BÉDARD :**

1010          Bonsoir! Hier soir, monsieur Archambault, qui a été désigné pour représenter la Ville de Montréal mais qui est aussi directeur de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, a précisé deux choses concernant cette question. La première, c'est que...

**LE PRÉSIDENT :**

1015

Monsieur Bédard, vous me parlez à moi.

**M. GUY BÉDARD :**

1020

Désolé. La première, c'est que l'interdiction de nuit des camions sur la rue Notre-Dame dans Montréal-Est, elle est réelle. Toutefois, elle n'empêche pas les camions d'origine locale, donc provenant des entreprises de Montréal-Est, de circuler sur Notre-Dame.

1025

La deuxième, c'est qu'il y aura des études de circulation réalisées au cours des mois qui viennent pour déterminer les mesures à prendre concernant justement la rue Notre-Dame dans Mercier-Est. Plusieurs solutions s'offrent, mais avant de prendre une décision sur la meilleure solution à adopter, ça nécessite notamment de connaître mieux l'origine-destination des camions qui passent sur cette artère-là. Voilà ce qui a été dit.

1030

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez bien compris le circuit dont parlait monsieur Bergeron tout à l'heure?

**M. GUY BÉDARD :**

1035

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1040

Est-ce que vous voulez commenter sur ce circuit ou, à tout le moins, dire que vous le regarderez parmi d'autres?

**M. GUY BÉDARD :**

1045

On le regardera parmi d'autres. Je ne pourrais pas m'exprimer encore une fois, tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas des études de circulation, on ne pourra pas déterminer de circuit à emprunter pour les camions.

**LE PRÉSIDENT :**

1050

Merci. Alors, monsieur Bergeron, je pense que votre message est là. Les circuits sont à l'étude.

**M. YOLAND BERGERON :**

1055

Ils peuvent se référer au mémoire que nous avons déposé en l'an 2000. Sur le sujet.

**LE PRÉSIDENT :**

Et à celui que vous déposerez dans un mois, peut-être?

1060

**M. YOLAND BERGERON :**

Oui. Non, mais je faisais allusion au mémoire sur les consultations publiques sur le plan de camionnage de 99.

1065

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous attendrons vos commentaires sur ce sujet dans votre mémoire.

1070

**M. YOLAND BERGERON :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1075

Merci. Madame Célyne Piché.

**M. RICHARD POULIOT :**

1080

Monsieur le président, est-ce que je pourrais faire à ce moment-ci juste une petite précision?

**LE PRÉSIDENT :**

1085

Certainement.

**M. RICHARD POULIOT :**

1090

C'est parce que tout à l'heure, on a fait référence à une poursuite en justice contre – je vais reprendre l'expression - «cette compagnie-là». Je voudrais simplement préciser que la compagnie en question, ce n'est pas Canterm. Juste pour pas qu'il y ait de confusion.

**LE PRÉSIDENT :**

1095

Merci, monsieur Pouliot.

Madame Piché, bonsoir!

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1100

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

1105

Vous qui nous avez permis d'aller nous coucher plus tôt hier soir en acceptant de...

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1110

Si vous saviez, monsieur, c'est depuis 10 h 30 que je voulais le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute.

1115

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Juste ouvrir une petite parenthèse. Monsieur Bourassa a dit quelque chose en rapport au stationnement qu'il y avait de la poussière et il disait quelque chose qui palliait. Mais j'ai vraiment pas compris ce qu'il voulait dire.

1120

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Bourassa, vous avez parlé d'au lieu d'asphalter...

1125

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1130

... d'étendre un produit qui abat la poussière et c'est à base de calcium. Et il va nous répéter le nom du produit en question.

**M. YVES BOURASSA :**

1135

Oui, monsieur le président. Il y a plusieurs types de produits qui peuvent être utilisés. Il y a des produits qui sont des lignosulfates, qui sont des produits qui abattent la poussière finalement, qui empêchent cette poussière-là d'être transportée par le vent. Il y a du calcium liquide également. Sauf que ces produits-là sont bons seulement pour un certain temps. Quand il pleut, bien, évidemment trop fréquemment, bien ces produits-là sont lavés et il faut en épandre d'autres.

1140

1145 Alors, notre service réagit aux plaintes qui sont reçues de citoyens. On va vérifier et on envoie des avis, on demande des correctifs. S'ils ne sont pas appliqués, bien, on prend des procédures légales.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Merci.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1155 Donc, si je comprends bien, il n'y a pas vraiment quelque chose qui pourrait atténuer avant que si leur projet se concrétise, atténuer vraiment. Parce qu'il y a quand même une piste cyclable aussi sur Notre-Dame et ça ramasse la poussière sur Notre-Dame comme c'est pas possible. Je comprends la coopérative, c'est l'autre bord de la rue. Mais ça ramasse beaucoup, beaucoup de poussières, à part des motos qui passent aussi l'été, des fois ça dérape. Il y a des cyclistes qui manquent de déraper. Il y a un arrêt d'autobus juste en face de là aussi. Ça fait que tout se retrouve tout au même endroit et c'est vraiment problématique. Je ne sais pas qu'est-ce qui pourrait être plus économique pour eux autres, pour pallier à ça, au moins atténuer.

**LE PRÉSIDENT :**

1165 Je pense que ce que monsieur Bourassa disait, c'est qu'il y a des produits pour atténuer justement et qu'il s'assure que les compagnies en question les utilisent. Monsieur Bourassa.

**M. YVES BOURASSA :**

1170 Tout à fait, monsieur le président. C'est la façon dont on fonctionne.

**LE PRÉSIDENT :**

1175 La solution finale, ce serait d'asphalter mais monsieur Pouliot nous a expliqué que, raisonnablement, on ne peut pas demander à quelqu'un qui est là pour un an ou deux d'asphalter un terrain qui, de toute façon si le projet se réalisait, serait obligé d'être désasphalté pour construire des merlons pour servir de – j'oublie le terme – d'aire de déversement, en cas de déversement, pour retenir les huiles dans les réservoirs. Donc, d'ici là, je pense que c'est la solution d'épandre des produits abat-poussières et de faire une surveillance. Et monsieur Bourassa dit qu'ils répondent aux plaintes qui leur sont adressées.

1180 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Mais il n'y a aucune loi, aucune réglementation qui oblige un commerçant ou une

1185 entreprise, vu que c'est une question de sécurité publique aussi, ce n'est pas une question  
seulement de pollution, que la rue Notre-Dame n'appartient pas à cette entreprise-là, donc il doit y  
avoir une certaine manière d'obliger peut-être que...

**LE PRÉSIDENT :**

1190 D'accord. Alors, monsieur Bourassa, s'agit-il d'une réglementation?

**M. YVES BOURASSA :**

1195 Oui, effectivement, la réglementation prévoit qu'il ne doit pas y avoir de poussières qui  
soient émises d'un terrain. Il ne doit pas y avoir également de matières qui sont entraînées sur les  
voies publiques. Puis on applique cette réglementation.

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Donc, la réglementation est là.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1205 Merci beaucoup. Bon, concernant – ce n'est pas des grosses questions ce soir – le K-3.  
Je ne sais pas s'il y a une possibilité qu'on regarde la carte? c'est une question vite, vite.

**LE PRÉSIDENT :**

1210 Absolument. Pouvez-vous projeter la carte qui montre le site K-3?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, toute la carte.

1215 **LE PRÉSIDENT :**

Toute la carte. Tous les sites.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1220 J'ai juste deux petites choses. Moi personnellement, je ne suis pas calée là-dedans mais  
je regarde la comparaison de tous les projets, dans le K-3, les deux réservoirs qui sont là, il y a  
un grand espace qui descend. Est-ce que c'est parce que Canterm projette ultérieurement...

1225 **LE PRÉSIDENT :**

Un instant. Lorsque vous dites : «un grand espace qui descend» où?

1230 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Les deux nouveaux réservoirs qu'ils veulent faire au K-3, ici, la ligne bleue, je pense c'est qu'est-ce qu'ils veulent faire, le fossé?

1235 **LE PRÉSIDENT :**

Les lignes bleues, ce sont des petits murets pour produire une espèce de cuvette qui va retenir le liquide qu'il y a dans le réservoir au cas où le réservoir se viderait.

1240 **Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Mais l'espace, il y a un grand espace, si on compare avec les plans d'ailleurs, est-ce que c'est parce que Canterm ultérieurement veulent construire un nouveau petit réservoir là?

1245 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais demander au promoteur de nous décrire les espaces en question.

**M. RICHARD POULIOT :**

1250 Monsieur le président, essentiellement sur K-3, compte tenu que... ça, c'est l'aire de quai d'abord. Il y a une partie sur le front de quai qui n'appartient pas à Canterm mais qui demeure au Port de Montréal. Par conséquent, sur lequel on ne peut pas construire de réservoir.

1255 Par ailleurs, il nous faut de l'espace pour circuler sur le site. Donc, il faut une route qui fait tout le tour.

**LE PRÉSIDENT :**

1260 Donc entre les lignes doubles bleues, qui décrit la position des petits murets, et la ligne noire qui marque la limite de propriété, l'espace qui est là, il y a une route qui va...

**M. RICHARD POULIOT :**

1265 Il faut qu'il y ait une route d'accès pour nous et d'accès éventuellement pour le Service d'incendie, si jamais il y a un problème. Comme vous le soulignez, les lignes bleues indiquent les limites des cuvettes de rétention à l'intérieur desquelles il faut, bien comme mentionné, au



cas de déversement, il faut s'assurer qu'il y ait une cuvette pour retenir le produit et ces cuvettes sont déterminées en fonction de la réglementation existante. Donc, elle doit avoir une certaine superficie. Et on ne peut pas construire autre chose à l'intérieur. Si on construisait un réservoir additionnel, il faudrait agrandir la cuvette. À ce moment-là, on serait rendu carrément dans le fleuve pour être bien franc.

1270

**LE PRÉSIDENT :**

Et la ligne noire, en foncé, c'est la limite de la propriété du Port de Montréal et non de votre propriété, puisque vous êtes locataire.

1275

**M. RICHARD POULIOT :**

En effet, oui.

1280

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est plus clair, madame Piché?

1285

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui. Oui. C'est assez clair. C'est juste parce que je voyais l'espace, comme un espace supplémentaire. Puis aussi au K-1, là, je ne l'ai pas vu dans le nouveau projet, le DA1, mais dans l'ancienne carte qu'on a, il y a un réservoir qu'ils veulent construire, que Canterm veut construire, puis il y en a un autre en attente d'autorisation. J'arrive pas à comprendre. Est-ce qu'il a eu l'autorisation ou il ne l'a pas eue?

1290

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que nous l'avons vu aujourd'hui. Il est déjà construit celui qui était en attente d'autorisation? Est-ce que c'est le numéro 25 sur la carte?

1295

**M. RICHARD POULIOT :**

C'est exact, monsieur le président.

1300

**LE PRÉSIDENT :**

Il est construit. Il est là. Le numéro 25.

1305

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Ça s'est fait vite. Pour cette question-là, c'est parfait. Merci.

1310

**LE PRÉSIDENT :**

Les autorisations sont plus rapides que la lecture des documents.

1315

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, c'est parce qu'on n'a pas eu de consultation publique.

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Nous aussi, on a lu « en autorisation » et aujourd'hui on a vu que non seulement il a été autorisé, mais il a été construit. Madame Gagnon approuve.

1325

**Mme DIANE GAGNON :**

C'est parce qu'il s'agit d'un petit réservoir de moins de 10 000 kilolitres. La demande a été faite il y a un certain bout de temps. Je pense que André Antoine pourrait nous donner plus de détails, si nécessaire. Donc, vu que ce n'est pas le même processus, il n'y a pas de processus de consultation à ce moment-là.

1330

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1335

Concernant le petit chemin que, des fois, je ne sais pas si c'est Canterm ou le Port de Montréal qui l'utilise pour attacher les cordes de bateau dans notre parc Bellerive, il est tout en terre. Et c'est sûrement des véhicules lourds qui passent dans ce chemin-là. Et parfois, quand il pleut et tout ça, ça fait vraiment des gros fossés, ça fait plein de boue. Est-ce qu'il y a possibilité de l'aménager un peu mieux, que ça soit plus propre, puis qu'en même temps ça ne cause pas des gros fossés pleins d'eau l'été, de l'eau stagnante pour les insectes, tout ça.

1340

**LE PRÉSIDENT :**

1345

D'accord. Nous sommes allés voir ce petit chemin aussi, puisque vous l'aviez mentionné, mais il était en glace hier. Et encore aujourd'hui. Alors, je vais demander au promoteur de nous décrire comment ce chemin est utilisé et de répondre aussi à vos préoccupations. Monsieur Pouliot.

1350

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, le Port de Montréal a installé un bollard disons qui...

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut le voir sur la carte?

1355 **M. RICHARD POULIOT :**

Je pense que non.

**LE PRÉSIDENT :**

1360

Il est un peu trop loin?

**M. RICHARD POULIOT :**

1365

Oui, il est peut-être un peu trop à l'écart, mais ceci dit, essentiellement, nous devons aller attacher parfois les devants des navires quand un navire dépasse notre quai. D'où le chemin. Mais, écoutez, je vais demander, je vais voir ce qu'on peut faire pour améliorer l'état de ce chemin-là au cours de l'été qui vient, pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'accumulation de boue.

1370

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1375

Oui, oui. C'est parfait. C'est juste pas oublier de ne pas mettre des roches. Ça va inciter les jeunes et les moins jeunes à les lancer qu'on sait pas où. S'il y a une possibilité.

**LE PRÉSIDENT :**

1380

Merci de cette recommandation. Avez-vous une autre question?

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1385

Oui. L'autre question, c'est concernant tous les pipelines, les réseaux souterrains, tout ça. Quand il y a une fissure ou qu'il y a un bris, nos aqueducs aussi passent en dessous de la terre, puis tout ça. Puis Dieu seul sait qu'à Montréal, on a de la difficulté à les garder en bon état. Si un aqueduc d'eau a des fissures et que, malheureusement, il y a un bris aussi d'un pipeline ou d'un réseau qui appartient à des compagnies comme ça, qu'est-ce qui se passe? Est-ce qu'il y a une contamination? Comment c'est détecté? Comment c'est réparé?

1390

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Je vais demander trois choses, suite à votre question. Comment on s'assure que ces pipelines d'abord ne fractureront pas? Comment on s'assure qu'il n'y aura pas un mélange avec les eaux qui drainent les égouts ou les eaux pluviales? Et comment vous procédez pour suivre ces pipelines et pour les réparer s'il y a une fissure?

**M. RICHARD POULIOT :**

1400 Monsieur le président, je vais demander d'abord à monsieur Pichette de répondre à ces questions. J'ajouterai peut-être un commentaire à la fin.

**LE PRÉSIDENT :**

1405  
Merci.

**M. PAUL PICHETTE :**

1410 Monsieur le président, dans les traversées de route en général, le pipeline n'est pas le seul conduit qui traverse. Si on prend sur la rue Hochelaga, on a traversé avec des pipelines d'une dizaine de pouces et, auparavant, on met des manchons, des manchons de peut-être 14, 15, 16 pouces dépendant de la grosseur du pipeline principal qu'on va passer. Ces manchons-là vont d'un côté à l'autre de la rue, du terrain de Canterm au terrain de Canterm. Alors, s'il y avait  
1415 une fuite de pipeline, le produit se retrouverait d'un côté ou de l'autre de la propriété et non pas sur les réseaux d'aqueduc de la municipalité.

**LE PRÉSIDENT :**

1420 Donc, pas à proximité des autres tuyaux.

**M. PAUL PICHETTE :**

1425 Pas à proximité. Maintenant, dans l'opération normale, il y a également des questions de pression. La Ville, son réseau de tuyauterie est pressurisé. Nos tuyaux de tuyauterie sont également pressurisés. La contamination dont madame parle pourrait survenir possiblement s'il y avait une nappe de pétrole dans un endroit et que la municipalité aurait des tuyaux qui seraient soit en réparation ou quelque chose qui ferait qu'il y aurait une succion.

1430 De façon à s'assurer que ça ne se produit pas, il y a maintenant une réglementation du ministère de l'Environnement qui nous exige à mettre des bouchons imperméables, si vous voulez, lorsqu'on passe près d'une conduite municipale, d'une conduite d'eau potable.

Monsieur Antoine connaît très bien la réglementation et pourrait vous en parler plus

1435 longuement.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, là où il y a proximité, votre pipeline a une protection additionnelle.

1440

**M. PAUL PICHETTE :**

Dans tous les cas pour nous, lorsque nous traversons les rues, nous traversons dans des manchons. Dans le cas, par exemple, où on passerait près d'une borne-fontaine, sans la croiser mais près, la borne-fontaine fait partie du réseau d'aqueduc d'eau potable de la municipalité, en plus, on va mettre de l'étanchéité, des matériaux étanches entre le réseau et nos conduites.

1445

**LE PRÉSIDENT :**

Et l'autre partie de la question, c'est comment est-ce que vous surveillez vos pipelines et comment faites-vous pour détecter des fuites?

1450

**M. PAUL PICHETTE :**

Les fuites sont détectées très rapidement. Si la fuite est majeure, elle va se détecter de la même façon qu'une fuite d'eau se détecte dans les rues de la municipalité. Vous allez le retrouver en surface ou à différents endroits.

1455

Maintenant, tous les transferts de produits pétroliers sont mesurés. C'est terriblement dispendieux. Soit mesurés par des appareils de mesure de différents types, des appareils mécaniques, des appareils électroniques, quoi que ce soit, mais également, en général, lorsqu'il y a un transfert par pipeline, il y a des entreprises indépendantes qui sont des jaugeurs, qui viennent prendre les mesures des réservoirs desquels on va livrer et du réservoir auquel on va livrer. Et on travaille à 99 % du temps sur des réservoirs qui sont statiques. Ça se voit pratiquement pas de pomper dans un réservoir à partir duquel quelqu'un d'autre est en train de soutirer du produit. Dans ces calculs-là, on prend les mesures avant, les mesures après, les mesures brutes, les mesures à température observée et les corrections de température se font. Et s'il y a un débalancement, on s'en aperçoit immédiatement.

1460

1465

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pichette. Monsieur Pouliot.

1470

**M. RICHARD POULIOT :**

J'allais simplement ajouter, monsieur le président, à l'intérieur des terminaux, tout notre

1475

réseau de conduites est hors terre et nous faisons des rondes continues, 24 heures par jour. Tous les 4 heures, nous faisons la ronde et les gens doivent vérifier la tuyauterie partout. Ce à quoi faisait référence monsieur Pichette, c'est quand nous traversons les rues, il est évident qu'on ne peut pas mettre les tuyaux hors terre. Alors, il faut les enterrer. Et nous vérifions l'inventaire continuellement de nos pipelines, et c'est en vérifiant les inventaires qu'on découvre... s'il y a une fuite, on va la découvrir tout de suite. Et si ce n'est pas nous, c'est notre client qui va le trouver très rapidement.

1480

**LE PRÉSIDENT :**

1485

Merci, monsieur Pouliot.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1490

Madame Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1495

Merci pour la réponse. C'est juste que le monsieur a dit une phrase qu'il détecte les fuites aussi bien qu'on détecte nos fuites dans nos aqueducs. J'ai eu un gros doute. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1500

Moi, ses paroles m'ont fait réfléchir au point suivant. Si on payait l'eau le même prix qu'on paie l'essence, il y aurait beaucoup moins de fuites dans les systèmes d'aqueduc.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

1505

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1510

J'appelle maintenant madame Nicole Loubert. Bonsoir, madame Loubert!

**Mme NICOLE LOUBERT :**

1515

Bonsoir à tous! Je voudrais poser des questions particulièrement face aux documents que j'avais demandés. J'ai cru comprendre qu'ils allaient être déposés.

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne me souviens pas exactement lesquels vous avez demandés. Certains ont déjà été déposés; d'autres le seront ultérieurement.

1520

**Mme NICOLE LOUBERT :**

Je vais commencer par celui sur les scénarios normalisés et alternatifs par rapport aux bateaux. J'ai cru comprendre tantôt qu'ils allaient être déposés, mais je veux être certaine d'avoir bien entendu.

1525

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'a pas été déposé.

1530

**Mme NICOLE LOUBERT :**

Non, mais il va être déposé.

1535

**LE PRÉSIDENT :**

Il va être déposé. Tout document qui est demandé doit être déposé.

1540

**Mme NICOLE LOUBERT :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1545

Attendez, il y a une personne dans la salle qui est une personne-ressource, qui peut-être a la réponse.

**Mme LYNE MARTIN :**

1550

Lyne Martin du Port de Montréal. En fait, j'ai fait la recherche au port à savoir est-ce que ça existe, est-ce que ça a déjà été demandé. Et nos gens de sécurité m'ont répondu que ça n'a jamais été demandé parce qu'on a 23 kilomètres de quai. Donc, ce n'est pas la même situation que sur un terminal où on a un réservoir qui est toujours au même endroit et qui a toujours la même capacité. Dans notre cas, on a 23 kilomètres de quai et ce ne sont jamais les mêmes bateaux, les mêmes produits. Donc, il n'y a jamais une situation unique.

1555

Alors, si on faisait un scénario à un quai, bien, ça ne correspond pas à un autre quai et ça ne correspond pas à un type de produit particulier. Alors, chez nous, je me suis informée à savoir si la Garde côtière ou Transport Canada en avait fait eux aussi, mais c'est la même situation, parce que ce n'est jamais... chaque navire est unique; chaque quai est unique.

1560

**LE PRÉSIDENT :**

1565 Alors, donc, la réponse simple, c'est qu'il n'existe pas de scénario normalisé ou alternatif pour un bateau contenant quoi que ce soit au quai numéro 94.

**Mme LYNE MARTIN :**

1570 Non, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, madame Loubert, le document a été déposé mais il n'y a rien dedans.

1575 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Parfait. Alors, j'essaie de me rappeler, lorsqu'on avait rencontré la compagnie Canterm, il y a quelque temps, je pense en avril dernier, je me souviens avoir posé des questions sur le bateau. Je ne me souviens pas exactement de la réponse, mais je pense quand même me souvenir que Canterm a vérifié si c'était sécuritaire ou pas. Alors, ce que j'aimerais savoir, c'est 1580 les bateaux qui sont là, est-ce qu'ils sont sécuritaires? Quelle grosseur ils vont avoir? Est-ce qu'ils vont être plus gros qu'avant? Il va y en avoir un petit peu plus souvent. Si jamais il y a deux bateaux en même temps, il y en a un qui a une explosion ou un problème, parce que là on parle de différents produits, on n'est pas capable d'évaluer. Moi, je pense que la sécurité civile a 1585 évalué les bateaux, ça ne se peut pas là qu'on ne sache pas les dangers face à un bateau. Il y a toute une mesure de sécurité après le 11 septembre et tout ça.

Alors, donc, ce que je veux savoir, c'est la sécurité relative aux bateaux pour le quai 94, les bateaux, s'ils peuvent grossir ou pas et, ainsi de suite, et s'il y a un effet domino avec les 1590 autres bateaux.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je comprends très bien votre question. Je sais par ailleurs que le promoteur 1595 nous a bien dit qu'il n'était pas responsable des bateaux ni du quai. Et je viens d'entendre madame Martin nous dire qu'il n'y a pas de scénario ou de prévisions faites au cas où il y aurait un accident de type explosion d'un bateau ou incendie total du bateau. Par contre, il y a des mesures de sécurité, par exemple, pour les navires en mer. Il y a des mesures pour placer des estacades, à chaque fois qu'un navire va au quai 94 pour les écoulements.

1600

Et je vais donc demander au promoteur s'il a autre information à ajouter et en particulier en ce qui concerne la taille des navires qui vont actuellement au quai par rapport à ceux qu'on prévoit.



