

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

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

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 MARS 2006	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
COOPÉRATIVE DES RIVES DU SAINT-LAURENT et COOPÉRATIVE LE FLEUVE DE L'ESPOIR CAROLE MARTIN, MARIE DUQUET	3
CÉLYNE PICHÉ	7
COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST MARC LESSARD	12
ROLAND RHÉAUME	19
CITOYENNES ET CITOYENS MEMBRES DU COMITÉ MIXTE MUNICIPAL-INDUSTRIEL DE L'EST DE MONTRÉAL NICOLE LOUBERT, MAURICE VANIER.....	22
COMITÉ PARC PROMENADE BELLERIVE YOLAND BERGERON	33
REPRISE DE LA SÉANCE	39
ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE LYN THÉRIAULT FAUST, GAETAN PRIMEAU, MICHEL ARCHAMBAULT, HUGUETTE BÉLAND	39
CONSEIL QUÉBÉCOIS DU BIODIÉSEL CAMIL LAGACÉ	56
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE PHILIPPE CÔTÉ	61
LISE VINCELETTE.....	67
COMITÉ DE VIGILANCE ENVIRONNEMENTAL DE L'EST DE MONTRÉAL VINCENT MARCHIONE.....	72

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, mesdames et messieurs ! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens.

10 Mon nom est Pierre Béland, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Je préside cette commission et je suis secondé par mon collègue Louis Dériger, également commissaire.

15 Je vous rappelle qu'à la suite du mandat que le ministre a donné au Bureau d'audiences publiques le 13 février dernier, le projet que nous avons examiné ensemble il y a un mois est assujetti au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

20 Il me fait plaisir de vous présenter les membres de la commission. D'abord, à ma gauche, à votre droite, Yvon Deshaies et Maude Durand, analystes, qui nous secondent dans notre cheminement dans notre analyse et dans la rédaction du rapport. Derrière, madame Renée Poliquin, qui est responsable de la logistique et tout. Vous l'avez probablement déjà contactée à quelques reprises pour la présentation de vos mémoires. Et madame Danielle Hawey, responsable des communications.

25 Madame Lise Maisonneuve, je vous le rappelle, est ici avec nous pour enregistrer tout ce qui se dit dans cette salle – du moins ce qui se dit officiellement au micro – et elle fera la sténotypie et les transcriptions seront disponibles dans environ une semaine.

30 Le responsable de l'organisation technique est monsieur Daniel Moisan. Il est secondé par Jean Métivier, technicien pour le son. Et je notais tout à l'heure que Daniel travaille sur les commissions où je suis depuis 1993. Et Jean aussi, je crois.

35 Je vous rappelle que l'objectif de cette seconde partie est d'entendre vos opinions sur le projet. Alors, aujourd'hui, la parole est à vous. Lors de la première partie, vous avez posé des questions, vous avez demandé des éclairages sur le projet. Vos questions ont donné lieu souvent à des dépôts de documents qui ont été placés dans les centres de documentation. Alors, ce soir, nous sommes ici pour entendre l'opinion que vous vous êtes faite suite à votre examen du projet.

40 Plusieurs mémoires ont été déjà soumis à la commission. Un certain nombre de ces mémoires vont être présentés publiquement ce soir et lors des deux séances subséquentes. Il y a également des mémoires qui ne seront pas présentés ici ce soir mais qui sont évidemment considérés au même titre que les autres et il y aura peut-être même des personnes qui voudront

présenter leur opinion sans avoir préparé de mémoire. Évidemment, tout le monde est bienvenu.

45 Nous avons prévu environ une quinzaine de minutes pour la présentation de chacun des mémoires et, à la suite de cette présentation, il se peut que mon collègue Dériger et moi-même ayons des questions à vous poser. Ce ne sont pas des questions qui sont là dans le but de vous embêter. C'est simplement pour explorer parfois certains des points que vous avez présentés dans votre mémoire. Il se peut que vous n'avez pas de réponse. Si vous n'avez pas de réponse, vous n'avez pas de réponse, ce n'est pas plus compliqué que cela.

50 L'objectif de notre analyse est de voir votre argumentation que vous présentez lors de votre mémoire, les raisons pour lesquelles vous êtes favorable ou défavorable au projet et c'est dans ce sens-là que nous pourrions peut-être à l'occasion explorer un peu davantage.