**M. RICHARD POULIOT :**

1605

Monsieur le président, deux commentaires, par rapport à la taille et par rapport aux mesures de sécurité. La taille des navires ne sera pas fondamentalement différente de ceux que nous recevons présentement. C'est-à-dire, entre 250 000 barils et 350 000 barils, qui est la taille à peu près moyenne normale pour un navire qui transporte des produits pétroliers. Il pourrait arriver qu'à l'occasion la taille soit un peu plus grosse, mais, en général, ça ne dépasse pas beaucoup 350 000 barils.

1610

Deuxièmement, pour ce qui est des questions de sécurité, nous avons un plan d'urgence au quai et le plan d'urgence a été préparé en collaboration avec la Garde côtière et le Port de Montréal. Les navires qui arrivent à notre quai doivent, bien sûr, demander l'autorisation au Port de Montréal d'accoster à notre quai, parce que nous avons un privilège, mais un privilège, je dirais, junior. C'est le Port de Montréal qui décide parce que c'est son quai. Comme je le disais tout à l'heure, les premiers 15 mètres de la façade du quai sont la propriété du Port de Montréal. Tout est la propriété du Port de Montréal mais c'est une partie du quai qui n'a pas été louée au locataire. Ce n'est pas seulement le cas de Canterm, c'est le cas de tous les locataires du port.

1615

1620

Par conséquent, c'est le Port de Montréal qui décide à quel endroit un navire doit accoster ou peut accoster. Parce que c'est toujours son terrain. Nous, on prend charge du produit au moment où le produit arrive à terre. Donc, il faut connecter, non seulement attacher le navire autant que possible mais aussi brancher la tuyauterie sur le navire pour pouvoir décharger.

1625

Je mentionne ça parce que nous avons comme pratique et comme entente des ententes avec des entreprises qui d'abord vont faire la connexion et la déconnexion au navire et qui vont servir d'entreprise en cas d'urgence, s'il y a un déversement, s'il y a un feu, avant que la Garde côtière et d'autres institutions n'entrent en ligne de compte. Nous sommes tous membres... j'ai le terme anglais, le ECIC, c'est SIMEQ, c'est ça, qui est une organisation privée, une corporation privée qui fait, je dirais, l'intervention de première heure au moment d'un incident majeur sur le fleuve Saint-Laurent. De sorte qu'il y a quand même des mesures qui sont en place si jamais il y avait un problème majeur.

1630

1635

Cependant, dans notre situation à nous, le mouvement des navires, ce n'est pas une question que Canterm décide de faire. C'est une question qui est vraiment décidée par la capitainerie du Port de Montréal. Maintenant, c'est sûr que si vous avez plusieurs navires en même temps, bien, on va cédule avec la capitainerie les heures d'arrivée, de départ des navires pour éviter qu'il y ait des accidents.

1640

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pouliot.

1645

Madame Martin, si vous voulez bien, j'aimerais vous poser quelques questions en ce qui concerne la sécurité et le contrôle des conditions environnementales dans le Port de Montréal. D'abord, vous nous avez bien dit qu'il n'existe pas de scénario normalisé ou alternatif pour un accident, ce qu'on appelle un accident industriel, mais qui se passerait sur un navire plutôt qu'une

1650

citerne à terre. Est-ce qu'il existe d'autres plans de mesures de sécurité?

**Mme LYNE MARTIN :**

1655

Oui. En fait, il n'y a pas de scénario normalisé ou comme du même type que ce qui a été fait dans le cadre de l'étude d'impact mais, nous, on a une équipe de sécurité, il y a tout un groupe de sécurité qui s'occupe de sécurité, dans le fond, 24 heures par jour, 7 jours sur 7. Donc, ces gens-là ont des plans d'urgence complets, comme on mentionnait, avec tous les locataires qui ont des navires. Surtout depuis le 11 septembre, il y a tout le nouveau code, le ISPS. Moi, je ne suis pas en sécurité, je rapporte ce que je sais, mais c'est certain qu'on a des plans d'urgence de toutes sortes qui sont faits. On fait partie aussi avec l'entraide, etc. partout et on a un plan d'urgence très complet qui est fait.

1660

**LE PRÉSIDENT :**

1665

Est-ce que ces plans existent par écrit? Est-ce qu'il y a des documents qui décrivent les mesures appliquées, par exemple, au cas où il y aurait un accident soit spectaculaire, soit un accident qui dépasse le simple petit feu ou le petit incendie à un navire, par exemple, au quai 94?

**Mme LYNE MARTIN :**

1670

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1675

Est-ce que ce sont des documents que vous pouvez nous déposer?

**Mme LYNE MARTIN :**

1680

Bien, je vais vérifier avec les gens de la capitainerie. Je dirais que oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1685

Est-ce que, d'autre part, vous faites une évaluation environnementale dans le cas d'un projet comme celui qui consiste à déverser ou à transvider plutôt des navires dans des citernes sur les propriétés qui vous appartiennent?

**Mme LYNE MARTIN :**

1690 En fait, au port, on est soumis à la réglementation fédérale et tout ce qu'on fait demande un examen préalable. Ce n'est pas le transfert lui-même qui va demander une étude d'impact mais bien la construction ou l'installation elle-même qui va comprendre le transfert de produits. Mais ce n'est pas ça directement qui va demander une étude d'impact, ça va vraiment être la construction ou modification d'une installation.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez demandé une étude d'impact dans le cas du projet qui nous occupe?

1700 **Mme LYNE MARTIN :**

1705 En fait, il n'y a pas de... oui, en fait, on n'était pas certains initialement si la réglementation fédérale ou provinciale s'appliquait et il n'y avait pas de déclencheur fédéral qui faisait en sorte que la réglementation fédérale s'appliquait. Sauf que nous, on demande à l'interne chez nous, on demande quand même des examens préalables.

Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'on a travaillé avec Canterm et on a demandé qu'ils ajoutent la portion fédérale qui manquait à l'étude d'impact présente.

1710 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gagnon, parmi les avis que vous avez reçus et il y a une lettre aussi, un document qui a été déposé qui indique justement que le mécanisme fédéral ne s'applique pas. Pouvez-vous commenter à ce sujet suite aux propos de madame Martin?

1715

**Mme DIANE GAGNON :**

1720 On a une entente qui a été négociée entre l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et nous pour ce qui a trait à l'application des différentes procédures. Alors, ce qui fait en sorte que quand nous, on a un avis de projet comme celui qu'on a eu de Canterm, on consulte tout de suite, on envoie une copie de l'avis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour savoir si le projet est assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

1725 Dans le cas présent, j'ai déposé la lettre qui dit que non, ce projet-là n'était pas assujéti comme tel à la loi fédérale. Alors, ce qui fait en sorte qu'il n'y avait pas de déclencheur puis que, pour nous, on a continué avec une analyse qui était celle qui est prévue à la Loi sur la qualité de l'environnement.

1730 Par contre, dans le bas de la lettre, vous allez voir qu'il y avait un paragraphe qui indiquait qu'il y aurait un examen préalable, comme dit madame, qui serait fait par le port. C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

1735 Monsieur Dériger aurait une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1740 Quand vous dites : «examen préalable», est-ce qu'on parle d'un examen préalable tel que défini par la loi canadienne ou si c'est plutôt une gestion interne? C'est-à-dire, juste pour la terminologie, pour qu'on s'entende bien.

**Mme LYNE MARTIN :**

1745 Non. Nous, même quand on le fait à l'interne, on le fait selon la réglementation.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1750 Donc, c'est un examen préalable, comme on l'entend dans la loi.

**Mme LYNE MARTIN :**

Oui.

1755 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**Mme LYNE MARTIN :**

1760 Sauf que cette fois-ci, étant donné qu'il y en avait un qui était fait, on a seulement demandé de compléter avec certains éléments qui sont compris dans la réglementation fédérale.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1765 Quels sont les éléments qui étaient manquants?

**Mme LYNE MARTIN :**

1770 Je pense que c'était la portée du projet, quelques éléments seulement qui étaient

manquants.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1775           Donc, plus en termes de raison d'être, justification. Ces éléments-là?

**Mme LYNE MARTIN :**

1780           J'ai l'impression que justification, c'était là quand même. Mais la portée.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

              Qu'est-ce que vous voulez dire par portée?

1785           **Mme LYNE MARTIN :**

              Bien, c'est un des termes qui est utilisé justement au niveau de la justification. Il y a peut-être aussi... je me souviens de celui-là, la portée, mais je ne me souviens pas s'il y avait d'autres éléments qui devaient être ajoutés, qui étaient manquants. Mais c'était relativement complet déjà.

1790

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

              Et là, actuellement, l'état d'avancement dans ce dossier-là, est-ce que c'est terminé?

1795           **Mme LYNE MARTIN :**

              Oui. En fait, c'est compris dans l'examen préalable, l'étude d'impact qui a été faite.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1800           Ce que je veux dire, est-ce que le résultat de cette évaluation-là chez vous, est-ce qu'elle est terminée?

**Mme LYNE MARTIN :**

1805           En fait, non. Nous, on attend la décision du BAPE avant de prendre une décision.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1810           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Gagnon, allez-y.

1815

**Mme DIANE GAGNON :**

Je voulais juste rajouter quelque chose pour vous donner le nom exact de l'entente. On dit que c'est l'Entente de collaboration Canada-Québec. Alors, c'est comme ça qu'on l'appelle. C'est dans le but d'harmoniser les deux procédures et essayer de s'organiser pour que les calendriers correspondent.

1820

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. J'aurais une question à vous poser, madame Gagnon, dans le cadre de l'étude de votre Direction des évaluations environnementales au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, est-ce que vous êtes satisfaite de ce que l'étude d'impact contient relativement à la sécurité de la portion activités portuaires du projet?

1825

1830

**Mme DIANE GAGNON :**

On n'a pas considéré la partie portuaire du projet parce que c'est une activité qui appartient au port et on n'a pas juridiction, si je pourrais dire, sur cette partie-là du projet.

1835

**LE PRÉSIDENT :**

Même dans le cadre d'une Entente de collaboration Québec-Canada?

1840

**Mme DIANE GAGNON :**

Non, parce que si c'était vraiment, si ce projet-là était assujéti ou déclenchait la loi canadienne, à ce moment-là on harmoniserait les deux procédures, mais la loi canadienne n'est pas déclenchée. Puis l'activité des navires qui arrivent au quai, c'est une activité qui appartient au Port de Montréal.

1845

**LE PRÉSIDENT :**

D'une certaine façon, la question que madame Loubert soulève me pose une interrogation, à savoir, nous avons examiné attentivement les merlons, les réservoirs, la possibilité d'un accident, d'une explosion d'un réservoir qui causerait un rayon X autour du réservoir, mais la possibilité que ce type d'accident, quel qu'il soit, se produise non pas dans le réservoir mais sur le navire qui vient d'accoster et qui apporte les produits liquides, à mon avis, si on regarde la disposition géographique du quai par rapport au réservoir, on est aussi près de la population que dans le cas des installations à terre.

1850

1855 **Mme DIANE GAGNON :**

Dans le cas du présent projet, ce sont vraiment les réservoirs qui sont assujettis à la procédure. J'inclus avec les réservoirs toutes les conduites et toutes les activités: aire de chargement, déchargement des camions.

1860

Par contre, l'activité portuaire n'est pas une activité qui est visée dans notre projet comme tel. Alors, elle appartient au Port. Dans ce cas-là, je ne pouvais pas l'inclure comme telle.

**LE PRÉSIDENT :**

1865

D'accord. Donc, si je comprends bien, le Port de Montréal attend les résultats de l'enquête du BAPE. Le BAPE se base aussi sur les documents obtenus du ministère de l'Environnement et des autres ministères. Quelque part, il me semble qu'il y a un trou.

1870

Et je me tourne maintenant vers monsieur Archambault aux Ressources naturelles. Monsieur Archambault, est-ce que votre ministère, qui se préoccupe de toute la réglementation en ce qui concerne les réservoirs, se préoccupe également des navires qui transportent les mêmes produits qui, un jour, se retrouvent dans les réservoirs?

1875 **M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Je dirais non, en principe, parce que c'est une activité qui est extérieure à ce que notre règlement... c'est des éléments que notre règlement ne touche pas directement. Parce que dans le fond, le transfert du produit se fait à la bride entre le navire et les installations terrestres. Notre règlement touche naturellement produit et équipement pour le produit pétrolier, mais sur terre, bien sûr, le navire étant un...

1880

D'ailleurs, je pourrais vous dire juste pour préciser, dans le cas, par exemple, des études qui se font pour le GNL, le gaz naturel liquéfié, les deux projets, là, à ce moment-là, les navires sont en cause. Parce que dans le fond, ça va être un réseau navire, pompe de déchargement, réservoir et tout ça. Et là, le fédéral et provincial, bien sûr, travaillent ensemble pour faire les évaluations qui s'imposent. Mais dans notre cas, non, on ne touche pas directement, sauf que...

1885

**LE PRÉSIDENT :**

1890

Je vous interromps tout de suite, monsieur Archambault, parce que vous dites: «Le gaz naturel liquéfié, ce n'est pas la même chose parce qu'il y a navire, pompe, déchargement.» Mais c'est exactement ce qu'il y a ici, navire, pompe, déchargement. C'est que c'est liquide en plus, sauf qu'au lieu d'être gaz, c'est essence ou bitume ou je ne sais trop, mais c'est la même chose, à mes yeux.

1895

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

1900 Je m'excuse, je me suis peut-être mal exprimé. Ce que je voulais dire, c'est que dans le port de Montréal, il y a déjà des navires qui font cet exercice de transporter des produits et de les livrer aux différents terminaux ou aux raffineries.

1905 Donc, dans le cadre du projet de Canterm, ce n'est pas une activité nouvelle. Je faisais le parallèle avec les projets de GNL parce que là, dans les deux cas, on a une activité nouvelle qui va s'ajouter sur les territoires qui sont visés, soit à Lévis et à Gros Cacouna. Et là, il n'y a pas d'activité à l'heure actuelle de navires qui viennent transporter des produits pétroliers. Vous voyez ce que je veux dire? À ce moment-là, bien sûr, l'étude d'impact en tient compte parce que c'est une activité nouvelle.

1910 Ici, on est déjà dans un port où il y a beaucoup de navires de produits pétroliers qui viennent régulièrement. Donc, il n'y a pas ajout. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas risque ou quoi que ce soit, ce n'est pas ce que je veux dire.

**LE PRÉSIDENT :**

1915 Je vous comprends très bien. Mais j'espère que vous comprenez également mon point de vue, qui est de regarder le projet dans son ensemble ou de regarder le risque qui se pose à la population riveraine, qui peut bien venir du navire autant que de la citerne et que ce serait se fermer les yeux que de dire : la limite arrête où le port de Montréal commence.

1920

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

1925 Je pourrais peut-être ajouter, pour préciser un peu les choses, de mon expérience dans la région de Québec, je sais que s'il y avait un incident à bord d'un navire, on veut protéger naturellement les gens qui sont sur la terre ferme et les installations, et tout de suite on coupe les amarres et le navire doit s'éloigner, est pris en charge par la Garde côtière avec des remorqueurs pour faire le combat d'incendie à distance de toute habitation, vous voyez.

**LE PRÉSIDENT :**

1930

Où est le remorqueur le plus près en ce moment?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

1935 Bien, à Québec, ils sont dans le port de Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

Ici?



1940 **M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Ici, à Montréal, je ne saurais pas dire cependant.

1945 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Martin, est-ce que vous savez où est le remorqueur le plus près...

**Mme LYNE MARTIN :**

1950 Oui, ils sont à proximité.

**LE PRÉSIDENT :**

... puisque pour accoster ici, on n'a pas besoin d'un remorqueur.

1955

**Mme LYNE MARTIN :**

À certains endroits, oui. Mais section 110, il y a des remorqueurs. En fait, il y en a à deux endroits. Là, on parle de section 94; donc, on est à quelques rues.

1960

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas loin.

1965 **Mme LYNE MARTIN :**

En fait, quelques quais.

**LE PRÉSIDENT :**

1970

Quelques quais?

**Mme LYNE MARTIN :**

1975 De distance.

**LE PRÉSIDENT :**

1980

Donc, question de minutes pour qu'un remorqueur vienne jusqu'ici?

**Mme LYNE MARTIN :**

Oui.

1985 **LE PRÉSIDENT :**

C'était une sous-question. J'ai une question pour vous encore, monsieur Archambault. Ensuite, je donne la parole à monsieur Dériger.

1990 Qui est votre équivalent maritime, monsieur Archambault? Est-ce que je dois m'adresser à la Garde côtière pour en savoir plus sur la possibilité d'un accident à bord d'un navire?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

1995 Oui, certainement. La Garde côtière est responsable du trafic maritime, de tous les aspects déversements, accidents et autres.

**LE PRÉSIDENT :**

2000 Est-ce que la Garde côtière est toujours rattachée à Pêches et Océans Canada ou si ça fait partie de Transport, ou les ministères se...

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

2005 Je pense qu'ils sont de Transport Canada.

**LE PRÉSIDENT :**

2010 Transport Canada maintenant. Alors, nous les avons sur la liste des personnes susceptibles de recevoir des questions de la commission. Merci.

Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2015 Madame Martin, j'aimerais revenir sur la question de la procédure. Si j'ai bien compris, il n'y avait pas de déclencheur de la loi canadienne.

**Mme LYNE MARTIN :**

2020

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2025 Mais en même temps, vous demandez un examen préalable?

**Mme LYNE MARTIN :**

2030 C'est une procédure interne. On le demande dans le cas de tous les projets qui sont sur les terrains du port.

**LE PRÉSIDENT :**

2035 De tous les projets. Donc, même s'il n'y a pas de déclencheur, vous le demandez quand même.

**Mme LYNE MARTIN :**

2040 Oui, on le demande quand même.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

D'accord, merci.

2045 **Mme DIANE GAGNON :**

Est-ce que je peux faire une précision, monsieur Béland?

**LE PRÉSIDENT :**

2050 Oui, s'il vous plaît.

**Mme DIANE GAGNON :**

2055 Parce que monsieur Archambault fait référence au projet Cacouna et Rabaska et compare à la situation actuelle. Dans le cas de Cacouna et Rabaska, la procédure fédérale est déclenchée et il y a aussi d'autres procédures qui sont déclenchées en même temps, qui fait en sorte que l'étude d'impact peut sembler couvrir beaucoup plus large que le projet actuel, mais on ne se situe pas au même niveau là. Je pense qu'il ne faut pas comparer les deux situations.

2060

**LE PRÉSIDENT :**

2065 Je comprends très bien toute la dynamique et je savais qu'il référerait à ces deux projets, je sais pourquoi les deux études où les exigences sont différentes. Mais je me place à un autre niveau.

2070 Je me place à l'échelle du public qui, d'une certaine façon, s'intéresse peu à savoir quel est le mécanisme qui déclenche une étude, vous comprenez très bien, et qui se dit: «Je suis à l'intérieur d'un cercle, mais l'accident qu'on m'a prédit ou dont on a parlé, on n'a parlé que d'un accident qui pourrait provenir d'un réservoir alors qu'il pourrait provenir peut-être – je ne dis pas que c'est le cas – mais d'un navire qui est aussi près.» Et qu'est-ce qu'on en sait?

2075 Et je constate, à ma surprise, et c'est peut-être un peu... on aurait peut-être dû avoir les gens de Transport Canada ici à la table.

Monsieur Fratolillo, justement je venais à vous, parce que vous avez dû être confronté avec ce genre de question dans la région industrielle Montréal-Est.

**M. PIERRE FRATOLILLO :**

2080 Bien, en fait, oui. Dans le cadre des activités du CMMI justement, le Port de Montréal est aussi un des intervenants qui fait partie de ce processus-là. Et surtout dans le cadre finalement des activités de notre groupe, qui est le groupe d'intervention, il y a eu des échanges à ce niveau-là. C'est-à-dire qu'il y a eu des réflexions communes avec le Port de Montréal qui ont été initiées.

2085 Je ne vous dis pas, en fait, qu'on est rendus excessivement loin finalement dans le processus d'échange et de réflexion là-dessus, mais il reste quand même qu'ils sont partie prenante du processus du CMMI. Il y a un représentant du Port de Montréal qui siège au CMMI de l'est de Montréal compte tenu justement, en fait, de cette problématique particulière.

2090 Il y a un échange d'information qui a eu lieu en ce qui a trait au mécanisme d'intervention du Port de Montréal, par exemple, dans le contexte d'un incendie sur un navire et cette intervention-là se fait de façon coordonnée avec le Service de sécurité incendie de Montréal, encore une fois. Il y a des installations, il y a des équipements, il y a une technique finalement qui est utilisée, qui est celle d'une barge finalement, il y a une barge qui a été développée et il y a des ententes avec le Service de sécurité incendie de Montréal pour mettre sur cette barge-là des équipements d'intervention.

2100 Donc, déjà, en fait, il y a sûrement beaucoup de travail qui a été fait et par le biais du CMMI lui-même, il y a des échanges. Maintenant, il est clair que notre travail a surtout été axé sur les interventions sur la terre ferme. Mais il reste quand même qu'on n'a pas exclu et évidemment, à l'avenir, il n'est pas exclu justement de réfléchir là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

2105 Je vais boucler la boucle avec monsieur Lefebvre de la Sécurité publique ou Sécurité civile? Je ne vois pas la fiche et j'ai tendance à mélanger les noms officiels. De la Sécurité

publique. Alors...

2110

**M. PAUL LEFEBVRE :**

C'est le ministère de la Sécurité publique, mais c'est la Direction générale de la sécurité civile et sécurité incendie.

2115

**LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

2120

**M. PAUL LEFEBVRE :**

Il y a deux ans, le ministère s'est associé avec la Garde Côtière et Environnement Canada pour rencontrer les municipalités riveraines le long du fleuve, le couloir finalement de Montréal jusqu'à Port-Cartier et également en Gaspésie, pour des plans d'action communautaire. La Garde côtière voulait sensibiliser les municipalités à prévoir dans des plans particuliers d'intervention concernant des fuites potentielles d'hydrocarbures par des navires.

2125

La Garde côtière exige, des installations fixes comme Canterm, des plans de mesures d'urgence et la Loi aussi de la marine marchande donne des... il y a des obligations de résultat. S'il y a un événement, au bout d'une heure, il doit y avoir tant de milliers de pieds d'estacade de posés au bout de X heures. Et si ça ne marche pas au gré de la Garde côtière, bien, ils deviennent l'organisme en charge.

2130

Puis il y a également beaucoup d'exercices annuels qui se font tout le long du fleuve, qui regroupent Environnement Canada, la Garde Côtière, Environnement Québec. Quelques fois, le ministère de la Santé aussi s'implique dans ces exercices-là.

2135

Les courants du fleuve sont connus. On sait où déployer des estacades, où le produit va se ramasser, peut être récupéré et quels endroits qui vont être sacrifiés. Le scénario peut-être le pire, ce serait une masse d'hydrocarbures en feu qui dériverait. Mais assez rapidement, je pense que le film ne devient pas assez épais pour soutenir une combustion, puis finalement ça... mais tout est prévu.

2140

Puis comme disait monsieur Archambault, s'il arrive un incident, je pense qu'ils vont briser les amarres pour que le navire dérive et pouvoir intervenir de tous bords, tous côtés avec des navires...

2145

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Lance-flammes.

2150

**M. PAUL LEFEBVRE :**

Oui.

2155

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, il ne faudrait pas être sur les îles de Boucherville à ce moment-là.

2160

Ma question est la suivante. Les estacades, ça va. On nous a expliqué et chacun sait que quand il y a un déversement, on peut agir et faire des choses qui ne sont pas toujours très efficaces et qui résultent en un dommage à l'environnement biophysique.

2165

Mais là, on parle d'autre chose, on parle de la possibilité d'un accident technologique, mais sur un navire qui contient le même produit que ce qui va éventuellement se retrouver dans les réservoirs. Et je voudrais savoir, existe-t-il des études qui ont simulé ou imaginé un accident technologique sérieux?

2170

Et je n'ai pas de doute que lors d'un incendie à bord d'un navire sur un quai, il y a eu tellement d'exemples et de cas, que les bornes-fontaines sont là, il y a de l'eau juste à côté qui coule, le fleuve est là et qu'on connaît les façons de lutter contre des incendies jusqu'à une certaine ampleur.

2175

Mais là, on parle d'un incendie ou d'une explosion peut-être sur un navire-citerne qui est à quai, près de résidences, et je voudrais savoir, est-ce qu'il y a des scénarios, est-ce qu'il y a des mesures qui ont été adoptées? Est-ce qu'on a le même genre de protocole ou de prévision que ce qui nous a été présenté, par exemple, par le promoteur et que vous avez confirmé comme étant valable, de scénarios technologiques sur terre. Est-ce qu'on a la même chose sur un navire.

2180

**M. PAUL LEFEBVRE :**

Ça n'existe pas, mais ça pourrait se faire dans certains produits très homogènes, comme si on avait un navire chargé de méthanol ou un navire d'éthanol ou d'ammoniac liquide.

2185

**LE PRÉSIDENT :**

Essence?

2190

**M. PAUL LEFEBVRE :**

Mais le problème, c'est que pour ce qui est des produits pétroliers bruts, le pétrole qui vient de l'Arabie Saoudite est différent de celui qui vient de la mer du Nord et il n'a pas les mêmes caractéristiques au niveau de l'explosion et ces choses-là. C'est difficile, je pense, à...

2195 **LE PRÉSIDENT :**

Mais en ce moment, on n'a pas de scénario pour aucun de ces produits.

2200 **M. PAUL LEFEBVRE :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

2205 Alors, on n'est même pas à l'étape de dire: «On en a pour la moitié des produits, mais pas pour les autres», on n'a rien.

**M. PAUL LEFEBVRE :**

2210 Non.

**LE PRÉSIDENT :**

2215 À votre connaissance. Alors, nous allons adresser la question à la Garde côtière canadienne.

Madame Martin.

**Mme LYNE MARTIN :**

2220 L'autre problème, c'est que souvent les navires n'ont pas seulement un produit. Il peut avoir une combinaison de plusieurs produits. Alors, comme je mentionnais tantôt, chaque navire est unique.

**LE PRÉSIDENT :**

2225

Est-ce que c'est parce que c'est plus complexe, qu'on doit se sentir plus en sûreté?

**Mme LYNE MARTIN :**

2230 Non, mais c'est la raison pour laquelle il n'existe peut-être pas de scénario, parce qu'il n'y a pas de situation unique. Il faudrait qu'il y ait des scénarios, tous les scénarios possibles de produits où le navire transporte deux, trois différents produits et...

**LE PRÉSIDENT :**

2235

D'accord. Peut-être que personnellement, je considérais que si on en avait au moins un,

ce serait déjà mieux que de ne pas en avoir du tout.

**Mme LYNE MARTIN :**

2240

Ça pourrait être le mauvais là, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

2245

Effectivement. Monsieur Archambault.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

2250

Je voudrais, monsieur le président, peut-être préciser, il y a certaines mesures qui existent quand même à bord des navires pour faire en sorte que les risques soient amoindris.

2255

Il y a toujours risque, bien sûr, d'explosion et d'incendie, mais c'est rare d'ailleurs parce que, premièrement, le navire est fait de plusieurs compartiments qui sont relativement restreints. Donc, on n'a pas le produit à la grandeur de la cale et il est quand même contenu dans des espaces restreints, souvent 10, 12 jusqu'à 32 compartiments différents. Donc, à ce moment-là, le risque est quand même restreint à un espace donné. Et en général, on décharge réservoir par réservoir. Donc, on n'ouvre pas tous les réservoirs et pomper. Donc, c'est une mesure de précaution.

2260

L'autre chose, souvent quand le réservoir est vide, on le rend inerte, dans le sens qu'on va rajouter de l'azote, par exemple, pour enlever des vapeurs d'essence surtout dans le cas des essences. Quand c'est du mazout lourd, ce n'est pas la même chose parce qu'il y a très peu de vapeur. Mais le cas de l'essence, on fait en sorte qu'on évacue ces vapeurs, on les récupère par lavage de façon à ce que, ensuite, le réservoir soit tout à fait sûr au point de vue explosivité.

2265

C'est ce que je peux vous donner comme information, de mon expérience.

**LE PRÉSIDENT :**

2270

Je vous remercie. Disons que c'est un début de l'exploration des risques et de certaines mesures applicables sur un navire, mais ce n'est qu'un début.

2275

Il me semble que de dire qu'il y a plusieurs réservoirs, qu'il y a plusieurs coques, à moins d'avoir des données, des mesures et des études qui ont été faites, on se retrouve dans la même situation que de dire: «Un pétrolier, ça ne peut pas s'échouer parce qu'il y a des radars et il y a des capitaines qui ont de l'expérience. Et des paquebots comme le Titanic, ça ne peut pas couler.» Sans information, on arrive à une situation qui nous semble, à tout le moins, raisonnablement douteuse.



2280 **M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Oui, vous avez raison, il y a quand même eu des incidents. Je me rappelle d'avoir déjà lu à propos d'incidents ailleurs dans le monde, mais c'est très peu fréquent. Compte tenu des grandes quantités de navires qui transportent des hydrocarbures, en particulier du brut, à travers le monde, on voit des quantités énormes qui sont transportées et vous entendez rarement qu'il y a des explosions à bord de ces navires-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2290 Effectivement.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

2295 C'est un monde assez sûr, malgré tout. Mais le risque est là.

**LE PRÉSIDENT :**

2300 J'aimerais, par contre, avoir certains chiffres sur l'incidence d'accidents et sur les raisons précises mesurées et des prédictions basées sur des faits expliquant pourquoi on ne devrait pas être préoccupés.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

2305 La Garde côtière, à ma connaissance, a des statistiques sur les déversements et tout incident. D'ailleurs, ils sont responsables du trafic, surtout en territoire canadien bien sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

2310 Nous les avons contactés et nous les avons sur la liste des personnes à qui on peut adresser des questions, s'il le faut.

Madame Loubert, je vous remercie de votre question. La réponse pour ce soir, je pense qu'on ne l'a pas.

2315 Je vais quand même, sans présumer de votre responsabilité dans ce dossier, puisque vous avez beaucoup d'expérience, monsieur Pouliot, monsieur Pichette dans le domaine de ces produits pétroliers, est-ce que vous, vous connaissez des études ou des données sur l'incidence d'accidents sur les navires qui transportent les produits qui finalement sont transférés dans vos réservoirs?

2320

**M. RICHARD POULIOT :**

2325 À ma connaissance, je n'ai pas de données spécifiques sur les accidents. En ce qui concerne la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, c'est très rare qu'il y a eu des accidents de cette nature.

2330 Ceci dit, pour les plans, à ma connaissance, mais enfin, on me corrigera, là, parce que monsieur Archambault connaît la chose beaucoup mieux que moi, en vertu de la Loi canadienne de la marine marchande, je crois que tous les navires doivent avoir un plan d'urgence. Et aussi, à ma connaissance, je pense qu'ils sont tous membres de la Société d'intervention maritime de l'est du Canada. Mais là, je m'arrête là, parce que c'est de mémoire que je...

**LE PRÉSIDENT :**

2335 Nous nous adresserons aussi à la SIMEQ alors pour voir ce qu'ils ont comme données et informations sur l'étendue de ce risque que, malheureusement ce soir, on n'est même pas à même d'estimer. Je vous remercie.

2340 Madame Loubert, avez-vous une autre question qui...

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2345 La deuxième va avoir une réponse probablement beaucoup plus courte. En fait, j'apprécie beaucoup que vous ayez creusé un peu le sujet.

**LE PRÉSIDENT :**

Je suis désolé, vous m'avez intrigué, puis on n'a pas de réponse.

2350 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Mais je suis toujours aussi intriguée, de toute façon.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Mais nous en trouverons une et, si elle n'existe pas, nous le dirons.

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2360 D'accord, merci. Dans le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, sans le lire en détail, on dit que le paysage devient quelque chose d'extrêmement important pour l'aménagement durable et la

vision finalement de tout l'aménagement.

2365 On parle aussi du fleuve comme étant très important. En tout cas, étant donné tout à l'heure, je vais accélérer. Ce que je veux dire, c'est que ma compréhension de ces domaines-là depuis quelques années porte sur une ouverture sur le fleuve, c'est-à-dire on ne cache pas le fleuve.

2370 Enfin, juste dans notre quartier, la promenade Bellerive, il était question de mettre des quais. Enfin, il y avait du sel et, en tout cas, ainsi de suite, du calcium pour les chemins et tout ça qui était là auparavant et on a réussi à avoir une fenêtre sur le fleuve. Tout le monde nous vante cette fenêtre sur le fleuve.

2375 Et là, on a le projet Canterm qui arrive avec des, ce que j'appelle, moi, des buttes, qui s'en viennent et en même temps, bon, pour la sécurité et tout ça, on est en train de penser peut-être de prolonger ou on parle, en tout cas dans les discussions qu'on a autour de moi, peut-être même de les prolonger jusqu'au fleuve et tout ça.

2380 Donc, moi, je me dis, il y a des nouveaux réservoirs qui s'en viennent juste au côté de la promenade Bellerive en plus et il y a en même temps ces fichues de buttes-là qui s'en viennent, qui vont nous couper la vision. Alors, je me dis: où est-ce qu'on s'en va? Est-ce que notre quartier, par exemple, va devenir encerclé finalement, ce que j'appelle, moi, de clôtures de buttes? Qui peuvent être esthétiques ou pas, on ne discutera pas de ça pour l'instant. Mais est-ce que chaque fois qu'il y a un projet ou pour faire la transition entre le résidentiel et l'industriel, on va devenir clôturés? Déjà que nous, tout ce qu'on fait depuis des années, c'est se désenclaver.

2385

**LE PRÉSIDENT :**

2390 Je comprends. Est-ce qu'il s'agit d'une question ou d'un commentaire avec un point d'interrogation?

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2395 Non, non, non. Ma question est précise. Est-ce que c'est vraiment la vision des villes, et là je parle de Montréal, Montréal-Est, d'ouvrir le fleuve, vers le fleuve ou de le fermer?

**LE PRÉSIDENT :**

2400 Permettez-moi avant de faire un commentaire sur l'extension jusqu'au fleuve. Je pense c'est une question de la commission, du commissaire Dériger ou de moi-même, à savoir si le promoteur avait considéré étendre un peu plus loin les talus. Et je pense que la réponse du promoteur avait été et tient toujours que les limites ne sont pas fixes et seront à discuter avec

2405 des experts qui feront des propositions, et seront soumises aussi à un, et je dis le terme générique, comité de citoyens pour arriver à identifier ce qui serait le mieux. Parce que le but de ces talus, c'est à la fois de protéger la population et d'améliorer le paysage.

Votre question...

2410 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Mais le paysage, le fleuve est là comme paysage aussi.

2415 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement. Il est possible que dans certains angles, les talus tels qu'envisagés en ce moment bloquent certaines vues sur le fleuve, tout comme les nouveaux réservoirs le feront aussi.

2420 Nous sommes tous conscients de ça et je vais adresser votre question à la Ville de Montréal. Donc, l'importance du paysage et non pas seulement en termes d'écriture dans un document mais qui se traduit en volonté d'actions et de résultats concrets.

2425 **Mme MICHÈLE GIROUX :**

Je vais répondre à la première partie. En fait, dans le document complémentaire qui avait été adopté avec le premier Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, il y avait une disposition ou un objectif qui visait à maintenir, en fait, un chemin de ceinture autour de l'île, qu'on appelait la voie panoramique. Je pense que madame Loubert connaît bien la portée de ce document-là.

2430 Là, je réponds plus pour Mercier-Hochelaga-Maisonneuve parce que, nous, on l'a quand même retraduit dans notre réglementation. C'est-à-dire qu'un document complémentaire a été adopté suite à ça par le conseil municipal. Les conseils d'arrondissements doivent adopter une réglementation particulière qui vient se conformer au document complémentaire, ce que nous  
2435 avons fait dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Pour Montréal-Est, je préférerais peut-être que monsieur Billette achemine l'information en fonction de leur chapitre d'arrondissement et de leur façon de fonctionner.

2440 Il faut aussi comprendre qu'avec la défusion, je ne sais plus comment l'appeler, les nouvelles villes reconstituées, je ne sais pas quelles sont les obligations légales de chacun des chapitres d'arrondissement qui ont été adoptés par l'ancien conseil municipal. C'est assez complexe là. Mais en tout cas, je peux vous assurer que du côté de la promenade Bellerive ou du côté de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, oui, on s'est assurés, nous, de respecter la  
2445 conformité au document complémentaire qui, pour nous, continue, n'est pas tombé comme

lettre morte.

**LE PRÉSIDENT :**

2450           Merci. Monsieur Billette.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

2455           Monsieur le président, je vais tenter de répondre. Je ne crois pas que le chapitre de l'arrondissement prévoit des aménagements dans le territoire de Montréal-Est, du fait que l'ancien règlement est toujours en vigueur. Ils ne l'ont pas modifié du tout. Alors, je n'ai pas les orientations du conseil par rapport à des activités pour redonner le fleuve à la population comme tel.

2460           **LE PRÉSIDENT :**

2465           Monsieur Archambault hier a commenté sur ce sujet, je crois que c'est hier, et je ne voudrais pas répéter ses paroles mais elles seront dans les transcriptions. Il a parlé de la différence entre le plan et les règlements qui doivent découler du plan, lesquels n'ont pas nécessairement été adoptés. Est-ce que c'est bien sa pensée que je traduis?

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

2470           Oui, tout à fait. C'est que, en plus, il faut comprendre que le document complémentaire, c'est un document distinct du chapitre d'arrondissement. Ce que monsieur Archambault a mentionné hier, chacun des chapitres des 27 arrondissements ont été compilés et ont été adoptés par le conseil municipal.

2475           Suite à ça, chacun des conseils d'arrondissement devait ou doit adopter, en tout cas je pense qu'il y avait une limite de douze mois, pour arrimer notre réglementation avec le chapitre d'arrondissement. C'est sûr que ça n'a pas été fait partout, parce que je pense qu'on serait tous en prison et vous viendriez nous porter des oranges, mais ville par ville ou arrondissement par arrondissement, on est en train de le refaire.

2480           Ce que nous, on a fait, tantôt ce que j'ai dit pour l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, c'est qu'on a arrimé notre réglementation avant l'adoption du chapitre de l'arrondissement avec le document complémentaire, qui était une autre obligation légale mais qui était antérieure à celle du chapitre.

2485           **LE PRÉSIDENT :**

              Madame Loubert, croyez-vous qu'on pourrait aller à une pause-café?

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2490

Ah! oui, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2495

Alors, un arrêt de dix à quinze minutes et nous revenons avec monsieur Marc Lessard et monsieur Yoland Bergeron.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

2500

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2505

Nous allons reprendre. Je demanderais donc à monsieur Marc Lessard de venir à l'avant.  
Bonsoir, monsieur Lessard!

**M. MARC LESSARD :**

2510

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Encore de courtes questions dans un premier temps sur les produits entreposés et dans un second temps sur la localisation des réservoirs.

2515

Sur les produits, je me base sur l'annexe 3, un des documents qui est disponible dans l'annexe 3.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous voulez qu'on la projette à l'écran?

2520

**M. MARC LESSARD :**

Non, pas nécessairement.

**LE PRÉSIDENT :**

2525

Très bien.

**M. MARC LESSARD :**

2530

Il y a quelques produits dont j'aimerais connaître un peu qu'est-ce que c'est. Par exemple, diesel récupéré, diesel, quelle est la différence entre diesel récupéré, diesel.

**LE PRÉSIDENT :**

2535 Allons-y un par un. Ça va être plus simple.

Monsieur Pichette. J'ai dit monsieur Pichette, parce que je sens que... monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

2540 Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de préciser.

**LE PRÉSIDENT :**

2545 Voilà, longue expérience.

**M. PAUL PICHETTE :**

2550 En fin de compte, monsieur le président, le diesel récupéré, c'est le même diesel. C'est qu'au quai de chargement de camion, un camion qui vient pour charger du diesel seulement va se présenter à un autre quai que celui qui récupère les vapeurs.

**LE PRÉSIDENT :**

2555 Quai de chargement de...

**M. PAUL PICHETTE :**

2560 De camion.

**LE PRÉSIDENT :**

... de citerne et non pas de navire.

2565 **M. PAUL PICHETTE :**

2570 De citerne. Alors, je donne un exemple. On va mentionner des chiffres. Les deux premiers quais ont des récupérateurs de vapeurs. À ce moment-là, c'est pour récupérer les vapeurs d'essence. Un camion va s'y présenter, il vient charger pour faire une livraison à une station-service, il est probable que, en même temps, il va devoir charger du diesel, parce que plusieurs stations-service vendent de l'essence et du diesel.

**LE PRÉSIDENT :**

2575 J'ai compris aujourd'hui, à la visite du site, que les camions-citernes qu'on voit passer ont plusieurs réservoirs à l'intérieur, plusieurs secteurs, ce que je ne savais pas.

**M. PAUL PICHETTE :**

2580 Exactement. Alors, au lieu de faire un chargement de camion en essence, de faire la boucle, de revenir à un deuxième quai de chargement pour charger son diesel, le chargement se fait en même temps de ces deux produits.

2585 Étant donné que ça se fait en même temps, des vapeurs sont récupérées. Alors, il va y avoir une récupération des vapeurs de diesel en même temps que celles de l'essence, et ces vapeurs-là, au lieu d'être à l'atmosphère, sont envoyées au brûleur, d'où le terme «diesel récupéré».

**LE PRÉSIDENT :**

2590 Alors, le diesel récupéré, il est brûlé.

**M. PAUL PICHETTE :**

2595 Il est brûlé en faible quantité.

**LE PRÉSIDENT :**

2600 Est-ce que ça va?

**M. MARC LESSARD :**

Oui.

2605 **LE PRÉSIDENT :**

Seconde question.

**M. MARC LESSARD :**

2610 Non, c'est toujours...

**LE PRÉSIDENT :**

2615 C'est la même question. Je ne compte pas les questions ce soir, monsieur Lessard.



Allez-y gaiement.

**M. MARC LESSARD :**

2620 L'engrais liquide, j'aimerais un peu entendre parler de l'engrais liquide, la dangerosité. Est-ce que c'est un produit dangereux? Est-ce qu'il y a des émissions de ce produit-là?

2625 La compatibilité. J'ai vu qu'il serait à côté de l'éthanol, si j'ai bien compris, sur le site K-2. Donc, est-ce qu'il y a compatibilité, incompatibilité? J'imagine qu'il y a compatibilité, mais j'aimerais entendre un petit peu sur cette substance-là, l'engrais liquide.

**LE PRÉSIDENT :**

2630 On en a parlé un tout petit peu hier, je crois. Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui. Encore là, je vais demander à monsieur Pichette, monsieur le président.

2635 **M. PAUL PICHETTE :**

2640 L'engrais est une solution d'urée-ammonium-nitrate aqueuse qui est utilisée par les fermiers. Alors, il y a un réservoir qui entrepose ce produit-là. Le chargement et la vente est très intense au printemps lorsque les champs sont prêts à recevoir cet engrais-là. Les vapeurs, il n'y en a pas. Donc, ça ne fait pas partie de nos vapeurs récupérées et ni de nos calculs d'émission.

**LE PRÉSIDENT :**

2645 Et est-ce que c'est un produit qui est dangereux? Il peut exploser? Il peut brûler?

**M. PAUL PICHETTE :**

2650 Non. Justement, ce n'est pas du nitrate d'ammonium. On parle d'une solution aqueuse d'urée-ammonium-nitrate.

**LE PRÉSIDENT :**

Pas de vapeur, donc pas de risque d'explosion.

2655 **M. PAUL PICHETTE :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

2660

L'autre question, c'était il est entreposé près de quel autre produit et y a-t-il une incompatibilité? J'imagine au cas où il y aurait un déversement conjoint, les deux produits se mélangeraient, ce qui est peu probable mais...

2665

**M. PAUL PICHETTE :**

Dans le projet, il serait entreposé avec des liquides oxygénés dans un merlon qui est à l'est, ce qu'on appelle K-2 est dans le projet, les trois réservoirs qui sont à l'est du terminal K-2.

2670

**LE PRÉSIDENT :**

On va regarder la... vous dites: «dans un merlon». Ça veut dire que...

**M. PAUL PICHETTE :**

2675

Excusez-moi, dans la cuvette de rétention.

**LE PRÉSIDENT :**

2680

Ces trois réservoirs ou quatre...

**M. PAUL PICHETTE :**

Ces trois réservoirs-là.

2685

**LE PRÉSIDENT :**

... vont dans la même cuvette...

2690

**M. PAUL PICHETTE :**

Dans la même cuvette.

**LE PRÉSIDENT :**

2695

... s'ils se brisaient simultanément. Et s'ils se mélangent dans la même cuvette, ça ne cause aucun problème particulier?

**M. PAUL PICHETTE :**

2700

Pas à ma connaissance. Puis il y a des cuvettes secondaires. La particularité de ces produits, c'est qu'ils sont miscibles à l'eau, à l'éthanol.

**LE PRÉSIDENT :**

2705

À l'eau.

**M. PAUL PICHETTE :**

2710

Alors, non séparables au séparateur, d'où leur emplacement, les trois ensemble, dans le K-2 est ici.

**LE PRÉSIDENT :**

2715

D'accord. Donc, solution aqueuse, ça veut dire un mélange dans de l'eau.

**M. PAUL PICHETTE :**

Dans de l'eau.

2720

**LE PRÉSIDENT :**

Que le solvant est l'eau.

2725

**M. PAUL PICHETTE :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

2730

Monsieur Lessard, est-ce que ça vous satisfait?

**M. MARC LESSARD :**

2735

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Question suivante.

2740

**M. MARC LESSARD :**

Il y a un autre produit: chlorure de magnésium.

2745 **LE PRÉSIDENT :**

Chlorure de magnésium. Où est-il et quelle est sa dangerosité et sa compatibilité ou incompatibilité avec d'autres?

2750 **M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, le chlorure de magnésium n'est pas entreposé. Je crois que c'est mentionné dans un texte comme étant un produit éventuel, potentiel.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

Que vous pourriez peut-être entreposer.

**M. PAUL PICHETTE :**

2760

Qui pourrait...

**LE PRÉSIDENT :**

2765

Mais si vous pouviez l'entreposer, comme c'est un projet, assumons que vous l'entreposiez, où ira-t-il?

**M. PAUL PICHETTE :**

2770

Le chlorure de magnésium est un produit qui est utilisé pour le déglacage dans bien des cas comme le chlorure de calcium. Il pourrait être entreposé, à toutes fins pratiques, dans n'importe lequel des réservoirs, mais il serait susceptible d'être entreposé plus au terminal 3 qu'aux autres terminaux, étant donné que le transport par pipeline, les pipelines n'existent pas.

2775 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est une solution?

**M. PAUL PICHETTE :**

2780

Toujours.

**LE PRÉSIDENT :**

2785 Aqueuse?

**M. PAUL PICHETTE :**

2790 Toujours aqueuse.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Lessard.

2795 **M. MARC LESSARD :**

Ça va. Maintenant, je reviens à ce tableau. On parle de biodiesel et je ne le vois nulle part dans ce tableau. Ça, c'est les produits livrés en 2004, en 2005 et à la fin du projet. Donc, j'essaie de voir le biodiesel et je ne le vois pas.