55 Je tiens à souligner que la commission est indépendante et qu'elle est à la recherche de vos raisons, de vos arguments et à la recherche de tout ce qui peut éclairer le projet et nous permettre éventuellement de préparer notre rapport que nous devons remettre au ministre au plus tard le 13 juin, mais il est possible que nous le remettions plus tôt, et le ministre aura ensuite 60 jours pour rendre le rapport public.

60 Nous ne ferons pas dans notre analyse et dans notre rapport le décompte du nombre de personnes qui sont pour et du nombre de personnes qui sont contre le projet ou du nombre de personnes qui sont neutres. Ce n'est pas une élection. On ne compte pas les votes. On fait une analyse du projet selon son mérite. Et notre rapport doit rendre compte de l'opinion des gens qui se sont exprimés lors de cette audience et faire rapport au ministre d'une évaluation du projet dans son contexte social et environnemental.

70 Évidemment, comme je l'ai dit lors de la première partie de l'audience, nous insistons pour que tout se fasse dans un climat serein. Ce n'est pas l'endroit ici pour avoir des propos qui pourraient être blessants. Nous demandons aux gens d'exprimer leur opinion, mais nous demandons de le faire de façon sereine. Et certaines personnes peuvent avoir des opinions différentes et contradictoires, et c'est excellent. C'est comme ça que la démocratie se déroule.

75 Je rappelle aussi qu'à la fin de chacune des séances, j'accorderai quelques minutes pour les personnes qui voudraient faire une rectification. C'est-à-dire que si, selon vos connaissances, un des mémoires qui a été présenté ou des faits qui ont été présentés lors d'une séance sont faux, alors que vous soyez membre du public, promoteur ou personne-ressource, vous pouvez venir à l'avant et corriger ces faits simplement.

80 Je voudrais aussi vous rappeler que nous apprécions recevoir votre opinion aussi sur la façon dont l'audience s'est déroulée. Et vous avez sur les chaises, je crois qu'il y avait un petit formulaire au départ ou sinon il y en a derrière, que vous pouvez remplir pour nous dire si vous êtes satisfait ou non satisfait de nos services.

85 Alors, nous allons maintenant débiter la présentation des mémoires. Il y a une liste, je crois, qui est disponible à l'arrière si vous voulez avoir le programme de la soirée. Et j'inviterais donc la Coopérative des rives du Saint-Laurent et la Coopérative du Fleuve de l'Espoir, madame Martin et madame Duquet à venir nous présenter leur mémoire.

90 Je vous rappelle que nous avons déjà évidemment reçu vos mémoires, nous les avons lus – et ce commentaire s'adresse à toutes les personnes qui viendront à l'avant au cours des trois séances jusqu'à demain soir – nous avons donc lu les mémoires et, parfois, si vous avez un mémoire qui est très long, il n'est pas essentiel que vous le lisiez au complet. Vous pouvez nous en donner un aperçu ou un résumé et ça nous donnera l'occasion d'échanger plus longtemps avec vous. Alors, mesdames, je vous écoute. Nous vous écoutons.

95

Mme CAROLE MARTIN :

Bonsoir!

100

Mme MARIE DUQUET :

Bonsoir!

105

Mme CAROLE MARTIN :

Mémoire projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits pétroliers à Montréal-Est par la compagnie Canterm, présenté à monsieur Pierre Béland, président, monsieur Louis Dériger, commissaire, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par Carole Martin, présidente de la Coopérative des Rives du Saint-Laurent et Marie Duquet, présidente de la Coopérative Le Fleuve de l'Espoir.

110

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

115

Mme CAROLE MARTIN :

Je voulais vous rajouter, monsieur Béland et monsieur Dériger, que nous avons rajouté du conseil d'administration de la Coopérative des Rives du Saint-Laurent une résolution et de l'assemblée générale de la Coopérative Le Fleuve de l'Espoir. Il y a aussi une pétition de deux pages que mon fils a fait passer dans les rues avoisinantes, mais pas au niveau des coopératives.

120

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

125

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

130 J'aimerais avoir un peu votre avis sur la question des talus. On comprend que votre
intervention, c'est de dire le projet, on est contre, on ne veut pas qu'il y ait de projet. Mais le
promoteur nous a quand même présenté des talus pour venir, je dirais, atténuer les impacts soit
visuels, soit au niveau de ce qui est sonore et la sécurité. Vous semblez dire dans votre mémoire
135 que ces talus-là ne sont pas conformes à vos attentes. J'aimerais comprendre un peu plus votre
position là-dessus.