2800

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, où se retrouve le biodiesel dans vos plans?

2805 **M. RICHARD POULIOT :**

Il se retrouve dans le diesel, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2810 Donc, vous n'avez pas fait la distinction dans les tableaux?

**M. RICHARD POULIOT :**

2815 Non, on n'a pas fait la distinction entre le biodiesel comme entrant dans le mélange qui donne le diesel. Mais c'est parce qu'à la sortie, évidemment, c'est un diesel qui a juste la caractéristique d'être biodégradable.

**LE PRÉSIDENT :**

2820 J'ai appris aujourd'hui, lors de la visite de terrain, que dans certains cas vous faisiez des mélanges. C'est-à-dire que vous pouvez acheminer de l'essence à partir d'un réservoir à travers un pipeline et à quelques points, il y a un point sur votre site où vous ajoutez ce qu'on appelle des additifs à l'essence avant que ça se rende chez votre client.

2825

Est-ce que vous allez faire des mélanges de diesel. Par exemple, vous recevez du diesel et vous allez ajouter un certain pourcentage de bio, c'est-à-dire des huiles animales ou végétales pour faire un biodiesel.

2830

**M. RICHARD POULIOT :**

2835

En effet, monsieur le président, c'est ce qui est prévu. Parce que comme le mentionnait monsieur Karawani, dépendant des clients auxquels on se réfère, ils prennent des produits comprenant un pourcentage qui peut être différent de biodiesel. Ça va de 2 % dans certains cas, ou même dans certaines provinces et États américains au sud de nous où c'est réglementé à 2 %, ou ça peut être 5 % ou ça peut aller à 20 %.

2840

Les exercices ou, enfin, la meilleure étude qui a été faite dans ce domaine-là a été faite par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et ils ont utilisé ce qu'on appelle communément du B5 et du B20, même du B10, je crois, à un moment donné.

2845

Alors, dépendant de la clientèle, oui, nous allons mélanger soit à la rampe de chargement, soit dans le réservoir, le Bio100 avec, disons, le diesel pétrolier pour donner la spécificité que le client veut avoir, d'où d'ailleurs le problème en ce qui concerne le nombre de réservoirs qu'il faudra consacrer à ce genre d'activité-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2850

Alors, le produit que vous allez ajouter, que pour les besoins de la discussion j'appelle bio, vous allez l'entreposer quelque part?

**M. RICHARD POULIOT :**

2855

Nous allons l'entreposer sous forme de ce qu'on appelle le B100, ça veut dire 100 % bio. Et après ça, il est mélangé avec du diesel pour correspondre à la demande du client.

**LE PRÉSIDENT :**

2860

D'accord. Et en ce qui concerne les aspects évaporation, possibilité d'explosion, dangerosité, est-ce qu'il y a une différence entre un B100, B2, B20, B5, ou s'ils ont tous à peu près les mêmes caractéristiques, si on se place du point de vue de dommages environnementaux lors de fuite ou lors d'explosion ou lors d'accident, incendie et autres?

2865

**M. RICHARD POULIOT :**

Je vais demander à monsieur Pichette de répondre à votre question.

**M. PAUL PICHETTE :**

2870           Monsieur le président, monsieur Karawani a mentionné qu'une des particularités du B100 est de devoir être chauffé pour qu'on puisse le manipuler. Alors, c'est un produit qui est moins volatil que le diesel et le diesel l'est pratiquement pas. Mais dans tous les calculs, dans tout ce qu'on a fait, on l'a traité comme étant un vrai diesel, c'est-à-dire ayant les particularités du diesel.

2875           Vous comprendrez que si on injecte 2 %, ça n'affecte pas grand-chose. À 20 %, ça peut changer un peu la particularité technique du produit, mais on a toujours traité le produit en utilisant le produit ayant la pire fiche signalétique, si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT :**

2880           Ce que dans le jargon professionnel on appelle un scénario conservateur, même si le terme parfois est difficile à interpréter. Merci.

                  Monsieur Lessard, est-ce que ça répond à votre question?

2885

**M. MARC LESSARD :**

                  Oui. Là dans un tout autre domaine. Ça, ça a déjà été, je pense, répondu, mais enfin je ne sais plus où, ce n'est peut-être même pas ici.

2890

**LE PRÉSIDENT :**

                  Je vous le dirai si c'est le cas.

2895

**M. MARC LESSARD :**

                  Exactement. Il y a sûrement, enfin, il me semble de l'avoir entendu, des normes quant à la distance entre les maisons, les propriétés et les réservoirs. Quelle est cette distance?

2900

**LE PRÉSIDENT :**

                  Absolument. Monsieur, on a eu une réponse mais on va la répéter parce que c'est quelque chose qui est important. Monsieur Pouliot.

2905

**M. RICHARD POULIOT :**

                  Je vais demander à monsieur Pichette, comme c'est lui qui avait donné la réponse sur la question il y a deux jours.

2910 **M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, la norme n'est pas entre les propriétés et les réservoirs. La norme en place est la distance entre la paroi du réservoir et la limite de propriété du terrain, qui est de 15 mètres.

2915

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et est-ce que la Ville de Montréal ou de Montréal-Est ont une réglementation en ce qui concerne la distance minimale entre une maison et la limite de propriété du propriétaire de la maison ou du propriétaire du terrain voisin qui se trouve être une propriété industrielle.

2920

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

Non. On me fait signe qu'on n'a pas de ce type de distance-là.

2925

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le mur de la maison pourrait être juste à la limite de la clôture de, par exemple, Canterm.

2930

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

Écoutez, ce que nous, on gère, ce sont les catégories d'usages et les marges des bâtiments. C'est deux choses. Donc, l'usage d'un bâtiment ou d'une zone, si c'est une zone résidentielle, commerciale, ça peut être aussi des zones mixtes, des zones industrielles également, et vient se greffer à ça ensuite une série de normes qui vient donner les distances par rapport aux limites latérales des terrains, donc les marges latérales, l'alignement de construction, de même que la marge arrière.

2935

2940 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lessard, est-ce que vous êtes satisfait? L'éclairage est suffisant?

**M. MARC LESSARD :**

2945

Oui, oui. Bien, enfin, c'était la distance. Puis effectivement, le chiffre est simple et clair.

**LE PRÉSIDENT :**

2950

Ça va.



**M. MARC LESSARD :**

Une dernière question. Si on pouvait reproduire le site à nouveau sur l'écran.

2955

**LE PRÉSIDENT :**

La photo aérienne des sites K-1 à K-5.

2960

**M. MARC LESSARD :**

Une question très large. Un peu à l'est de K-4, il y a une série, on en voit quatre réservoirs, quatre réservoirs...

2965

**LE PRÉSIDENT :**

Péto-Canada.

**M. MARC LESSARD :**

2970

... qui appartiennent, si je lis bien effectivement, à Péto-Canada. Ces réservoirs sont inutilisés, éventrés.

**LE PRÉSIDENT :**

2975

Je n'en sais rien, vous le dites.

**M. MARC LESSARD :**

2980

Oui, oui. Quand on passe sur Notre-Dame, en tout cas c'est l'impression qu'on a, il y a des ouvertures dans les parois. Je ne sais pas si les quatre, mais on en voit, il y a des ouvertures dans les parois.

2985

Je me pose la question: pourquoi il n'y aurait pas des ententes entre les compagnies? Ce sont de très gros réservoirs. Puis regardez la distance avec le quartier très loin, pourquoi il n'y a pas... il y en a peut-être eu, mais la question pourquoi on n'essaie pas d'utiliser des équipements qui sont déjà là, des échanges. Je ne sais pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2990

Plutôt qu'en construire des nouveaux.

**M. MARC LESSARD :**

2995

Près des résidences.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, que savez-vous de ces réservoirs et pourquoi ce n'est pas une option valable pour vous.

3000

**M. RICHARD POULIOT :**

Premièrement, monsieur le président, j'en sais très peu ni quant aux conditions ni quant... on m'a dit que ce sont des réservoirs qui ne sont plus en activité. Alors, je ne connais pas ni la situation ni la réalité de ces réservoirs. Je ne sais même pas s'ils sont récupérables en soi.

3005

Évidemment, ils appartiennent à Pétro-Canada. Alors, c'est notre voisin. Je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec Pétro-Canada, en tout cas jusqu'ici. Alors, je ne sais pas. Je n'ai pas beaucoup d'information sur ces réservoirs en particulier.

3010

**LE PRÉSIDENT :**

S'ils étaient utilisables et en vente, pas cher, est-ce que ce serait quelque chose que vous considéreriez? Non, mais j'essaie d'explorer.

3015

Votre question est: est-ce que ce ne serait pas une alternative à la construction de nouveaux réservoirs.

**M. MARC LESSARD :**

3020

Exactement. C'est tout près.

**M. RICHARD POULIOT :**

3025

Oui, évidemment, Pétro-Canada est en demande pour construire des neufs. Alors, je ne sais pas s'ils ont porté un jugement sur leurs propres réservoirs sur la rue Notre-Dame. Je vais m'enquérir, monsieur le président, mais je doute fort que... ce n'est pas dans la culture des grandes entreprises de vous vendre leurs actifs. Mon expérience...

3030

**LE PRÉSIDENT :**

Les louer peut-être?

**M. RICHARD POULIOT :**

3035

J'aime mieux pas me prononcer, parce que l'expérience est telle que ça n'a jamais vraiment bien fonctionné de ce point de vue-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3040

J'espère que monsieur Archambault est prêt, parce que je vais lui poser la question. Monsieur Archambault, est-ce que d'après vous, dans une perspective commerciale d'essayer de maximiser les avantages d'un projet, de minimiser les coûts, est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être considéré. Des réservoirs qui appartiennent à Pétro-Canada, par exemple, qui sont tout près, est-ce que c'est possible de considérer qu'ils pourraient être vendus ou loués par une autre entreprise comme Canterm.

3045

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3050

J'imagine que oui. La réponse est oui, en autant que Pétro-Canada n'a pas des projets avec ses propres réservoirs. Mais je serais tenté de dire, moi, que la réponse ici, c'est peu probable qu'ils accepteraient d'en disposer, parce que justement vous le mentionniez tout à l'heure, il y a une autre séance du BAPE où on présente le projet, d'information publique ce soir pour Pétro-Canada, qui a elle-même comme compagnie des projets d'addition de réservoirs.

3055

Et j'imagine que si on veut rajouter un certain nombre de réservoirs pour justement faire un peu la même chose que Canterm, comme on nous a expliqué plus tôt, d'avoir plus de flexibilité, pouvoir faire des mélanges des nouveaux biocarburants et tenir compte de la ségrégation qu'il faut faire entre différents types de produits maintenant, parce que c'est beaucoup plus difficile, on ne peut pas tout mélanger parce qu'il faut garder les qualités de soufre, les teneurs en soufre très basses, puis à ce moment-là je pense que si ces réservoirs-là sur les quais de Pétro-Canada sont encore utilisables, ils vont commencer par utiliser ceux-là en même temps qu'ils vont en construire des nouveaux.

3060

3065

Je pense que la réponse est assez claire.

**LE PRÉSIDENT :**

3070

À moi aussi, ça semble logique.

Monsieur Lessard, le promoteur a dit qu'il allait s'informer. Nous allons essayer nous aussi d'avoir une réponse. Je ne veux pas empiéter sur la possible audience qui aura peut-être lieu sur le projet qui est en période d'information au BAPE en ce moment, mais on pourrait trouver peut-être une réponse en ce qui concerne ces réservoirs.

3075

**M. MARC LESSARD :**

C'est évident que pour nous, citoyens, quand on regarde ça, c'est des choses qui nous paraissent simples et logiques, rationnelles et tout ce que vous voudrez.

3080

**LE PRÉSIDENT :**

Parfois, c'est trop logique.

3085 **M. MARC LESSARD :**

Oui, effectivement. Et je sais que Pétro-Canada, les réservoirs actuellement additionnels, c'est le long de la 40. Ça n'a rien à voir. Ils ne parlent jamais de cette zone-ci. Parce que j'ai assisté à une séance d'information du promoteur, de Pétro-Canada, il y a quelques semaines et c'est vraiment collé sur la 40.

3090

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, une question à laquelle vous n'êtes pas tenu de répondre. Parmi vos clients à qui vous livrez de l'essence ou divers produits, est-ce qu'il y en a un qui s'appelle Pétro-Canada?

3095

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui, monsieur le président.

3100

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ils ne l'envoient sûrement pas dans ces réservoirs-là.

3105

**M. RICHARD POULIOT :**

Non, je suis convaincu. Ceci dit, même si les réservoirs étaient récupérables, ça ne réglerait pas le problème en ce qui concerne notre projet. Parce que ces réservoirs, même s'ils paraissent gros sur la carte, une fois rénovés, ça ne donnera pas la même grosseur.

3110

Je sais qu'il y en a un sur les quatre qui ont été mentionnés qui est déjà reconverti et utilisé par Pétro-Canada, où on entrepose de l'asphalte. Alors, peut-être que dans leur plan, les trois autres vont subir le même sort. Mais je vais m'arrêter là.

3115

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez raison, nous sommes dans l'hypothétique, parce que nous admettons que vous avez raison lorsque vous dites qu'ils sont inutilisés, ce qui n'est peut-être pas nécessairement le cas.

3120

Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3125

Monsieur Archambault, j'ai une question pour vous. Est-ce qu'il y a des exigences, au niveau du ministère, quand il s'agit, par exemple, de réservoirs qui ne sont plus fonctionnels? Est-ce que la compagnie doit les démanteler? Est-ce qu'il y a une procédure à suivre ou ça reste comme ça aussi longtemps que...

3130

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3135

Oui, le règlement prévoit que les installations qui ne serviront plus doivent être démantelées. Mais il y a quand même des périodes assez longues. Si c'est pour deux ans, il y a des précautions à prendre et, si c'est pour plus longtemps, naturellement d'autres précautions. Mais après un certain nombre d'années prévues dans le règlement, on doit démanteler des réservoirs qui ne serviront plus jamais. Mais vous comprenez, quand je dis ça, je fais un bémol, parce que c'est surtout dans le cas de réservoirs souterrains.

3140

Quand il s'agit de terminaux ou de dépôts maritimes ou autres, dépôts terrestres, le ministère, en général, va donner beaucoup de temps au promoteur, enfin au propriétaire, avant de l'obliger à démonter des réservoirs, même s'ils sont un peu désuets, rouillés, ce que vous voulez, parce que justement ils peuvent être récupérables et resservir.

3145

Et compte tenu que d'un point de vue ministériel, on a la responsabilité d'assurer l'approvisionnement en produits pétroliers à l'ensemble de la population et qu'il y a de plus en plus de terminaux et de dépôts qui ont été démantelés au Québec au cours des dernières années pour toutes sortes de raisons, et je donne comme exemple tout ce qui s'est passé le long des berges entre Cap-Rouge et la Ville de Québec, par exemple, où tous les terminaux ont été convertis en d'autre chose, ou dans le cas d'Impérial, ou démantelés pour les autres compagnies, bien, vous savez, quand on veut apporter des produits, ça prend des réservoirs pour recevoir les produits des bateaux et le ministère a tout intérêt, enfin voit d'un bon oeil quand il y a de la construction, par exemple, d'infrastructures. Donc le maintien des infrastructures qui sont déjà en place, parce qu'il y a vraiment un besoin pour pouvoir recevoir les produits.

3155

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais j'imagine que lorsqu'ils ne sont plus en état, à ce moment-là vous exigez qu'ils soient démantelés?

3160

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Pardon?

3165

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Quand ils ne sont pas en état, j'imagine que vous demandez qu'ils soient démantelés?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3170 Oui, oui, c'est ça. C'est qu'il faut qu'ils soient maintenus en état de service, si vous voulez. C'est pour ça que je vous dis, il y a une négociation qui peut être faite.

3175 Quand c'est des réservoirs souterrains, après cinq ans, on doit les enlever et les faire disparaître. Parce que là, on ne veut pas que le sol soit contaminé, parce qu'il peut toujours avoir des petites fuites, même un film qui reste dans le réservoir, même si on l'a vraiment lavé, tout ça. Donc, il n'y a pas de chance à prendre.

3180 En surface, cependant, les périodes peuvent être beaucoup plus longues avant qu'on impose.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3185 Madame Gagnon, de votre côté, est-ce que vous avez des exigences par rapport à des fermetures ou des démantèlements de réservoirs lorsqu'ils ne sont plus en état?

**Mme DIANE GAGNON :**

3190 Il pourrait y avoir des exigences au niveau de la décontamination des sols. Mais encore là, je devrais le vérifier.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous pouvez faire ça?

3195 **Mme DIANE GAGNON :**

Oui, je peux le vérifier et vous répondre.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3200 Peut-être une autre question aussi pour vous. Je sais que dans certains cas, par exemple, je sais que ce n'est pas les mêmes types d'entreprises, mais quand c'est des sites d'enfouissement, il arrive qu'il y ait des exigences, par exemple, d'avoir des fonds de fermeture. Si jamais l'entreprise arrête ses opérations, donc à ce moment-là, il y a des fonds pour permettre de remettre le site en état.

3205 Est-ce que dans le cas de produits pétroliers, réservoirs, est-ce que c'est des choses que vous envisagez?

3210 **Mme DIANE GAGNON :**

Ma réserve vient du fait que ce sont des choses qui sont existantes et qui n'ont pas passé à travers la Procédure d'évaluation environnementale. Si vous me parliez de projets à l'étude, j'aurais...

3215

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On peut parler de projets à l'étude.

3220 **Mme DIANE GAGNON :**

Parce que dans le cadre de projets à l'étude... d'accord, ceux-là. Je pensais qu'on parlait encore de ceux de Pétro-Canada. Pour les projets à l'étude...

3225 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En général. Je ne veux pas parler d'une compagnie en particulier. Parce que, dans le fond, on comprend que Canterm n'a pas l'intention de fermer, je ne pense pas. C'est pour savoir un peu la procédure, si vous demandez, exigez des choses en cas où il arriverait, par exemple, une cessation d'activités.

3230

**Mme DIANE GAGNON :**

De mémoire, il y a les sols contaminés. Puis je peux vérifier s'il y a d'autres exigences.

3235

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

D'accord, merci.

3240 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lessard, nous y sommes?

**M. MARC LESSARD :**

3245

Une dernière question?

**LE PRÉSIDENT :**

3250

Allez-y.

**M. MARC LESSARD :**

3255 Enfin, qui est plus d'ordre philosophique. On est à l'aire de Kyoto. On parle de réduction des gaz à effet de serre, le CO<sub>2</sub> qui vient principalement de la combustion des produits pétroliers. Le Canada a un plan de match et c'est majeur, c'est de réduire au-delà de 25 % notre production de CO<sub>2</sub>.

3260 Le gouvernement du Québec est supposé avoir un plan de match, qu'il ne nous a pas encore présenté. Je me demande pourquoi ça ne nous est pas présenté encore? Et si ça avait été présenté – ça fait déjà, je pense, plus d'une année que ça aurait dû nous être présenté – si c'était présenté, ça enverrait un signal peut-être dans le sens il faut diminuer notre consommation. Puis bientôt ça va être contraignant. On a jusqu'à 2012 pour atteindre certains objectifs. 2012, c'est tout près. C'est comme si on est en train de construire des choses et, dans cinq ans, ces  
3265 choses-là seront peut-être désuètes. Là, c'est peut-être un peu naïf de ma part.

Qu'est-ce qui se passe avec Kyoto, avec le gouvernement du Québec, avec le plan? Pourquoi on ne nous informe pas? Pourquoi on n'informe pas l'ensemble des intervenants au Québec sur ce qu'on va devoir faire dans les prochaines années. Et ce sera ma dernière question.

3270

**LE PRÉSIDENT :**

Toute petite question. C'est une question qui a beaucoup d'implication.

3275 Je vais faire deux choses avec votre question. Je vais l'adresser à madame Gagnon, qui va vous répondre sur la planification des actions un peu mais surtout axées vers l'information des citoyens, sur des mesures concrètes. Et je vais aussi adresser la question au promoteur, à savoir si nous voulons atteindre les objectifs de Kyoto, nous devons tous y participer, vous autant que moi, et peut-être savoir si Canterm a une façon de s'impliquer dans cet objectif que nous devons  
3280 tous atteindre.

Madame Gagnon.

**Mme DIANE GAGNON :**

3285

Alors, pour l'application de Kyoto, c'est sûr que c'est le gouvernement fédéral qui en a la responsabilité. Du côté du gouvernement du Québec, il y a sûrement des documents d'orientation et des plans d'action qui vont être prêts à un moment donné.

3290 Je pense que l'élément qui nous manque, c'est vraiment la stratégie énergétique. Alors, ce qu'on m'a dit, c'est qu'on attendait la stratégie énergétique pour donner suite aux



orientations. Du côté de la stratégie énergétique, je pense qu'il y a une commission parlementaire, il y a eu beaucoup de choses, mais on est toujours en attente du document qu'on nous promet.

3295

Parce que nous aussi, on téléphone tous les mois, toutes les semaines pour savoir: «Est-ce que le document s'en vient?» Puis bon, je pense que tout le monde le sait, ce n'est pas encore sorti. Il y a certains documents d'orientation qu'on a pu voir, qui ont été publiés par le MRN, où on voit certaines grandes orientations. Mais du côté énergétique, il nous manque ce document-là.

3300

Mais par contre, je vais rajouter que pour des projets qui sont assujettis à la Procédure d'évaluations environnementales, comme c'est le cas présentement, on a toujours l'habitude de considérer cet aspect-là, gaz à effet de serre, combien il en est émis, comment on peut les réduire, quelles sont les actions prises par le promoteur et on les incite toujours à les réduire au maximum. Alors, je pense que du côté de l'analyse des projets, ça a toujours été, au Québec, une préoccupation très importante et on l'a toujours considérée.

3305

Alors, pour Canterm, écoutez, je n'ai pas d'action concrète ou de choses précises, mais je pense que dans l'analyse, c'est un élément qu'on considère comme non négligeable.

3310

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Gagnon, je me pose la question suivante. Dans le cas d'un projet comme Canterm qui, si on le regarde d'une certaine façon, essentiellement vise à stocker temporairement des produits qui sont reconnus comme étant responsables d'un pourcentage quand même assez élevé de la production de gaz à effet de serre, comment on examine un projet de ce genre en regard des objectifs de Kyoto?

3315

**Mme DIANE GAGNON :**

3320

Vous avez une très bonne question. Je pense que, dans le cadre de mon analyse, je vais avoir à y réfléchir.

Mais un élément que je pourrais vous mentionner, c'est que déjà dans les documents d'orientation du ministère des Ressources naturelles, on voit des phrases, en tout cas, que «le gouvernement souhaite favoriser le développement de nouvelles formes d'énergie renouvelable». On voit des choses comme «entend encourager le développement des nouveaux carburants».

3325

Alors, je pense qu'il y a une certaine volonté qui est exprimée dans ces documents-là. Mais c'est sûr que tant qu'il n'y a pas d'orientation concrète, tant que les gens utilisent de l'essence, bien, il faut, comme disait monsieur Archambault tantôt, le MRN disait: «On doit assurer l'approvisionnement.» Donc, je pense qu'on travaille sur ce concept-là.

3330

3335 À partir du moment où on aura des orientations claires, à savoir est-ce que comme l'Ontario, c'est 5 % d'éthanol dans l'essence, est-ce qu'on favorise d'autres types d'énergie, bien, là, je pense qu'il y aura peut-être des choses différentes et de nouveaux défis qui seront offerts aussi à monsieur Pouliot sur l'entreposage de nouveaux produits. Sauf que pour l'instant, vu qu'il n'y a pas d'orientation formelle, je pense que c'est plus à chaque individu de choisir quelle forme d'énergie il utilise.

3340 Dans la documentation d'orientation, on parle de ce dont monsieur Pouliot faisait référence, c'est-à-dire le remboursement possible des taxes sur les carburants appliqué au biodiesel pour les compagnies de transport. C'est la seule chose qu'on voit. Mais écoutez, je ne peux pas...

3345 Oui, nous, on souhaiterait et on incite souvent dans d'autres projets, parce que ce n'est pas le seul projet sur lequel j'ai travaillé, à utiliser des formes d'énergie différentes, des formes d'énergie renouvelables, des formes d'énergie qui émettent moins de contaminants, mais je ne peux pas aller plus loin dans ma démarche.

3350

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez cité un document du ministère des Ressources naturelles. Monsieur Archambault, votre ministère...

3355

**Mme DIANE GAGNON :**

Oui. J'ai le titre ici.

3360

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

J'imagine que madame voulait parler de l'énoncé de stratégie énergétique?

**LE PRÉSIDENT :**

3365

Toujours dans le cadre de la réponse à la question de monsieur Lessard, comment tout ça s'arrime autour, et finalement véhiculer vers les citoyens des moyens d'action et des prises de position d'action précises de la part des gouvernements.

3370

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a plusieurs choses qui se passent à l'heure actuelle. Il y a vraiment beaucoup de travail qui se fait du côté des biocarburants pour des raisons environnementales en premier lieu, pour des raisons aussi de remplacement de la

3375 matière fossile qui va tendre à disparaître au cours des futures décennies, parce que de moins en moins on trouve du pétrole et tout ça. Puis on cherche quand même des produits qui sont plus renouvelables parce que ça fait partie aussi du développement durable.

3380 Donc, entre autres, notre ministère, mon directeur particulièrement, travaille avec le comité interprovincial, je dirais le ministère des Ressources naturelles fédéral et les différentes provinces. Donc, il y a un comité fédéral-provincial, si vous voulez, qui essaie de trouver des solutions au développement, tout ce qu'on pourrait faire pour favoriser le développement des biocarburants, en particulier l'éthanol et le biodiesel, bien sûr. Ça, c'est un des aspects du ministère.

3385 On a aussi subventionné des projets de recherche pour aider des gens à développer des technologies ou des méthodes de production, par exemple. Et le plus important, c'est que depuis un an et demi, le ministre Hamad, et là ça continue avec le ministre Corbeil, on est en train de préparer une proposition, un projet de stratégie énergétique pour les prochaines années, où justement toutes les formes d'énergie vont être étudiées, discutées et un plan d'action long terme va être approuvé par le gouvernement.

3390  
3395 Donc, c'est notre ministère qui est en train de préparer le projet de stratégie, mais ça va être vraiment une stratégie gouvernementale et qui va s'arrimer plus tard, bien sûr, avec les actions du ministère du Développement durable et de l'Environnement en matière de biocarburants et de carburants de remplacement.

3400 Donc, tout ça, c'est ce qui se passe au niveau des ministères maintenant, beaucoup de travail de réflexion pour donner des orientations. Et probablement, de ces orientations-là, on aura des programmes concrets de remplacement, de mise en place de méthodes, de mesures et tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3405 Question technique et j'espère qu'elle a une réponse courte. Un biocarburant, quand on l'utilise, c'est une combustion?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3410 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3415 Ça produit du CO<sub>2</sub>.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3420

En quoi est-ce que c'est mieux qu'un carburant qui n'est pas un biocarburant?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3425

Bien, c'est que, par exemple si vous prenez l'éthanol, on le produit à partir de matières végétales qui, elles, ont absorbé du carbone durant la croissance de la plante. Et donc, quand on examine le cycle complet pour production de la matière première, transformation en éthanol et utilisation dans l'essence, bien, c'est vrai qu'on produit du CO<sub>2</sub>, mais ce CO<sub>2</sub>-là, l'équivalent va avoir été absorbé par la croissance des plantes. Vous voyez?

3430

Dans le cas du biodiesel, ça peut être plus avantageux. Si on pense aux graisses animales, vous voyez, c'est un déchet et là on valorise un déchet en biodiesel. Mais si on prend des matières oléagineuses, bien, là, c'est un peu différent, c'est un peu comme l'éthanol. Mais il y a quand même un bilan positif d'un point de vue CO<sub>2</sub>, parce qu'on absorbe le CO<sub>2</sub> pour la croissance des plantes.

3435

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

3440

Monsieur Pouliot, Canterm et Kyoto, est-ce que c'est une équation qui a une solution?

**M. RICHARD POULIOT :**

3445

Je vais vous faire trois commentaires, monsieur le président.

Premièrement, la question dépasse, et de loin, Canterm au départ. Et on s'inscrit, j'imagine, dans le cadre des politiques gouvernementales, que ce soit énergétiques ou environnementales.

3450

Deuxièmement, on n'est pas un gros consommateur d'énergie comme entreprise. Peut-être que nos produits entreposés par nos clients le sont, sûrement, à l'heure actuelle, puisque je pense ça représente entre 40 % et 50 %, disons, des gaz à effet de serre, si on parle des essences en particulier.

3455

Troisièmement, évidemment, on essaie, pour aller un peu plus loin, de contribuer à faire avancer un petit peu les choses. Canterm représente le Québec sur un comité national qui est à établir une feuille de route pour l'implantation du biodiesel au Canada et on est très heureux d'y participer.

3460

On y participe pour deux raisons: premièrement, parce que nous sommes un terminal et

3465 une partie de... il y a beaucoup de stockage là-dedans. Il y a un certain nombre d'activités qui tournent autour des activités de Canterm. Et deuxièmement, parce qu'un de nos actionnaires, Olco, étant un distributeur, une entreprise d'abord québécoise – dans ce domaine-là, il n'y en a pratiquement plus – et le plus gros distributeur indépendant de produits pétroliers au Canada et sera un distributeur également de biodiesel lorsque tranquillement le marché se développera.

3470 Alors, on essaie d'apporter cette contribution, je dirais, à l'ensemble de la problématique. Mais je pense que le problème dépasse beaucoup Canterm dans son...

**LE PRÉSIDENT :**

3475 Mais vous avez quand même une responsabilité puisque vous êtes impliqués dans le cycle. Recevoir des carburants qui sont responsables d'une partie de la situation actuelle et ensuite les distribuer à d'autres, vous êtes dans le cycle, comme nous tous d'ailleurs.

**M. RICHARD POULIOT :**

3480 Oui. Enfin, de ce point de vue-là, vous avez raison. J'en suis très conscient que nous faisons partie d'une chaîne et qu'il faut pouvoir contribuer chacun à sa façon. On essaie de le faire dans la mesure de nos moyens. On n'a pas de contrôle sur les entreprises qui sont nos clients. Ce sont de très grandes entreprises, qui ont des moyens beaucoup plus grands que les nôtres, et ils peuvent jouer un rôle beaucoup plus efficace que le nôtre dans ce secteur-là.

3485 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lessard, je vous remercie de vos questions.

3490 **M. MARC LESSARD :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3495 Monsieur Yoland Bergeron.

**M. YOLAND BERGERON :**

Monsieur le président, j'aimerais qu'on parle du quai numéro 93½.

3500 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il existe?

3505 **M. YOLAND BERGERON :**

Bien, il est entre le quai 93 et le quai 94.

3510 **LE PRÉSIDENT :**

Alors pour...

**M. YOLAND BERGERON :**

3515 Pour être plus précis, c'est le bollard.

**LE PRÉSIDENT :**

3520 Expliquez-moi, parce que je ne suis pas familier avec la numérotation des quais. Est-ce que 93 est en amont ou en aval de 94?

**M. YOLAND BERGERON :**

93 est en amont de 94, oui.

3525

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il est de l'autre côté de la...

3530 **M. YOLAND BERGERON :**

De la clôture.

**LE PRÉSIDENT :**

3535

... de la promenade Bellerive?

**M. YOLAND BERGERON :**

3540 Il est dans la promenade Bellerive. Il est où vous avez remarqué ce matin les traces de camion dans le gazon qui s'avance vers l'enclos.

**LE PRÉSIDENT :**

3545

Nous sommes allés à pied jusqu'à un petit promontoire qui a été construit, qui s'avance un peu dans l'eau. Et entre nous et le quai 94, il y avait une autre petite structure en béton avec un bollard. C'est à ça que vous réferez.

**M. YOLAND BERGERON :**

3550

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3555

Que vous appelez 93½.

**M. YOLAND BERGERON :**

3560

Bien, le quai 93, c'était finalement les deux ducs-d'Albe, qu'on appelle les deux quais qui s'avancent dans le fleuve, qui servaient autrefois pour l'accostement des bateaux de sel. Donc, vous avez vu le bollard qui est dans la plaque de ciment...

**LE PRÉSIDENT :**

3565

Oui.

**M. YOLAND BERGERON :**

3570

... et qui sert à amarrer les bateaux qui vont chez...

**LE PRÉSIDENT :**

3575

**M. YOLAND BERGERON :**

3580

Depuis quelque temps, il y a des bateaux qui se stationnent chez Canterm plus loin à l'ouest du quai 94, donc qui s'avancent plus que le quai, que ce qu'on était habitués de voir auparavant. Et moi, j'habite là depuis que BP était là. Alors imaginez, ça fait 25 ans. Bien, on se demande à ce moment-là, c'est dans quel but et pour quel client que ces manoeuvres se font.

**LE PRÉSIDENT :**

3585

Question simple que nous allons adresser à monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je ne sais pas très bien à quoi on fait... oui, nous utilisons le bollard, comme je disais, de temps à autre pour ancrer les navires, surtout que la taille des

3590 navires évidemment le nécessite, mais on ne les amène dans le parc. J'espère que ce n'est pas  
l'implication qu'on veut laisser entendre. Et on le fait avec l'autorité du Port de Montréal, puisque  
tout ce qui se fait au quai se fait par autorisation de la capitainerie du port.

**LE PRÉSIDENT :**

3595

Donc, l'accostage des navires se fait de façon sécuritaire et en conformité avec la  
réglementation du Port de Montréal. Donc, la proue parfois, ça doit être la proue, puisqu'ils  
accostent toujours contre le courant, dépasse l'extrémité du quai 94 et c'est ça qui vous  
préoccupe.

3600

**M. YOLAND BERGERON :**

Bien oui. C'est de valeur vous ne l'avez pas vu, parce que ce matin, à 7 h, il était  
toujours là, à 6 h 45. Vous auriez pu voir, à ce moment-là, cette masse métallique, n'est-ce pas,  
3605 qui s'avance en avant du quai pour être amarrée au bollard. Et comme je vous dis, on ne voyait  
pas ce genre d'utilisation au bollard avant, de façon aussi intensive que depuis un certain temps.

**LE PRÉSIDENT :**

3610 Je vais poser deux questions à monsieur Pouliot. Est-ce que c'est dû à la longueur d'un  
navire, à ce moment-là, s'il dépasse plus en amont qu'un autre navire?

**M. RICHARD POULIOT :**

3615 Très probablement, monsieur le président, mais je n'ai pas de... si j'avais l'historique.  
Quand on dit: «c'est plus qu'auparavant», je me permets de mettre en doute l'affirmation. Je  
pense que ce n'est pas plus...

**LE PRÉSIDENT :**

3620

Parce que la deuxième question était : est-ce que les navires qui viennent maintenant sont  
plus longs que ceux qui venaient autrefois.

**M. RICHARD POULIOT :**

3625

À ma connaissance, je vais dire non. Mais évidemment, ça dépend ce qu'on entend par  
«autrefois». Si on retourne 30 ans en arrière, possiblement. Mais au cours des 10, 15 dernières  
années, les navires ont généralement à peu près la même longueur.

3630

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur...

**M. YOLAND BERGERON :**



3635 D'accord, monsieur le président. Si je peux préciser...

**LE PRÉSIDENT :**

3640 ... en absence de statistiques, je pense que nous allons assumer que c'est variable selon la longueur des navires et que c'est pour des raisons de sécurité et de logistique qu'on les attache au 93½, comme vous l'appelez.

**M. YOLAND BERGERON :**

3645 Oui, d'accord. Nous, ce qu'on voulait savoir, dans le fond, c'est est-ce qu'il est possible de... c'est une façon de faire, on comprend bien. Est-ce que c'est parce que... on a compris qu'il y a eu des travaux d'aménagement d'oléoduc, on comprend. On nous a expliqué, au niveau du port, les gens qui travaillent sur le quai, que les pipelines, l'endroit de déchargement, si on peut dire, sur le quai 94 a été comme avancé pour un client X.

3650

**LE PRÉSIDENT :**

Une question simple. Monsieur Pouliot, est-ce que l'endroit de déchargement des navires a changé récemment?

3655

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pichette de faire un commentaire à ce sujet-là.

3660

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3665

**M. PAUL PICHETTE :**

Monsieur le président, j'aimerais premièrement faire la précision suivante. C'est que lorsqu'un navire vient au quai, ce n'est pas Canterm qui va décider de la façon qu'il va s'amarrer.

3670

**LE PRÉSIDENT :**

J'en suis conscient.

**M. PAUL PICHETTE :**

3675

Alors, c'est les capitaines, les opérateurs. Et l'amarrage qui est placé à l'avant a été placé là par le Port après des études. Il y a toutes sortes d'études. On parle d'études de courants, on parle d'études de glace en hiver ou quoi que ce soit pour permettre d'accrocher des bateaux d'une certaine taille. Et dans le fleuve Saint-Laurent, la taille est limitée par le tirant d'eau à 35

3680

pieds nominalement.

La position de déchargement chez Canterm n'a pas été changée. La position que vous avez peut-être pu voir sur la visite ce matin, qui est la plus à l'ouest, est la position où déchargent et ont toujours déchargé les navires d'essence et de diesel. Ce qui a peut-être changé, c'est la

3685

position des, excusez le terme, mais des «manifold» sur les navires. Si les navires ont leur sortie latérale plus en avant, plus en arrière, ça va possiblement changer, mais il n'y a pas, à ma connaissance, eu de changement significatif.

**LE PRÉSIDENT :**

3690

Excusez-moi. Est-ce que le navire va toujours essayer de placer son «manifold» à peu près le plus proche possible du poste de déchargement?

**M. PAUL PICHETTE :**

3695

On veut maintenir des boyaux les plus courts possible. On les attache, on les détache. Dans certains cas, ils ont une bonne dimension, ça peut être pesant, mais également on veut tenir ça le plus court possible.

3700

J'aimerais également faire une précision. On a parlé des traces dans le parc, ainsi de suite. Lorsque ces navires-là décident de s'amarrer, on ne peut pas tirer la corde ou le câble avec un véhicule léger. Le véhicule léger pourrait se retrouver facilement dans le fleuve Saint-Laurent assez rapidement. Alors, l'appareil qu'on utilise, c'est un chargeur sur roue qui peut planter sa pelle s'il commence à être tiré vers l'eau.

3705

**LE PRÉSIDENT :**

3710

Merci. Je crois comprendre, monsieur Bergeron, que la variation à la position du «manifold» – et j'espère qu'on trouvera une traduction pour ce terme – du navire peut faire que le navire pour être vis-à-vis le poste de chargement, de déchargement va être un petit peu plus en amont. La proue va être un peu plus en amont ou en aval.

3715

Et je pourrais demander à madame Martin du Port de Montréal, mais je pense, et vous me corrigerez si je me trompe, que les lois de la navigation maritime font que les navires ont le droit de s'accoster et s'accostent selon la décision du capitaine qui est le seul à déterminer, avec les autorités du port évidemment, comment il doit s'amarrer, et que je ne pense pas que nous

puissions agir sur ça.

**M. YOLAND BERGERON :**

3720

Je suis pas mal en accord avec vous, mais il semble y avoir quand même beaucoup de quais inutilisés à la section pétrochimique, la section industrielle de Montréal-Est. À ce moment-là, les conduites où doit se raccorder le bateau, est-ce qu'elles peuvent se construire plus vers l'est et donc, à ce moment-là, faire en sorte que le bateau ne dépasse pas le quai?

3725

**LE PRÉSIDENT :**

Il me semble que pour des raisons de sécurité, c'est un peu logique ce que monsieur Pichette a dit, qu'ils essaient de garder...

3730

Nous sommes allés ce matin sur le quai, il y a une conduite qui semble flexible mais que j'aurais beaucoup de difficulté à plier moi-même. C'est des grues probablement qui manipulent ces tuyaux qui sont assez gros. Et pour des raisons de sécurité, on doit les garder les plus courtes possible. Donc, le navire doit s'accoster le plus près possible du poste de déchargement.

3735

Et si on veut déplacer le navire, il faudrait déplacer le poste de déchargement, déplacer le site de Canterm. Et là, on parle donc de trouver des alternatives, des sites où Canterm pourrait s'installer, un peu la même préoccupation qu'avait tout à l'heure monsieur Lessard.

3740

**M. YOLAND BERGERON :**

Et le client, est-ce qu'on peut savoir pour quels clients ce poste de déchargement là est utilisé?

3745

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est probablement la plupart des clients de Canterm et je vais demander à monsieur Pouliot: les produits qui sont déchargés au quai 94 sont acheminés dans vos réservoirs et vont à quels clients?

3750

**M. RICHARD POULIOT :**

En général, les produits qui sont déchargés sont tous des produits légers, sauf il y a toujours des exceptions où on reçoit des produits plus lourds comme des mazouts, bitumes ou des résidus d'hydrocraquage. Et les clients, monsieur le président, sont des grandes entreprises dans le secteur pétrolier.

3755

3760

Vous me pardonnerez de ne pas nommer de noms, mais je pense qu'il n'a pas besoin d'avoir...

**LE PRÉSIDENT :**

3765

Je n'ai pas d'objection. Mais c'est l'ensemble de vos clients qui achète des produits légers.

**M. RICHARD POULIOT :**

3770

Oui. Et en général, comme je le disais, ce sont les grandes entreprises. Vous savez, les entreprises qui sont en mesure de prendre une cargaison d'un navire de cette taille, ça prend quand même des entreprises qui ont une certaine surface financière et économique. Alors, on a une clientèle...

**LE PRÉSIDENT :**

3775

Nous en connaissons un de vos clients, vous l'avez nommé tout à l'heure, Pétro-Canada.

**M. RICHARD POULIOT :**

3780

Pétro-Canada.

**LE PRÉSIDENT :**

3785

Et ce matin, à la visite, on a entendu le nom Shell également.

**M. RICHARD POULIOT :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3790

Je ne vous oblige pas à divulguer tous vos clients. Mais comme Shell a été dit publiquement ce matin, alors il y en a deux qu'on connaît.

**M. RICHARD POULIOT :**

3795

Mais vous comprendrez qu'en termes de discrétion vis-à-vis nos clients, sans leur demander la permission, c'est difficile pour moi de les mentionner.

**LE PRÉSIDENT :**

3800

Je vous comprends.

**M. RICHARD POULIOT :**

3805

Mais dans le secteur des grandes entreprises pétrolières, il n'y en a pas des dizaines. Je pense que tout le monde devinera lesquelles.

**LE PRÉSIDENT :**

3810

Monsieur Bergeron, est-ce que c'est important pour vous de connaître dans ce cas-ci comme réponse à votre question le client qui va éventuellement recevoir le produit?

**M. YOLAND BERGERON :**

3815

Bien, qu'on ait fait mention de Pétro-Canada, j'en suis bien heureux. Pétro-Canada a déjà un quai qu'il se sert à Montréal-Est, un peu plus à l'est de Canterm. Et pour solutionner le problème justement d'envahissement – j'appelle ça envahissement – d'empiétement sur le terrain du parc Bellerive, il y a un parallèle qui pourrait être fait avec le quai de Pétro-Canada qui, eux, à l'époque empiétaient sur le parc derrière l'Hôtel de ville de Montréal-Est pour amarrer leur bateau au bollard qui était justement dans ce fameux parc-là.

3820

Et ici, j'ai une esquisse qu'on peut trouver sur Internet. On voit un bateau amarré au quai, et devant le bateau pour amarrer le bateau, au lieu d'aller sur la berge, on a construit une passerelle et une espèce de quai sur pilotis, un quai de béton sur pilotis. Au centre, on retrouve le bollard. Donc, les employés de Pétro-Canada, enfin, pas nécessairement Pétro-Canada, mais enfin les gens qui s'occupent d'amarrer leur bateau chez Pétro-Canada peuvent marcher sur la passerelle sans camion pour aller installer les amarres sur le bollard. C'est une option qui...

3825

**LE PRÉSIDENT :**

3830

Donc, votre suggestion serait?

**M. YOLAND BERGERON :**

3835

Est-ce que c'est possible de faire la même chose au quai 94?

**LE PRÉSIDENT :**

3840

De recommander au Port de Montréal, si vous en aviez l'autorité, de faire une passerelle depuis l'extrémité du quai 94 jusqu'au bollard, jusqu'à ce que vous appelez le 93½.

**M. YOLAND BERGERON :**

3845 Il ne se rendrait peut-être pas jusque là, jusqu'à la distance requise pour avoir les distances...

**LE PRÉSIDENT :**

3850 Lancer le câble.

**M. YOLAND BERGERON :**

3855 ... normalisées pour sécuriser le bateau.

**LE PRÉSIDENT :**

3860 Alors, monsieur Bergeron, est-ce que c'est une chose que vous pourriez inclure dans votre mémoire comme recommandation?

**M. YOLAND BERGERON :**

D'accord. Je ne vois pas personne du Port de Montréal ici.

**LE PRÉSIDENT :**

3865 C'est parce que ça ne m'apparaît pas être une question.

**M. YOLAND BERGERON :**

3870 Bien, moi, je me demandais si on pouvait changer notre façon de faire. La façon de faire présentement, c'est de prendre un camion, comme disait monsieur Pouliot, et d'aller chercher le câble avec un grappin quand le remorqueur s'approche. C'est tout de même une façon qui me semble assez difficile pour les gens qui travaillent là, périlleuse même.

3875 Mais je voulais juste faire remarquer, c'est qu'à l'époque, lorsqu'on a construit cette espèce de bollard là, le Port de Montréal avait installé une espèce de corde à linge, mettons sur le principe d'une corde à linge. Ça veut dire qu'il y avait une poulie à chaque extrémité avec un câble d'acier où les gens de Canterm ou enfin les gens qui amarraient les bateaux devaient accrocher l'amarre du bateau pour peser sur un bouton et ça devait se diriger au bollard. Mais je  
3880 crois que ça n'a jamais fonctionné et il a été démantelé. Et là, on s'est retrouvé avec le camion.

Et là, je me disais que peut-être qu'il y aurait mieux que ça. Donc, une passerelle avec un bollard dans le fleuve, il n'y aurait pas d'empiétement dans le parc et il serait sécurisé.

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends. Maintenant, il vous restera à déterminer dans votre mémoire si la passerelle sur pilotis, qui part du quai 94 et qui va à une certaine distance en amont, constitue un obstacle visuel moins dérangeant pour le parc Bellerive. Et je vous laisse réfléchir à ce sujet.

3890

Avez-vous une autre question monsieur Bergeron?

**M. YOLAND BERGERON :**

3895

Oui. Justement concernant les impacts visuels, je voulais faire référence aux zones tampons. Il y a des gens quand même qui ont parlé. J'ai été absent une partie de la soirée hier.

3900

Monsieur Pouliot, avant-hier, a mentionné, et c'était sûrement bien intentionné, que les buttes iraient... les zones tampons de la rue Georges V devaient se diriger jusqu'au quai. Évidemment, sur le plan, on voyait que ça s'arrêtait à la rue Bellerive. Là, je crois que vous avez eu d'autres discussions dans la journée hier peut-être, où on a émis la possibilité d'avoir une butte entre le quai, si on peut dire, et la rue Bellerive. Est-ce que j'ai cru comprendre ça tantôt? Avez-vous...

3905

**LE PRÉSIDENT :**

On a parlé de ça hier. Monsieur Dériger peut-être pourrait résumer ce qui s'est dit hier et aujourd'hui, y compris sur le site.

3910

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, ce qu'on avait posé comme question, c'était si on pouvait prolonger la butte pour masquer un peu plus les futurs réservoirs au site K-3.

3915

Ce qu'on a pu s'apercevoir, ce qu'on nous a dit aussi, c'est que bon, il y avait d'abord une entrée qui devait être faite à cet endroit-là pour question de sécurité, tout ça, et entretien, et que l'espace n'était pas suffisant pour permettre de prolonger la butte.

3920

Autre élément aussi qu'on nous a dit, c'est qu'on parlait d'une butte de 10 mètres de hauteur. Mais c'est un objectif, en fait c'est une hauteur moyenne, comme on peut dire, et à certains endroits, ça peut être un peu moins haut selon l'espace qui va être disponible.

3925

Et quand on regarde le plan qu'on a devant nous, on le voit ici, disons à l'extrémité de la butte du site K-3, donc on voit que c'est un peu plus étroit. Donc, on peut supposer qu'à cet endroit-là, le talus risque d'être moins élevé. On parle peut-être de 3 mètres, vous me corrigerez, c'est encore à explorer.

3930                   Donc, ce n'est pas un talus de 10 mètres partout. Donc, il y a des variations. Puis je  
pense que selon l'échelle qu'on a devant nous, dans le secteur K-3, il risque d'être un peu plus  
bas, et son prolongement, à l'heure actuelle, il serait pratiquement impossible à faire étant donné  
l'espace qui est disponible actuellement.

Alors, je ne sais pas si je résume? Peut-être monsieur Veilleux...

3935                   **LE PRÉSIDENT :**

3940                   Et j'ajouterais que le promoteur a dit, hier et aujourd'hui, que la disposition exacte des  
talus n'était pas fixe pour le moment et serait discutée à partir de propositions qui vont être établies  
par des experts et qui vont ensuite être présentées au public ou à un comité de citoyens par  
l'intermédiaire d'une personne qu'on nous a présentée la première soirée, qui sera le représentant  
du promoteur auprès des citoyens.

Monsieur Pouliot, corrigez-moi si...

3945                   **M. RICHARD POULIOT :**

3950                   C'est tout à fait le cas, monsieur le président. Il y a aussi évidemment, du point de vue  
visuel, la question de la vue du fleuve. Alors, il y a un équilibre enfin qu'il faut trouver quelque part  
entre la nécessité de construire quelque chose pour protéger la communauté des activités de  
Canterm, mais aussi des gens qui veulent avoir la vue du fleuve. Alors, il va falloir trouver un  
moyen terme quelque part sur ce plan-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3955                   Tout cela, comme les autres éléments, faisant partie d'un projet qui, s'il était accepté  
donc, serait fait de la façon dont nous discutons depuis quelques jours.

Monsieur Dériger.

3960                   **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3965                   Juste un ajout. Si vous avez justement des éléments à proposer pour ces talus, je pense  
que c'est le bon endroit aussi de le faire ici, donc de faire part de vos commentaires à la  
commission.

**LE PRÉSIDENT :**

Pas ce soir, la deuxième partie.



3970 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pas ce soir, mais lors de la deuxième partie, si vous avez des choses ou des éléments qu'il faut prendre en compte, je pense que ce serait intéressant d'avoir vos commentaires là-dessus.

3975

**M. YOLAND BERGERON :**

D'accord.

3980 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bergeron. Pendant que vous préparez votre prochaine question, je vous annonce que nous allons fermer le registre bientôt. Alors, il reste quelques minutes pour les personnes qui voudraient s'inscrire. Monsieur Bergeron, dernière question? Je pense que c'est la troisième.

3985

**M. YOLAND BERGERON :**

Bien, il y avait le quai 93, le tampon. Pour finir sur le tampon, si on peut dire, sur la zone tampon, vous avez demandé à madame Piché si les buttes proposées – ça c'est, je crois, avant-hier – si les buttes proposées pouvaient aider à réduire le bruit qui provenait du quai ou des bateaux ou des ponts, en fin de compte, des installations portuaires.

3990

**LE PRÉSIDENT :**

Je lui ai demandé la question suivante. Admettons que les talus réduisent le bruit, est-ce que ça aurait un impact sur elle en fonction de l'endroit où elle habite. Elle n'a pas répondu. Alors, je ne peux pas présumer de la réponse.

3995

4000 **M. YOLAND BERGERON :**

Mais moi, j'aimerais vous répondre, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, adressons la question à vous. Monsieur, en fonction de l'endroit où vous habitez, si les buttes ou les talus constituent un écran contre le bruit, est-ce que ça va vous affecter de façon positive?

4005

4010 **M. YOLAND BERGERON :**

Moi, ce que je peux dire, c'est que l'absence de buttes que je constate sur ce plan-là entre la rue Bellerive et le quai n'aideront en rien à réduire les bruits qui proviennent des installations.

4015

**LE PRÉSIDENT :**

L'absence de talus n'aidera en rien à réduire ce qui se passe en ce moment. C'est logique. Parce que si on ne fait rien, ça va être comme avant.

4020

**M. YOLAND BERGERON :**

Exact. Donc, ni du point de vue esthétique ni au niveau du bruit et ni au niveau de la sécurité non plus, s'il doit y avoir des...

4025

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je ne comprends pas votre... vous avez dit: «L'absence de talus ne changera rien à la situation présente.»

4030

**M. YOLAND BERGERON :**

Si je regarde le plan actuel, monsieur le président...

4035

**LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez dire la construction des talus ne changera rien?

**M. YOLAND BERGERON :**

4040

Non, mais c'est parce que présentement, au plan, il n'y en a pas de prévues de buttes.

**LE PRÉSIDENT :**

4045

Ah! je comprends, à cette extrémité.

**M. YOLAND BERGERON :**

Exactement.

4050

**LE PRÉSIDENT :**

Entre l'extrémité prévue et l'eau.

**M. YOLAND BERGERON :**

4055

Oui. Et si vous vous en allez en diagonale, il y a tout un quartier résidentiel à partir de la rue Georges V, qui est soumis, si on peut dire, aux impacts qui proviennent de ce site-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4060

D'accord, je comprends.

**M. YOLAND BERGERON :**

4065

Et je passe sous silence ceux de la construction, évidemment. Parce que la dernière rénovation du réservoir 58 ou 59 – là, j'ai de la difficulté à voir – le «grinder», les pompes à pression, tout ça, on a vécu ça une bonne partie...

**LE PRÉSIDENT :**

4070

D'accord. Par contre, pour quelqu'un qui est dans un autre angle, ça peut avoir un effet.

**M. YOLAND BERGERON :**

4075

Tout à fait. Mais madame Piché habite dans le même angle que je suis.

**LE PRÉSIDENT :**

4080

Elle ne me l'a pas dit. Je ne pouvais pas le savoir. C'est un peu aussi la raison pour laquelle, d'une certaine façon, dans les discussions que nous avons eues pendant ces derniers jours, à un moment donné la commission a proposé: «Pourquoi ne pas étendre la butte jusqu'à l'eau ou approximativement?»

4085

Et la réponse qu'on nous a donnée était qu'il y a des problèmes techniques apparents, mais que tout n'est pas fixé dans le... j'allais dire «dans le béton», mais comme il s'agit de talus en terre, c'est: tout n'est pas fixé dans le talus pour le moment et qu'il y a des contraintes. Ça, c'est certain.

4090

Il y a la contrainte de la porte, de l'accès, pour des raisons de sécurité. Il y a aussi le fait que c'est un terrain qui appartient au Port de Montréal. Donc, ils doivent donner leur accord, j'imagine. Et aussi des contraintes d'espace, qui ferait que même s'il y avait un talus, peut-être à certains endroits il ne serait pas aussi haut que 10 mètres.

**M. YOLAND BERGERON :**

4095

Est-ce que le Port de Montréal est présent ici, ce soir?

**LE PRÉSIDENT :**

4100 Madame Martin, est-ce que le Port de Montréal accepte au moins de considérer ce genre de travaux? Est-ce que vous pouvez vous avancer au micro, s'il vous plaît?

**Mme LYNE MARTIN :**

4105 Nous, on va... en fait, Canterm va nous proposer les plans finaux. À ce moment-là, on va les examiner. Mais ce que je semblais entendre, c'est qu'il y en a qui sont d'accord et d'autres qui ne sont pas d'accord sur les talus. Ça fait que je pense que, avant de nous présenter quelque chose, il faudra qu'il y ait consensus.

4110 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous aussi, vous allez vous préoccuper de ce que les citoyens pensent et vous allez vous baser, comme vous l'avez dit tout à l'heure, sur l'analyse du ministère de l'Environnement et le rapport du Bureau d'audiences publiques.

4115

**Mme LYNE MARTIN :**

Oui. Avant d'accepter quoi que ce soit dans le projet, on va attendre votre décision.

4120 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous êtes ouverts aux propositions.

**Mme LYNE MARTIN :**

4125

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4130

Monsieur Bergeron.

**M. YOLAND BERGERON :**

4135 Donc, si je peux me permettre, monsieur le président, est-ce qu'on peut comprendre de la réponse de madame que, finalement, on finirait par donner suite au Plan d'utilisation des sols du Port de Montréal de mars 2000, qui nous disait que les deux extrémités de la promenade Bellerive, en contact direct avec les activités portuaires, feront l'objet de mesures d'atténuation des impacts par l'APM.

4140 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Martin.

4145 **Mme LYNE MARTIN :**

Comme j'ai mentionné, ce que j'ai entendu, moi, durant ces trois journées-là, c'est qu'il y en a qui ne veulent pas avoir les buttes. Alors, dans les citoyens, il faudra s'entendre. Est-ce que...

4150 Oui, ça pourrait être une mesure d'atténuation, sauf que si certains citoyens n'en veulent pas, il faudra voir, il faudra évaluer. Mais on n'aurait pas de problème à ce que ce soit fait, il faudra l'évaluer.

4155 **LE PRÉSIDENT :**

Mais la politique et la volonté du port n'a pas changé en ce qui concerne les deux extrémités du parc Bellerive?

4160 **Mme LYNE MARTIN :**

Non. Je n'étais pas là en 2000, mais je suppose que c'est encore dans la politique de...

**LE PRÉSIDENT :**

4165 Merci. Monsieur Bergeron, une dernière question.

**M. YOLAND BERGERON :**

4170 Une dernière question d'information publique.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous annonce que le registre est maintenant fermé. Il reste deux personnes à la suite de monsieur Bergeron.

4175 **M. YOLAND BERGERON :**

4180 Jeudi soir, le 9 février, vers 22 h 15, je me suis promené sur le bord du fleuve où est-ce que vous avez vu le fameux quai, l'observatoire, et en étant près du quai, il y avait un vent qui venait des installations de Canterm, portuaires, plus loin, c'est évidemment un vent d'est, et on a pu sentir une odeur d'allumette. Vous savez, quand on gratte une allumette, l'odeur que ça peut dégager.

4185 Et il y avait également un bateau qui était stationné chez Canterm. Je me demandais si, un, ça pouvait venir du navire qui était stationné chez Canterm. Et, si oui, quel produit pouvait dégager ce type d'odeur là.

**LE PRÉSIDENT :**

4190 Bon, l'odeur d'allumette. Monsieur Bourassa, quand on parle d'odeur d'allumette, l'odeur principale qu'on reçoit, est-ce que c'est une odeur de soufre?

**M. YVES BOURASSA :**

4195 Tout à fait, monsieur le président. L'odeur d'allumette généralement va être un mélange assez complexe, mais, en gros, qui va contenir surtout du dioxyde de soufre et peut-être quelque peu des traces de sulfure d'hydrogène, entre autres.

**LE PRÉSIDENT :**

4200

Quelles sont les sources les plus probables quand on est dans le parc Bellerive et que le vent souffle dans la direction que monsieur Bergeron a mentionnée?

**M. YVES BOURASSA :**

4205

Je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

4210

Il parlait d'un vent qui était...

**M. YOLAND BERGERON :**

4215

Avec le quai.

**LE PRÉSIDENT :**

4220

... qui arrivait de l'aval. Donc, c'est nord-est peut-être. Je ne sais pas. Je ne connais pas très bien la géographie. Un vent qui longe le quai de l'aval vers l'amont.

**M. YVES BOURASSA :**

4225

Je n'ai pas connaissance de sources dans ce secteur-là qui pourraient résulter en des émissions telles. Dans le secteur industriel, oui, on en connaît des sources, mais ça peut venir de Varennes, ça peut venir d'assez loin.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça ne peut pas être un fumeur sur le quai, c'est interdit.

4230

**M. YVES BOURASSA :**

Oui. Puis je ne pense pas qu'il provoquerait une telle odeur, non.

4235

**LE PRÉSIDENT :**

Varenes, c'est possible?

**M. YVES BOURASSA :**

4240

Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

4245

De Varenes?

**M. YVES BOURASSA :**

Oui, tout à fait, oui, oui, un gros complexe.

4250

**LE PRÉSIDENT :**

Lorsque vous mesurez les émissions, disons, qui contiennent du soufre dans le secteur, ça vient généralement de quel genre d'installation?

4255

**M. YVES BOURASSA :**

Bon, les sources d'émission de soufre dans l'est de Montréal, il y en a quatre, en gros. Il y a les deux raffineries de pétrole qui ont énormément de fours et de chaudières. Parce que la distillation du pétrole, c'est quelque chose qui demande beaucoup d'énergie. Tu bouilles, tu condenses, tu travailles le produit, tu le convertis, tu le transformes et tu rebouilles à chaque fois. Donc, c'est des consommateurs, de très gros consommateurs d'énergie, les deux raffineurs, de telle sorte que les combustibles qu'ils utilisent contiennent du soufre et le soufre va être émis sous forme de dioxyde de soufre.

4265

Dans les raffineries de pétrole aussi – là, je parlais des fours, des chaudières, qui est une source – il y a les craqueurs catalytiques. Les craqueurs catalytiques, c'est des appareils qui vont craquer les molécules de paraffine plus lourdes pour en faire des molécules plus

4270 légères, surtout de l'essence. Et ces catalyseurs-là sont régénérés parce qu'ils vont contenir un petit peu de coke et ce coke-là contient beaucoup de soufre. Si on parle d'une raffinerie typique, 50 % des émissions proviendraient du craqueur et 50 % des combustibles. Ce sont deux grosses sources d'émission.

4275 Il y a également une usine de soufre dans l'est de Montréal qui prend... quand on parle de soufre, diesel, quand on parle d'essence à très basse teneur en soufre, bien, le soufre a été éliminé en le combinant avec de l'hydrogène, ce qui donne de l'hydrogène sulfuré, et cet hydrogène sulfuré là est envoyé à une compagnie qui convertit le sulfure d'hydrogène en soufre élémentaire, entre autres. Et cette compagnie-là a des épurateurs qui font en sorte que le rendement de l'usine est de l'ordre de 99,6 %. Cependant, si l'épurateur arrête pour quelque  
4280 raison, pour entretien, pour une panne, à ce moment-là, l'efficacité peut descendre aussi bas qu'à peu près 95 %. Et de cette façon-là, cette source-là est un contributeur potentiel important.

**LE PRÉSIDENT :**

4285 Est-ce que les différentes opérations au quai 94 reliées à Canterm produisent des émissions qui pourraient sentir le soufre?

**M. YVES BOURASSA :**

4290 À ma connaissance, je pense qu'il y a une chaudière là, et puis elle utilise du mazout léger. Donc, c'est très peu probable. C'est un faible contributeur, très faible contributeur.

**LE PRÉSIDENT :**

4295 Alors, monsieur Bergeron, cet événement évanescent nous échappe.

**M. YOLAND BERGERON :**

4300 Mais est-ce qu'on peut confirmer, monsieur le président, du côté de Olco que le bateau Panam Trinité...

**LE PRÉSIDENT :**

4305 Ah! le navire. Les cheminées du navire, est-ce qu'elles pourraient émettre une odeur de soufre?

**M. YVES BOURASSA :**

4310 Oui, c'est possible. C'est possible, parce que les bateaux peuvent prendre du marine bunker ou du marine diesel, qui peuvent être à haute teneur en soufre.



**LE PRÉSIDENT :**

C'est fort possible alors, monsieur.

4315

**M. YOLAND BERGERON :**

Et la question que je voulais savoir, est-ce qu'on a juridiction justement sur ce que crachent ces bateaux-là? Parce que souvent, lorsque les bateaux sont amarrés, il y a des journées vous ne pouvez pas rester sur le quai que je vous ai mentionné, parce qu'il y a une brume et ce n'est pas un brouillard, ça vient de la cheminée.

4320

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bourassa, parmi toutes les émissions que vous surveillez, contrôlez et qui vous permettent même d'émettre des contraventions, si on veut, est-ce que ça inclut les navires?

4325

**M. YVES BOURASSA :**

En ce qui concerne les navires, je dois vous avouer que la situation est plus compliquée un peu. Il faut faire affaire avec la capitainerie, effectivement. Il faut faire affaire avec les gens d'environnement du Port de Montréal, entre autres madame Lyne Martin avec qui nous collaborons. Mais disons que habituellement on passe par la capitainerie ou par les gens d'environnement du Port de Montréal.

4330

4335

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais demander à madame Martin. Madame Martin, est-ce que vous procédez au genre de mesures et d'opération de contrôle et d'émission de contraventions à des navires qui dépassent des normes établies ou acceptées par le Port de Montréal.

4340

**Mme LYNE MARTIN :**

Nous, on ne prendra pas de mesures directes. Mais la réglementation n'a pas changé encore; elle est en devenir. Puis c'est Environnement Canada, je crois, ou Transport Canada, je ne sais pas lequel des deux là, qui régleme au niveau des carburants des navires. Et la réglementation n'a pas changé.

4345

Les teneurs en soufre des carburants, en fait, c'est permis, c'est déjà déterminé. Les teneurs en soufre sont très élevées présentement. Et je sais que dans la nouvelle réglementation, ça va diminuer. Donc, cette situation-là ne devrait pas se reproduire, sauf qu'on ne prend pas d'échantillon au niveau de l'air. Mais je dirais que parce que les niveaux de soufre permis dans les carburants des navires sont très élevés, je dirais que c'est permis.

4350

4355 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gagnon, est-ce que le ministère du Développement durable, Environnement et Parcs a quelque chose à dire sur la contribution des navires à la qualité de l'air?

4360 Je sais que sur l'île de Montréal, c'est délégué à... mais là, on n'est plus sur l'île, on est sur l'eau. Il semble y avoir une espèce de zone où les juridictions sont floues...

**Mme DIANE GAGNON :**

4365 Non.

**LE PRÉSIDENT :**

4370 ... où on coupe les amarres, le navire s'en va à la dérive, il n'y a pas de problème. S'il arrive sur l'île de Boucherville, il n'est plus sur l'île de Montréal. Donc, peut-être que c'est vous...

J'essaie de voir. Est-ce que vous vous préoccupez de ce que les navires émettent comme contaminants à l'atmosphère.

4375 **Mme DIANE GAGNON :**

Je peux le vérifier, mais je pense que non. Parce que s'il s'agit de la voie maritime ou des activités portuaires, c'est une activité fédérale.

4380 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça vous fait une autre chose à vérifier.

**Mme DIANE GAGNON :**

4385 Bien, vérifier, écoutez, c'est une activité fédérale. Comme je vous disais tantôt, si je ne peux pas regarder l'analyse de risque...

**LE PRÉSIDENT :**

4390 D'accord.

**Mme DIANE GAGNON :**

4395 Mais là, il s'agit de voir du côté de la qualité de l'air à Montréal. Monsieur Bourassa, tantôt, nous disait qu'il intervenait auprès de la capitainerie. Mais à quel niveau et est-ce qu'il

peut vraiment appliquer son règlement dans ce cas-là? Je ne le sais pas.

**LE PRÉSIDENT :**

4400

J'ai l'impression que si on lance monsieur Bourassa sur une nouvelle piste, on va avoir des résultats.

**Mme DIANE GAGNON :**

4405

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4410

Monsieur Bourassa, quand vous dites que vous faites appel à la capitainerie, ça veut dire quoi au juste?

**M. YVES BOURASSA :**

4415

Ça veut dire qu'on fait un appel téléphonique.

**LE PRÉSIDENT :**

4420

La capitainerie, c'est quelque part à Montréal.

**M. YVES BOURASSA :**

Oui, tout à fait.

4425

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas ici au 94.

**M. YVES BOURASSA :**

4430

Non. Et puis eux, ils envoient des inspecteurs vérifier. Les cas les plus fréquents, ce n'est pas des plaintes d'odeur qu'on a, c'est plutôt des plaintes de fumée. Il arrive que des bateaux comme ça fument pendant un bon bout de temps et puis à ce moment-là, bien, on réussit à faire arrêter les fumées, si on veut.

4435

Il y a des cas où on peut agir relativement plus facilement, même sur les terrains du port. C'est dans le cas particulier où il y aurait une émission de particules de poussières qui affecteraient, ou qu'on mesurerait, on pourrait vérifier, qui affecteraient vraiment les terrains de Montréal. À ce moment-là, là on pourrait agir également.

4440

On l'a déjà fait également dans le cas des trains du CN. Il faut que les rails soient refaites de temps à autre. Puis ça, on avait des problèmes parce que les poussières étaient visibles sur une distance épouvantable et ça affectait des gens, et puis on a pu prendre des actions dans ce cas-là également.

4445

Alors, ce n'est pas facile, mais on réussit quand même. Puis dans le cas des, comme je vous disais tantôt, des fumées, bien, il faut passer par la capitainerie, puis eux envoient vraiment des inspecteurs et ils font cesser la nuisance. Il arrive souvent que la nuisance cesse parce que le bateau est parti.

4450

**LE PRÉSIDENT :**

Et la capitainerie, c'est le Port de Montréal?

4455

**M. YVES BOURASSA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4460

Et le Port de Montréal répond à qui? Je veux dire, à un ministère fédéral, provincial, municipal?

**M. YVES BOURASSA :**

4465

Je n'en ai pas d'idée, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

4470

Madame Martin, qui sont vos patrons ultimes?

**Mme LYNE MARTIN :**

4475

Le Port de Montréal, c'est comme les aéroports, c'est autonome, mais c'est juridiction fédérale. C'est Transport Canada. C'est la Loi maritime du Canada. Ultimement, c'est Transport Canada. C'est le ministre des Transports qui est notre patron.

**LE PRÉSIDENT :**

4480

Alors, nous devons nous adresser à Transports Canada si nous voulons connaître la politique. Est-ce que vous pouvez nous présenter un document sur la politique et les mesures

appliquées par le Port de Montréal, peut-être par l'entremise de Transport Canada parce qu'ils vous obligent à faire certaines choses, sur le contrôle de la pollution des navires, non pas les estacades au cas où il y aurait un déversement, mais ce qui sort des cheminées.

4485

**Mme LYNE MARTIN :**

Oui, je vais vérifier.

4490

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bergeron.

**M. YOLAND BERGERON :**

4495

Vous avez bien cerné, monsieur le président, la question, monsieur Bourassa encore plus, parce qu'évidemment, oui, on a l'impression des fois que pour quelque opération que ce soit sur le bateau, il y a des choses pas normales qui se passent là-dedans. Est-ce qu'ils brûlent des vidanges? En tout cas, ça ne semble pas une opération normale.

4500

Et dans le fond, je comprends qu'il y a peut-être des réglementations, il n'y en a peut-être pas. Je m'attendais un peu peut-être à ce que les gens de Canterm ou d'un autre quai, qui voient quelque chose devant leur installation, puissent prendre le téléphone et téléphoner au capitaine sur le bateau puis dire: «Regarde, mes voisins vont subir les contrecoups, les impacts de ce que tu fais. Est-ce que c'est possible d'éliminer ça?»

4505

**LE PRÉSIDENT :**

Je peux demander à monsieur Pouliot, représentant la compagnie Canterm, est-ce que vous vous préoccupez, oui, en général, mais je veux dire de façon pratique de ce que les navires peuvent faire en termes de contribution à la pollution atmosphérique au quai 94.

4510

**M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je n'ai pas souvenance qu'on soit intervenus comme on semble le proposer. C'est sûr que ça nous préoccupe. Nous, on reçoit des produits. En général, ça ne fait pas d'émission. Mais s'il y a un navire qui dégage du soufre au point où on le sent 10 kilomètres à la ronde, il est évident qu'on va sûrement alerter la capitainerie du port, avec laquelle nous sommes en contact sur une base quotidienne.

4520

Dans le cas qui est cité, je n'ai pas eu d'information qu'il y a eu une intervention de notre part, cependant.

**LE PRÉSIDENT :**

4525

Merci. Monsieur Bergeron, je vous remercie.

**M. YOLAND BERGERON :**

4530

C'est moi qui vous remercie, monsieur le président, monsieur le commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

4535

Je vais maintenant appeler madame Célyne Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

4540

Si vous permettez, j'aimerais ça avoir une petite explication de ce que monsieur Pouliot vient juste de dire. Il a terminé en disant que si ça sent une odeur à 10 milles à la ronde, il donne un exemple, que c'est sûr qu'il va appeler la capitainerie et qu'ils sont en contact quotidien avec eux autres.

4545

Mais d'abord, quand ils entendent du bruit, à titre d'exemple, à 10 000 kilomètres à la ronde, est-ce que Canterm tient compte aussi du voisinage?

**LE PRÉSIDENT :**

4550

Je comprends votre préoccupation, le bruit et les fumées émises par ces navires, pour vous, c'est une nuisance. Et je comprends aussi que Canterm n'est pas responsable des navires et de l'opération des navires, et ça se comprend. Puis je comprends que comme bon citoyen corporatif, monsieur Pouliot nous dise que oui, ça les préoccupe. Mais d'un autre côté, ils n'ont pas autorité pour agir, à moins que je me trompe, monsieur Pouliot?

**M. RICHARD POULIOT :**

4555

Monsieur le président, nous n'avons aucune autorité dans ce domaine. Encore une fois, les navires qui rentrent sont soumis à la juridiction du Port de Montréal et ils arrivent sur un terrain qui appartient au Port de Montréal.

4560

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pourquoi madame Martin va venir à nouveau nous faire un commentaire sur ce sujet. Voilà pourquoi nous allons adresser ces questions, nous avons commencé à les adresser, au Port de Montréal.

4565

Et puisqu'ils sont sous la gouverne de Transport Canada, nous allons aussi explorer

4570 auprès de Transport Canada ainsi qu'auprès de la Garde côtière en ce qui concerne la possibilité d'accident, pour essayer de cerner ce dossier des navires qui, finalement, pour vous qui habitez aussi près des réservoirs que des navires, pour vous ça constitue une nuisance potentielle d'égale valeur.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui, effectivement.

4575 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Martin et ensuite monsieur Lefebvre.

4580 **Mme LYNE MARTIN :**

4585 Comme plusieurs personnes ont mentionné, effectivement, quand il y a une problématique qui est identifiée par un citoyen, il faut appeler à la capitainerie et à ce moment-là, la capitainerie envoie un inspecteur qui vérifie si l'opération est normale ou non et qui, dans le cas de bruit, va prendre des mesures. Dans le cas des émissions, on n'a pas l'équipement pour prendre les mesures. Et effectivement, nos inspecteurs ont l'autorité d'arrêter le déchargement ou le chargement d'un navire. On a autorité de le faire et de...

**LE PRÉSIDENT :**

4590 Alors, vous allez affecter monsieur Pouliot directement, cependant.

**Mme LYNE MARTIN :**

4595 Exactement. Mais jusqu'à un certain point, le locataire de nos terrains est responsable de la conformité de ses opérations et ça inclut que ça soit des entrepreneurs, des camionneurs ou même des navires qui viennent au quai. Jusqu'à un certain point, il a une responsabilité, en tout cas. Mais c'est certain que nous, en allant sur le quai et en prenant des mesures, on a l'autorité d'arrêter les opérations. Nous, nos inspecteurs, quand ils y vont et qu'ils prennent...

4600 Et ça arrive régulièrement. Il y a eu des situations où il y a eu émission de poussières ou encore de bruit et les opérations ont été complètement arrêtées parce que ça ne rencontrait pas la réglementation.

4605 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot, on vient de dire que vous avez la responsabilité des opérations du navire ou presque, ce que vous avez...

4610 **M. RICHARD POULIOT :**

Je ne commencerai pas, je pense bien, un débat, monsieur le président, avec le Port de Montréal sur cette question. Les navires sont affrétés par des clients, ils viennent sous charte-partie et ils doivent demander les autorisations au Port de Montréal pour l'accostage. C'est le Port de Montréal qui l'accorde. Ils accostent à un quai qui, comme je le disais tantôt, il y a une partie du quai qui demeure la propriété du Port de Montréal.

Entendons-nous bien, propriété, c'est toujours la propriété, mais il y a une partie du quai qui ne fait pas partie de la location qui est faite au...

4620

**LE PRÉSIDENT :**

Le premier 15 mètres.

4625 **M. RICHARD POULIOT :**

Le premier 15 mètres.

**LE PRÉSIDENT :**

4630

Vous nous avez dit ça plus tôt. Monsieur Pouliot, je vous interromps. Je vais vous dire pourquoi. Parce que ce que vous me dites, vous nous l'avez dit déjà depuis quelques jours et vous me le répétez parce qu'on passe notre temps à vous reposer les mêmes questions.

4635

Ce que je voudrais que vous déposiez, plutôt que de me répondre maintenant, c'est un document: selon vous, quelle est votre responsabilité dans ce dossier? Et s'il y a une infraction causée par un navire, est-ce que c'est à vous que l'on doit s'adresser, selon vous? Et nous allons poser les mêmes questions au Port de Montréal et à Transport Canada, et nous aurons trois réponses qui nous permettront de faire notre analyse.

4640

Madame Martin.

**Mme LYNE MARTIN :**

4645

Ultimement, on a aussi la responsabilité de... en fait, nous, on doit s'assurer que nos locataires opèrent à l'intérieur des normes. On a aussi cette responsabilité-là. Je pense que la responsabilité est conjointe. Et effectivement, au niveau de l'autorité du navire, on peut arrêter l'opération du navire. Mais c'est certain que si on arrête l'opération du navire, à ce moment-là ça nuit à l'opération du locataire en même temps.

4650

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est une précision qui éclaire un peu le sujet. Monsieur Lefebvre.



**M. PAUL LEFEBVRE :**

4655

C'est une question de sécurité publique et monsieur Lavigne va être d'accord avec moi.

4660

Monsieur Bourassa parlait de possibilité de dioxyde de soufre comme source d'odeur. Le dioxyde de soufre, à partir du moment que tu le sens, tu es au-delà du seuil de danger. C'est-à-dire que je pense le seuil olfactif est de l'ordre de 2, 3 ppm et il est dangereux à 1 ppm. Le sulfure d'hydrogène, tu peux le sentir de l'ordre de 2 ppb et le seuil de danger est à 30 ppm, ça veut dire 30 000 ppb. Donc, il y a une bonne marge.

4665

Mais à partir du moment que tu as une odeur de soufre, il est urgent de savoir si c'est du SO<sub>2</sub> ou du H<sub>2</sub>S. Puis l'organisme qui a le pouvoir légal d'arriver et de faire fermer, c'est Environnement Canada, parce que c'est un bateau. Mais les autorités municipales ont la responsabilité aussi de s'assurer que les citoyens ne sont pas exposés à des doses dangereuses.

4670

Je pense, à ce moment-là, qu'il doit y avoir une réponse concertée, que toute personne qui constate la présence de soufre comme ça fait une plainte aux autorités municipales. Puis là, il doit y avoir un lien avec Environnement Canada, que quelqu'un aille prendre des mesures et s'assurer qu'il n'y a pas de danger pour la population.

4675

S'il y a un danger pour la population, que la source s'entête à en émettre, à ce moment-là, bien, il faut peut-être penser à confiner la population ou la retirer des lieux. Mais il y a une action urgente qui doit être faite, puis tout citoyen, toute corporation, tout bon citoyen corporatif doit porter à l'attention des autorités, si lui ne peut pas forcer, ou que quelqu'un prenne les mesures. Ça doit être fait.

4680

**LE PRÉSIDENT :**

4685

Monsieur Lavigne, est-ce que vous voulez répondre à cette question des seuils de détection?

**M. JOCELYN LAVIGNE :**

4690

Je demanderais à monsieur Bourassa, parce que je n'ai pas ici les seuils pour le SO<sub>2</sub>. Je ne les ai pas comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Martin, pendant que monsieur Bourassa s'approche.

4695 **Mme LYNE MARTIN :**

Oui. Moi, je voulais juste mentionner que la capitainerie, c'est un bon point de départ puisque nos gens sont là en permanence et c'est eux qui vont faire... dès qu'il y a une mesure d'urgence à prendre, selon l'incident ou l'événement qui est signalé, eux vont tout de suite  
4700 contacter les gens d'Environnement Canada, Environnement Québec si c'est nécessaire, dépendant où ça se passe, et ont la liste de tous les contacts d'urgence et ils n'hésitent pas à contacter les autorités immédiatement justement pour rencontrer les exigences. En fait, ils sont en contact continuellement avec principalement Environnement Canada, mais Environnement Québec aussi régulièrement.

4705

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bourassa, quelques mots brefs pour clore cette question du soufre.

4710 **M. YVES BOURASSA :**

Oui. Monsieur le président, la situation, c'est plus complexe que ça en réalité. Le nez humain est tellement sensible que rarement on va atteindre des niveaux qui sont dangereux, dans l'air ambiant je parle. Cependant, comme, par exemple, le sulfure d'hydrogène à 0.5 ppb, il y a  
4715 plusieurs personnes qui vont le sentir. Et puis le dioxyde de soufre, c'est vrai que ça ne prend pas des concentrations immenses pour les sentir, puis le mélange de différents produits va donner des odeurs différentes.

Je donne un exemple. Vous craquez une allumette. Vous allez voir, on sent une senteur d'allumette. Ça arrive de temps à autre, si tu suis un véhicule qui utilise du carburant diesel, tu vas le sentir un petit peu, puis c'est comme fugitif. Ce n'est pas quelque chose qui va durer  
4720 longtemps.

Alors, c'est des mélanges de substances. Ça peut être, entre autres, le dioxyde de soufre. Puis on ne parle pas de concentration énorme, on parle plutôt vraiment de seuil olfactif et pas de seuil auquel il y a danger pour vraiment, là...  
4725

**LE PRÉSIDENT :**

4730 Merci. Madame Piché.

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

De toute façon, c'était ma seule question. Mais moi, ce que j'aimerais ajouter, c'est que je sais, moi et beaucoup de citoyens dans mon secteur, qu'on a téléphoné à la capitainerie pour  
4735 des plaintes de bruit et jamais, au grand jamais, les opérations arrêtaient. Ils arrêtent seulement quand le navire s'en va. S'il s'en va à 4 h du matin, il s'en va à 4 h. C'est seulement

la seule chose. Je comprends qu'il ne faut pas que ça arrête, du côté de Canterm, leurs opérations, mais là c'est comme si ça joue entre... il y a quelque chose qui se passe là-dedans.

4740

Puis là, vous avez demandé aussi là-dessus beaucoup de documents ou quelque chose, je ne sais pas trop, mais je me demande si tout ça ensemble va avoir une centrale à quelque part qui va faire en sorte qu'il y a un règlement que les citoyens peuvent dire: «Bon, bien, oui, c'est pris en considération.»

4745

Parce que je suis désolée, mais à chaque fois, on nous dit tout le temps que c'est des bruits normaux, puis ce n'est pas normal. Quand ce n'est pas normal, ce n'est pas normal. Et ça, c'est la capitainerie qui répond ça.

4750

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, ce que nous allons explorer dans le cadre de cette audience et de cette enquête, c'est la question des normes qui existent en ce qui concerne le bruit des activités du port. Nous avons eu pour les activités...

4755

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Puis si c'est applicable aussi.

4760

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est une autre chose. On va voir quelles sont les normes et si un inspecteur vient, il va mesurer quoi, et à partir de quel moment il va dire: «Il y a infraction.» Ça peut vous sembler à vous un bruit excessif, mais ça peut arriver, je ne dis pas que c'est le cas, que ça ne dépasse pas la norme qui a été établie. Et c'est ça...

4765

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Mais monsieur, si...

4770

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne sais pas, je ne connais pas la norme, mais nous allons la trouver.

4775

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Oui. Pour terminer, je vais me risquer pour deux secondes sur un terrain peut-être glissant, puis je n'irai pas dans la pente raide. Mais moi, j'ai pour mon dire, quand ça demeure à l'interne, c'est à l'interne. C'est tout ce que je pouvais dire.

4780

**LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce qui demeure à l'interne?

4785

**Mme CÉLYNE PICHÉ :**

Bien, moi, je peux dire que je travaille pour X entreprise, puis je m'en vais faire une inspection à quelque part, puis je peux dire que ça rentre toujours dans les normes.

4790

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, je comprends. Alors, je pense que lorsqu'il y a une norme et qu'un inspecteur va vérifier si ça rencontre la norme ou non, on doit assumer qu'il fait son travail de façon raisonnable et qu'il produit une donnée qu'on peut ensuite comparer à la norme et déterminer si, oui ou non, la norme a été dépassée. Mais nous allons explorer ce sujet. Je vous remercie.

4795

Monsieur Michel Famelart.

**M. MICHEL FAMELART :**

4800

Je suis du Comité de la promenade Bellerive. Monsieur le président, j'aurais deux questions. La deuxième, ça va traiter du biodiesel. Ça va être une courte, très courte.

4805

La première, c'est au sujet du territoire où devrait se situer le projet. C'est le territoire qu'on voit là. Comme question préliminaire, je voudrais savoir où est exactement la limite entre la Ville de Montréal-Est et la Ville de Montréal. Est-ce qu'on peut me l'indiquer sur la carte?

**LE PRÉSIDENT :**

4810

Nous avons posé cette question hier et avant-hier.

**M. MICHEL FAMELART :**

Vous l'avez déjà eue, d'accord.

4815

**LE PRÉSIDENT :**

Nous avons un document qui a été déposé et qui explique exactement.

4820

**M. MICHEL FAMELART :**

Bon, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

4825 Madame Giroux, est-ce que vous pouvez nous montrer sur cette carte-là...

**M. MICHEL FAMELART :**

4830 Est-ce que ça correspond...

**LE PRÉSIDENT :**

4835 ... la ligne jaune correspond bien à la limite entre les deux municipalités dans cette partie de la carte.

**M. MICHEL FAMELART :**

4840 Surtout quand on approche du fleuve, là. Bien, si ça a été dit hier, je...

**LE PRÉSIDENT :**

Mais allez-y, madame Giroux.

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

4845 En fait, ce qu'il faut suivre, là... je n'ai pas là-dessus les délimitations du cadastre, en fait, du lotissement. Ce qu'il faut comprendre, c'est que les maisons qui sont de part et d'autre en front de Georges V font partie de Montréal-Est. Autrement dit, la limite, c'est Georges V.

**LE PRÉSIDENT :**

4850 À l'extrémité près de l'eau, madame Giroux.

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

4855 Ah! près de l'eau, ça s'en va direct dans...

**LE PRÉSIDENT :**

4860 Ligne droite?

**Mme MICHÈLE GIROUX :**

4865 Ligne droite.

**LE PRÉSIDENT :**

Tel qu'indiqué sur la carte?

4870 **Mme MICHÈLE GIROUX :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4875

Non. Attendez un peu, monsieur Famelart. On va essayer d'avoir une réponse avant de poursuivre. Monsieur Billette dit que non.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4880

C'est environ à peu près...

**LE PRÉSIDENT :**

4885

Est-ce que vous pouvez aller nous indiquer sur la carte où se situe la limite.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Oui, je peux vous le montrer.

4890

**LE PRÉSIDENT :**

On va attendre d'avoir sa réponse parce que, sans ça, on va piétiner. Le document a été déposé, il est disponible à l'arrière.

4895

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

La limite est ici sur la pointe. Ça coupe les maisons. La limite est ici sur la pointe et elle traverse à peu près la moitié des maisons qui sont ici du côté ouest.

4900

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que monsieur Famelart s'intéresse surtout à la partie qui est dans le parc. Donc, c'est la ligne noire foncée qui est...

4905

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Non, ce n'est pas la ligne noire. C'est plus bas que ça. C'est sur la pointe.

4910 **M. MICHEL FAMELART :**

C'est l'extrémité de la ligne noire, l'extrémité en bas, en amont.

4915 **M. ANDRÉ BILLETTE :**

Ici, vous voulez dire?

**M. MICHEL FAMELART :**

4920 Oui.

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

Un petit peu plus haut.

4925

**M. MICHEL FAMELART :**

Autrement dit, ce petit quadrilatère-là de la ligne noire, il y a un petit losange. Est-ce que c'est à Montréal ou à Montréal-Est?

4930

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Famelart, nous avons une carte ici qui est précise.

4935 **M. MICHEL FAMELART :**

Ça, est-ce que c'est à Montréal ou à Montréal-Est?

**M. ANDRÉ BILLETTE :**

4940

Montréal-Est.

**LE PRÉSIDENT :**

4945

Alors, la petite projection est dans Montréal-Est.

**M. MICHEL FAMELART :**

Je m'excuse si ça avait été éclairci hier. Je regarderai le document.

4950

**LE PRÉSIDENT :**

Ça n'avait pas été éclairci de façon précise. Ce qu'on a fait hier, c'est qu'on a fait déposer une carte qui montre la limite.

4955

**M. MICHEL FAMELART :**

Qui est en arrière.

4960

**LE PRÉSIDENT :**

Qui est à l'arrière et qui sera dans les centres de documentation.

4965

**M. MICHEL FAMELART :**

Mais il y a un bout plus à gauche, par rapport à moi, ou à votre droite, ce serait le milieu de la rue Georges V jusqu'à un certain moment où ça commence à «zigonner».

4970

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, les maisons des deux côtés de la rue Georges V sont dans Montréal-Est, des deux côtés de la rue.

4975

**M. MICHEL FAMELART :**

D'accord.

4980

**LE PRÉSIDENT :**

La limite donc passe quelque part dans la cour des maisons qui sont du côté sud-ouest.

4985

**M. MICHEL FAMELART :**

Ça, c'était ma question préliminaire. À ce moment-là, le territoire ou une bonne partie du territoire où se situerait le projet Canterm est propriété du Port de Montréal.

4990

**LE PRÉSIDENT :**

Dans le site K-3 seulement, monsieur Pouliot?

**M. RICHARD POULIOT :**

C'est comme, monsieur le président, sur les autres terminaux, ce sont des terrains



privés qui nous appartiennent.

4995

**M. MICHEL FAMELART :**

K-3 puis tout ce qui est au-dessus, est-ce que je pourrais savoir c'est quoi le territoire que possède le Port de Montréal de façon générale, je ne veux pas en détail, mais de façon générale, ou sur quel territoire le Port de Montréal a sa juridiction.

5000

**LE PRÉSIDENT :**

Dans le secteur ici vous voulez dire?

5005

**M. MICHEL FAMELART :**

De façon générale là.

5010

**LE PRÉSIDENT :**

À partir de l'ouest de l'île de Montréal jusqu'à ici?

**M. MICHEL FAMELART :**

5015

Oui, oui. Ça va bien, qu'on dit souvent, du pont Victoria jusqu'à Sorel, rive gauche et rive droite. Est-ce que c'est vrai, ça? C'est pour des suggestions à faire.

**LE PRÉSIDENT :**

5020

Je vais demander à madame Martin si elle peut répondre à cette question ce soir. Et je vais peut-être faire déposer la documentation dépendant de la question qui va suivre. Quel est l'objectif que vous avez?

5025

**M. MICHEL FAMELART :**

C'était juste pour des recommandations à faire dans le rapport sur la localisation de certains sites industriels en milieu urbain ou en milieu non urbain. Je voudrais savoir s'il y a des disponibilités de sites ailleurs que dans Montréal-Est, par exemple.

5030

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! par exemple, installer ce terminal ou ce projet...

5035 **M. MICHEL FAMELART :**

Je ne sais pas, peut-être si Verchères ou Contrecoeur sont des endroits sous la juridiction du Port, par exemple.

5040 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Cette question a été posée déjà et je vais vous donner l'essentiel de la réponse.

5045 **M. MICHEL FAMELART :**

Ou je peux lire les...

**LE PRÉSIDENT :**

5050 Je vais vous donner l'essentiel de la réponse.

5055 C'est que l'entreprise Canterm est propriétaire de la plupart des terrains sur lesquels elle opère en ce moment, sauf celui dans le port de Montréal. Elle préfère développer son projet sur ses propres terrains que d'acquérir d'autres terrains ailleurs. Et pourquoi elle utilise cette partie du port du Montréal, c'est parce qu'elle est adjacente à ses terrains et qu'elle s'englobe dans toutes ses opérations.

Monsieur Pouliot, est-ce que c'est l'essentiel de votre réponse?

5060 **M. RICHARD POULIOT :**

Oui, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

5065 Madame Martin sur les propriétés du Port de Montréal.

**Mme LYNE MARTIN :**

5070 Moi, ce que je peux faire, c'est que je peux déposer la carte du port qui montre toute la propriété du port, effectivement en partant du pont Victoria jusqu'à la section 110 de Pétro-Can, rue Marien, et incluant Contrecoeur. Je pourrais déposer ça. Ça donne exactement tous les terrains, le nom des propriétaires qui...

5075 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

**Mme LYNE MARTIN :**

5080 On a juridiction jusqu'à Sorel, mais nos terrains s'arrêtent...

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Et vous allez donc...

5085

**Mme LYNE MARTIN :**

Oui.

5090

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça vous va?

**M. MICHEL FAMELART :**

5095

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

5100

Parfait.

**M. MICHEL FAMELART :**

Merci beaucoup. C'était ma première question.

5105

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Martin.

5110

**M. MICHEL FAMELART :**

La deuxième, c'est au sujet du biodiesel, l'avantage du biodiesel. Le biodiesel, c'est un combustible comme le diesel. Le diesel, ça vient du pétrole. C'est quoi l'origine exacte du pétrole?

5115

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Pichette, qu'est-ce que du biodiesel?

5120 **M. MICHEL FAMELART :**

Non, qu'est-ce que du pétrole.

5125 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce que du pétrole. Monsieur Pouliot, est-ce que monsieur Pichette peut répondre à cette question?

5130 **M. RICHARD POULIOT :**

Monsieur le président, je veux bien demander à monsieur Pichette, il n'y a pas de problème.

5135 **M. MICHEL FAMELART :**

Pour aller plus vite parce qu'il est tard, est-ce qu'on peut dire que du pétrole, c'est un matériau fossile?

5140 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pichette.

**M. PAUL PICHETTE :**

5145 Monsieur le président, malheureusement, je suis ingénieur en mécanique et non pas ingénieur chimiste. Si on pouvait avoir un ingénieur chimiste... Je sais très bien quoi faire pour le transporter, mais...

5150 **LE PRÉSIDENT :**

En termes simples, en ma qualité d'ex-paléoécologiste, je vais vous dire que le pétrole est un combustible fossile, sauf que ce qu'on utilise dans nos automobiles a généralement été transformé dans une raffinerie.

5155 **M. MICHEL FAMELART :**

Donc, si le pétrole est un combustible fossile, on pourrait dire c'est du biopétrole.

5160 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que là, il y a des définitions techniques. Monsieur Pichette va nous donner la définition du biodiesel. Je n'ai jamais entendu l'expression «biopétrole», elle est intéressante.

**M. MICHEL FAMELART :**

5165

Non, non, c'est que le pétrole étant un combustible fossile vient de végétaux.

**LE PRÉSIDENT :**

5170

Je comprends votre...

**M. MICHEL FAMELART :**

5175

L'autre chose, j'ai cru comprendre tantôt que le biodiesel, c'était du diesel fossile ou raffiné, auquel on a rajouté un combustible qui provient de plantes contemporaines, alors que le pétrole vient de plantes fossiles.

**LE PRÉSIDENT :**

5180

La langue française est magnifique. On peut faire des mots et on peut avoir une définition pour biopétrole ou pour biodiesel. Mais la définition technique dans le contexte de cette enquête, biodiesel désigne...

Monsieur Pichette, dans votre projet, quelle est la définition de biodiesel?

5185

**M. PAUL PICHETTE :**

5190

Monsieur le président, encore une fois, je ne suis définitivement pas un expert dans ce domaine-là, mais j'interpréterais biodiesel comme étant un diesel qui a été produit à partir d'éléments qui vont avantager notre situation environnementale. C'est-à-dire qu'on prend des gras animaux, on prend des déchets, on va prendre différentes choses, on va les transformer en carburant. Ça peut être des huiles à patates frites, ça peut être autre chose, mais ça va nous donner un bilan avantageux au point de vue environnemental.

5195

**LE PRÉSIDENT :**

Mais simplement du point de vue de la définition, c'est donc simplement du diesel que tout le monde connaît, auquel on a ajouté soit des graisses végétales ou des huiles végétales ou animales. Ça s'appelle un biodiesel. Non?

5200

**M. PAUL PICHETTE :**

Non, monsieur le président. C'est un diesel qui va être produit à partir de ces éléments-là...

5205

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends.

5210 **M. PAUL PICHETTE :**

... et le produit obtenu, on parlait du B5 qui serait le pur, va être par après mélangé avec un diesel conventionnel.

5215 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Est-ce que c'est plus clair?

**M. MICHEL FAMELART :**

5220

Pour faire du B1 ou du B2 ou du B20. Oui, c'est clair. Ma toute dernière question: est-ce que l'avantage du biodiesel ne serait pas le terme «bio» qui nous donne une bonne conscience écologique? Merci.

5225 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'était pas une question.

**M. MICHEL FAMELART :**

5230

Bien, ce n'est pas une question, je l'ai posé sous forme de question. Mais pour moi, ça fait longtemps que le biodiesel, quand je me promène dans Montréal puis je vois des autobus marcher au biodiesel, je me demande toujours c'est quoi la différence.

5235

Ça nous donne une bonne conscience écologique, mais on a ajouté dans du diesel qui provient de plantes fossiles un produit combustible qui provient de plantes contemporaines, soit du maïs, soit du sorgho, soit n'importe quelle autre plante. Alors, on utilise un liquide pour la combustion et on pollue autant avec du biodiesel qu'avec du diesel fossile. C'est une réflexion.

5240 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Archambault, tout à l'heure, avait ajouté un commentaire, c'est-à-dire que la partie bio du biodiesel, le CO<sub>2</sub> qui va être produit suite à la combustion, ce CO<sub>2</sub>-là est recyclé par des plantes qu'on va réutiliser éventuellement. Idéalement, si on avait 100 % bio dans le diesel, on recyclerait beaucoup plus vite que sur des centaines ou des millions d'années. Monsieur Archambault.

5245

**M. MICHEL FAMELART :**

5250 Oh! je ne pense pas.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

5255 Je voulais rajouter en complément d'information, parce que ce que monsieur Pichette a mentionné est assez juste, mais pour aller un petit peu plus loin, le biodiesel, c'est foncièrement un ester qui est produit à partir de graisses ou de matières oléagineuses. Ça veut dire les huiles de soya, tournesol et autres. Donc, c'est un produit végétal transformé en ester et cet ester-là a des propriétés très semblables au pétrodiesel. Il faut faire la différence.

5260 On parle de bio aujourd'hui dans le monde moderne. On a voulu cataloguer les produits pétroliers traditionnels comme... ils viennent aussi de matières qui ont été enfouies dans le sol et qui ont été transformées au cours des siècles. Mais aujourd'hui dans le monde, quand on parle de bio, le biodiesel, le biocarburant, on parle de carburants de remplacement renouvelables qui sont produits couramment à partir de ces matières-là et transformées en carburants utilisables.

5265

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, à partir de plantes et d'animaux qui existent aujourd'hui plutôt que de plantes et d'animaux qui ont vécu il y a des millions d'années.

5270

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

C'est ça. Et je voudrais rajouter pour le bénéfice...

5275

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'était ça le sens de votre intervention?

**M. MICHEL FAMELART :**

5280

C'est ma question, oui, mon intervention, pour moi, ça veut nous donner une bonne conscience écologique mais on n'avance pas du tout. Parce que par exemple si vous produisez... je ne veux pas me... si on produit du maïs, on met de l'engrais dans les champs. On pollue, là, comme on pollue notre agriculture actuellement pour faire du maïs, pour faire du bio.

5285

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Famelart, je lirai votre mémoire avec plaisir et beaucoup d'intérêt.

5290 **M. MICHEL FAMELART :**

Merci.

5295 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Roland Rhéaume.

**Mme DIANE GAGNON :**

5300 Monsieur le président, j'aimerais vous demander, monsieur Antoine est dans la salle, il est familier avec les activités de cessation d'usage, de démantèlement, est-ce qu'il pourrait répondre à la question que vous m'avez formulée tantôt concernant le démantèlement des réservoirs avant le dernier...

5305 **LE PRÉSIDENT :**

Absolument.

**Mme DIANE GAGNON :**

5310 S'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

5315 Monsieur Antoine.

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5320 Bonsoir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Antoine. Ça me fait plaisir que vous nous parliez, parce que vous êtes ici avec nous depuis quelque temps déjà.

5325 **M. ANDRÉ ANTOINE :**

Oui, effectivement depuis le début.

5330 Pour répondre à la question de monsieur Dériger, en 1997, le ministère a adopté le Règlement sur les matières dangereuses et puis, dans ce règlement, il y a un article, c'est l'article 13 du règlement, pour les cas de fermeture d'industrie, il y a pour certains types



5335 d'industrie, c'est-à-dire les industries les plus polluantes, on demande premièrement un préavis au ministre de la fermeture et on demande aussi que les équipements et les bâtiments soient décontaminés ou démantelés. Ça, c'est pour le cas de fermeture d'industrie.

5340 Et à partir de 2003, il y a eu la Loi 72 sur la protection et la réhabilitation des terrains. Donc, en cas de cessation d'activités, pour certains types d'industrie, parmi lesquels le projet de Canterm et pour les dépôts pétroliers, en cas de cessation d'activités, ils sont obligés de premièrement procéder à une étude de caractérisation du terrain et si, par exemple, l'étude révèle qu'il y a des contaminants au-delà des normes qui sont permises, ils sont obligés de présenter un plan de réhabilitation au ministre.

5345 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que ça concerne Canterm ce que vous dites?

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5350 Ça concerne plusieurs types d'industrie. Ça concerne Canterm aussi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5355 Donc, en fait, c'est le Règlement sur les produits pétroliers et le Règlement sur les matières dangereuses?

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5360 Non, excusez-moi. Il y a le Règlement sur les matières dangereuses pour les industries. Je ne sais pas si le projet de Canterm, de mémoire, je ne sais pas si c'est visé par le Règlement sur les matières dangereuses, parce qu'on parle d'industrie, je ne sais pas si les dépôts pétroliers sont visés.

5365 Maintenant, pour la Loi 72 pour la protection et la réhabilitation des terrains contaminés, le projet de Canterm est visé par cette loi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5370 Donc, au niveau des sols.

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

Au niveau des sols contaminés, oui.

5375 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

5380 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez dire un projet comme celui de Canterm, parce qu'il n'est pas question de fermer vos installations.

5385 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On se comprend.

5390 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

5395 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On comprend que c'est hypothétique là. On est dans des hypothèses là. On ne parle pas de fermer Canterm.

5400 **M. ANDRÉ ANTOINE :**

Non, en cas de fermeture. C'est seulement en cas de cessation d'activités.

5405 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gagnon.

5410 **Mme DIANE GAGNON :**

Je crois que la question s'adressait tantôt à un éventuel démantèlement des réservoirs de Pétro-Canada.

5415 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'était plus général que ça, en fait.

5415 **Mme DIANE GAGNON :**

Oui, mais je veux dire, on suppose dans ce contexte-là...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5420 Oui, on suppose, voilà.

**Mme DIANE GAGNON :**

5425 ... si jamais un réservoir est démantelé, qu'est-ce qu'on doit faire. Alors, c'est pour ça que monsieur Antoine rencontre plus souvent que moi ce genre de situation.

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5430 Excusez-moi. Dans le cas de réservoirs, c'est un peu plus complexe, compte tenu que l'industrie peut toujours alléguer qu'il n'y a pas de cessation d'activités de l'industrie comme telle. Donc, on y va au cas par cas et puis on essaie vraiment de négocier avec l'industrie si on est vraiment assurés qu'il y a cessation d'activités du réservoir. Parce que l'industrie, non seulement elle peut nous dire que...

5435 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est temporaire.

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5440 ... premièrement, que la cessation d'activités est temporaire pour le réservoir, mais qu'il n'y a pas de cessation d'activités de l'entreprise en général.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5445 C'est du cas par cas.

**M. ANDRÉ ANTOINE :**

5450 Oui, c'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5455 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Antoine.

5460 Monsieur Rhéaume.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Bonsoir!

5465 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5470

Quand Canterm a décidé de réaliser un projet d'expansion, est-ce qu'ils ont exploité l'opportunité de s'installer sur les terrains de Esso Impérial, terrain qui est déjà contaminé, qui est libre?

5475 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pouliot.

**M. RICHARD POULIOT :**

5480

Oui, on a regardé cette possibilité. Mais comme on vient de le mentionner, le terrain est contaminé, en voie de décontamination. Alors, avant de pouvoir l'utiliser, j'ai l'impression qu'il faudrait compter un certain nombre d'années. Il y a beaucoup de travaux à faire, à ce qu'on me dit, encore.

5485

**M. ROLAND RHÉAUME :**

Les terrains de Esso Impérial au nord de la rue Notre-Dame sont déjà décontaminés.

5490 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Rhéaume, continuez, poursuivez votre question.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5495

Oui. Alors, la raison pourquoi je demande ça, c'est que étant donné que le Canada, c'est un pays qui a beaucoup de richesse au niveau pétrolier, on parle Iberia, on parle les sables bitumineux, c'est que la demande va être de plus en plus forte pour l'exportation.

5500

Alors, en écoutant monsieur Pouliot ce matin, qui parlait qu'il aurait des choix à faire plus tard pour libérer certains réservoirs parce qu'il va y avoir des techniques nouvelles, des biodiesels, et puis qu'il fallait faire des mélanges, puis qu'il fallait avoir d'autres réservoirs, bien, l'opportunité qu'il aurait en exploitant les terrains de Esso, c'est les espaces.

5505 Parce que plus je regarde leur terrain, même il manque K-5, ils vont être obligés de  
changer, je pense, le zonage K-5 pour permettre la réalisation de ces trois réservoirs-là, alors je  
me suis demandé pourquoi qu'on ne penserait pas en tout cas sérieusement de regarder sur le  
côté de Esso, qui n'est pas tellement loin, qui éloignerait à la fois loin des résidences et puis que  
ce serait une très bonne opportunité pour la compagnie pour l'expansion future. Parce que quand  
5510 je dis: «future», ça va aller assez vite, une génération peut-être puis ils vont avoir besoin d'autres  
terrains.

**LE PRÉSIDENT :**

5515 Alors, permettez-moi d'obtenir une précision. Monsieur Pouliot, vous avez dit que les  
terrains étaient contaminés. Monsieur Rhéaume fait référence à des terrains Esso qui ne sont pas  
contaminés. Est-ce qu'il y a deux types de terrains qui appartiennent à Esso?

**M. RICHARD POULIOT :**

5520 Oui. Il y a au sud et au nord de Notre-Dame, j'imagine, grosso modo.

**LE PRÉSIDENT :**

5525 Ils se situent où par rapport à vos propriétés à vous?

**M. RICHARD POULIOT :**

5530 Ils sont à l'est, au quai 102.

**LE PRÉSIDENT :**

5535 Est-ce que vous pouvez me les indiquer? La carte n'est pas assez grande pour qu'on les  
voie, j'imagine? Situez-moi l'est. Ah! je vois. Donc, le nord est à peu près vers le haut de la  
carte, approximativement.

**M. RICHARD POULIOT :**

5540 Prenons pour acquis que comme c'est le fleuve Saint-Laurent qui est à droite sur l'écran, il  
faut aller vers le haut. En allant vers le haut, on va vers l'est, c'est-à-dire dans le sens du courant  
du fleuve. Et les terrains de Esso sont à peu près à 2 kilomètres plus à l'est. Le problème,  
monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

5545 Il y a une flèche qui semble indiquer le nord, qui est vers le haut.

**M. RICHARD POULIOT :**

5550 Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

5555 Donc, c'est au nord.

**M. RICHARD POULIOT :**

C'est au nord, grosso modo.

5560 **LE PRÉSIDENT :**

En aval.

**M. RICHARD POULIOT :**

5565 C'est en aval de nos installations.

**LE PRÉSIDENT :**

5570 À deux kilomètres environ. Alors, monsieur Pouliot donc, il y a des terrains contaminés et des terrains non contaminés chez Esso.

**M. RICHARD POULIOT :**

5575 C'est exact. Mais enfin, je ne sais pas jusqu'où est rendue la décontamination, même au nord de la rue Notre-Dame. Et je sais qu'il y a encore des travaux passablement à faire sur ces terrains-là.

5580 Par ailleurs, il y a aussi, je pense, d'autres institutions et autres entreprises qui ont des visées très précises sur ces terrains. Tant que Esso, disons, ne les mettra pas sur le marché... puis quant à nous, c'est impossible de savoir pour l'instant qu'est-ce qu'il peut en advenir.

5585 Je reviens cependant à ce que j'ai déjà dit, monsieur le président, au sujet de l'optimisation des sites et des installations, le terrain sera complètement vacant, il faut refaire toutes les installations que nous avons déjà chez nous depuis des années. Et en termes de coûts, ça va rendre très franchement notre projet tout à fait inabordable et non rentable pour nous.

**LE PRÉSIDENT :**

5590 Vous parlez des conduites, des pipelines, des installations de...

**M. RICHARD POULIOT :**

5595 Les intercepteurs.

**LE PRÉSIDENT :**

... lutte contre l'incendie et tout?

5600 **M. RICHARD POULIOT :**

Etc. Les pipelines, il va falloir ouvrir à nouveau les rues pour installer des pipelines, des canalisations. Il faut avoir accès à un quai et ce n'est pas évident que ce quai-là est disponible.

5605 **LE PRÉSIDENT :**

Et reconstruire tous les réservoirs.

**M. RICHARD POULIOT :**

5610 Recommencer à neuf, parce que tout a été mis au ras du sol, il n'y a plus rien.

**LE PRÉSIDENT :**

5615 Monsieur Rhéaume, autre question ou question subsidiaire sur le même sujet?

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5620 Bien, disons que pour ce qui est des...

**LE PRÉSIDENT :**

Pas un commentaire, mais une question.

5625 **M. ROLAND RHÉAUME :**

5630 Ce serait ni plus ni moins, quand on dit de tout recommencer, pour moi, c'est un champ de réservoirs puis on amène de la tuyauterie, point. Et puis je ne vois pas d'autres... et puis les tuyaux peuvent passer, parce que vous avez un overpass sur Notre-Dame, ils peuvent passer pour aller sur les terrains de Esso Impérial. Ils en avaient, ils ont enlevé cette tuyauterie il y a

deux, trois ans.

**LE PRÉSIDENT :**

5635 Est-ce que dans votre mémoire, vous allez nous faire une évaluation de ces possibilités?

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5640 Je vais en parler, si vous voulez bien.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

5645 **M. ROLAND RHÉAUME :**

C'est ça. Et puis pour votre renseignement, comme on a parlé à Montréal-Est de la rive, on a un parc à Montréal-Est qui représente 14 % de la rive de Montréal-Est le long du fleuve.

5650 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, en aval d'ici?

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5655 Plus à l'est. Le reste, bien, c'est occupé par l'industrie. Alors, le parc, le terrain a été loué au Port de Montréal pour une période de 20 ans avec opportunité, je pense, de renouveler le bail. Alors, c'est un très beau parc.

5660 Je l'ai annoncé parce que tantôt, monsieur Billette, je ne pense pas qu'il avait les données justes. Parce que 14 %, là, ça, c'est juste... parce que j'ai fait partie d'un comité intégration port-ville, qui était les besoins du port pour jusqu'à l'an 2000, en 85, 87.

**LE PRÉSIDENT :**

5665 Merci.

**M. ROLAND RHÉAUME :**

5670 C'est là que j'ai appris ça, puis en fouillant.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Rhéaume.



5675 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Alors, c'est moi qui clôture le...

5680 **LE PRÉSIDENT :**

C'est vous qui clôturez avec votre...

5685 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Puis je pense que les gens, ils ont un beau sourire, je pense qu'ils sont satisfaits de ça.

5690 **LE PRÉSIDENT :**

Je les ai vus souriants depuis trois jours, monsieur Rhéaume.

Merci à tous les participants. La première partie de l'audience publique est maintenant terminée.

5695 Il y a encore des documents à déposer. Ces documents, je demanderais qu'ils soient déposés d'ici le 22 février, c'est-à-dire dans une semaine. S'il y avait un empêchement majeur, j'aimerais que les personnes qui doivent déposer des documents en fassent part à un des analystes ou à une des personnes avec qui vous pouvez communiquer.

5700 Les questions demeurées en suspens devront faire l'objet de réponses écrites également avant le 22 février.

5705 Il se peut également que nous vous adressions quelques questions suite aux réflexions qui vont suivre immédiatement, et nous allons essayer de vous adresser ces questions le plus tôt possible, et nous vous donnerons un délai de réponse dans chaque cas. Il arrive aussi parfois que, dans une semaine ou deux, nous ayons encore des questions à vous poser et nous essaierons de le faire le plus rapidement possible.

5710 La deuxième partie de l'audience aura lieu ici même, donc au centre culturel et sportif du Collège Mont-Royal, à compter du 13 mars 2006, 19 h 30.

5715 La deuxième partie est différente, c'est-à-dire que nous entendrons les opinions des gens sur le projet, leur position sur le projet. Cette position pourra être exprimée dans un mémoire écrit. Et dans ce cas, nous vous demandons de signifier à madame Poliquin le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire afin que nous puissions planifier justement le nombre de séances, et que vous nous déposiez ce mémoire avant le 9 mars, c'est-à-dire au moins quatre jours, le plus tôt sera le mieux, mais au moins quatre jours avant le début de

l'audience afin que nous puissions les lire, en prendre connaissance et en dégager certaines questions subséquentes que nous pourrions vous poser au moment où vous viendrez présenter votre mémoire.

5720

Vous n'êtes pas forcé de venir présenter votre mémoire que vous aurez rédigé. Dites-le également à madame Poliquin si vous voulez simplement déposer un mémoire mais ne pas le présenter.

5725

Vous pouvez également présenter un mémoire verbal, sans l'avoir écrit. Et encore une fois, vous pouvez dans ce cas le dire à madame Poliquin pour que nous puissions planifier les séances de cette deuxième partie.

5730

C'est plus utile pour nous lorsque vous préparez un mémoire écrit, que vous le soumettez à l'avance, parce que nous avons l'occasion de l'analyser, de le lire et d'avoir une meilleure communication avec vous lorsque vous viendrez le présenter.

5735

Ceux qui ne sont pas habitués à rédiger des mémoires, il y a un feuillet à l'arrière qui vous donne certaines indications sur la façon de procéder. Et pour toute question technique et autre, l'équipe de la commission, madame Poliquin, monsieur Fillion, les analystes sont toujours là pour vous aider.

5740

Vous devez acheminer ces mémoires évidemment au BAPE et la personne qui les colligera est madame Poliquin toujours et ces mémoires recevront une cote, un numéro. Et normalement, le numéro est dans l'ordre où on les reçoit, et l'ordre de présentation aussi est influencé par l'ordre dans lequel on les reçoit.

5745

Donc, tous les documents qui ont déjà été reçus sont déposés le plus tôt possible dans les centres de documentation, soit à la bibliothèque de l'Université du Québec à Montréal, au BAPE à Québec ou dans les deux bibliothèques localement, celle de Mercier et celle de Montréal-Est.

5750

Les transcriptions des séances que madame Maisonneuve est en train d'achever, ces transcriptions seront déposées dans environ une semaine, donc en même temps que les derniers documents que nous avons demandés.

5755

Il ne me reste plus qu'à vous remercier, remercier tous les participants qui, comme toujours, le public fait toujours état d'une sagesse de savoir soulever toutes les questions auxquelles on aurait pu penser, nous, en lisant les documents, mais souvent aussi des questions auxquelles on n'a pas songé parce que ce sont vraiment ceux qui vivent dans le territoire qui est concerné par le projet.

Merci au promoteur, aux représentants du promoteur pour la façon dont ils ont volontairement répondu aux questions, aux attentes, déposer les documents.

5760

Merci aux personnes-ressources qui ont participé, parfois comme monsieur Antoine, qui doivent passer des heures et des heures assises dans la salle et sans qu'on leur adresse une question. C'est toujours un peu ingrat.

5765

Merci à ceux à qui on a adressé des questions sans arrêt et qui peut-être auraient aimé mieux qu'on leur en pose un peu moins.

Merci au support technique, qui ont su préparer le tout et régler les problèmes qui se présentent à la dernière minute.

5770

Merci aux membres de mon équipe, mon collègue le commissaire Dériger, les analystes Yvon Deshaies et Maude Durand, et à l'arrière Jean-Sébastien Fillion et Renée Poliquin, et Chantal Dumontier que vous n'avez pas vue mais qui reçoit des commandes de travail pour nous au bureau.

5775

Et encore une fois, merci à tous ceux qui ont contribué et qui ont participé à cet exercice de démocratie qui se déroule toujours, on l'espère en tout cas, dans un climat serein et qui permet vraiment d'examiner un projet, une question et d'arriver avec le meilleur éclairage possible toujours pour rédiger un rapport qui recommande au ministre et qui tient compte des préoccupations et des opinions du public.

5780

La première partie de l'audience sur le projet de construction de réservoirs additionnels de produits liquides à Montréal-Est par Canterm Terminaux Canadiens est terminée. Je vous invite donc tous à revenir dans un mois pour la seconde partie qui se déroulera de façon un peu différente.

5785

Pour ceux qui ne sont pas familiers, vous ne verrez pas de personnes-ressources à ma gauche ni le promoteur à droite. Il n'y aura que nous-mêmes et la table des intervenants, et les autres personnes seront dans la salle. Et j'annoncerai à ce moment-là la façon de procéder pour la deuxième partie de l'audience publique. Bonsoir et merci à toutes et à tous.

5790

\* \* \* \* \*

5795

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

Et, j'ai signé :

5800

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**