Mme MARIE DUQUET :

140 Bien, ils nous disent que les talus vont être de 10 mètres de haut et que ça n'empêche
pas les troisièmes étages d'être touchés si jamais il y a quelque chose, une catastrophe. Donc,
ce n'est pas sécuritaire pour tout le monde. Il y a quand même des personnes qui vont être
touchées. Ce n'est pas acceptable. Puis si on va sur la rue Sherbrooke à l'est de Georges V, il y
en a des talus. On ne voit pas l'usine qui est là, on ne voit pas rien. Mais justement, on voit rien.
145 C'est un mur. Puis, là, on veut nous en mettre un au sud puis un au nord. Ce n'est pas
acceptable là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

150 Donc, dans le fond, ce que vous dites, c'est que les talus, pour vous, ça vous enclave.
D'une certaine façon, c'est des murs.

Mme MARIE DUQUET :

C'est ça.

155

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

S'ils ne sont pas assez hauts, ils ne sont pas suffisants pour la sécurité. Puis s'ils sont
trop hauts, ils vous coupent la vue.

160

Mme MARIE DUQUET :

C'est ça.

165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans le fond, vous dites que ce n'est pas acceptable comme solution...

Mme MARIE DUQUET :

170

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

175

... ni d'un côté ni de l'autre.

Mme MARIE DUQUET :

180

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

185

LE PRÉSIDENT :

Vous avez quelle vue en ce moment? Vers le nord, évidemment, ça donne sur Canterm.
Vers le sud?

190

Mme MARIE DUQUET :

On a le fleuve.

LE PRÉSIDENT :

195

Est-ce que vous voyez le fleuve des coopératives d'habitation?

Mme MARIE DUQUET :

200

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Directement derrière?

205

Mme MARIE DUQUET :

Oui.

210

LE PRÉSIDENT :

Si le projet se réalisait, il y aurait des réservoirs à cet endroit-là?

Mme CAROLE MARTIN :

215 Il y en a en arrière. Oui, il y en a dans le projet.

LE PRÉSIDENT :

220 Est-ce que les réservoirs bloqueraient votre vue?

Mme MARIE DUQUET :

Oui.

225 **Mme CAROLE MARTIN :**

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

230 Et si le projet se faisait, est-ce que vous aimeriez mieux avec ou sans talus?

Mme MARIE DUQUET :

235 Ni un ni l'autre.

LE PRÉSIDENT :

240 Non, je comprends très bien, c'est très clair votre point de vue, mais la vue d'un talus, est-ce que c'est mieux que la vue des réservoirs?

Mme MARIE DUQUET :

245 Non. C'est juste un mur de gazon. Il y a rien de beau là-dedans. On se sent encore plus encabanés, dans le sens qu'on est en cage.

LE PRÉSIDENT :

250 Donc, c'est pire que les réservoirs sans talus.

Mme MARIE DUQUET :

C'est pas pire, mais c'est pas mieux.

255 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pas mieux. Merci.

260 **Mme MARIE DUQUET :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

265 J'inviterais maintenant madame Célyne Piché. Bonsoir, madame Piché!

Mme CÉLYNE PICHÉ :

270 Bonsoir! Bon, moi, j'avais réfléchi et je me demandais si j'étais pour le lire, mais je pense que je vais le lire, vu qu'il y a juste deux pages. Je vais faire ça vite, ça va prendre une minute.

LE PRÉSIDENT :

Prenez votre temps.

275

Mme CÉLYNE PICHÉ :

280 Au début, bien sûr, je me présente. Mon nom, c'est madame Célyne Piché. Je demeure à Mercier-Est, très voisine de Canterm. Moi, j'associe dans mon mémoire Canterm et le Port de Montréal. Pour moi, personnellement, ce sont deux voisins industriels ou des gros voisins très proches des résidences.

285 Pour moi, le projet Canterm, ça m'interpelle vivement parce qu'on a déjà des problématiques non résolues provenant de nos voisins. Plusieurs plaintes se promènent partout, que ça soit des bureaux de député, des bureaux d'Accès Montréal, au Port, aux conseillers, au CMMI, puis les plaintes se répètent et répètent, et souvent ça empire.

290 Je donne quelques exemples dans mon mémoire. Que ça soit au point de vue des odeurs de soufre ou d'essence, des brumes bleutées aux abords de certains bateaux accostés, des bruits intermittents et très forts, minimum une fois par mois. Avant le dépôt de leur projet, la compagnie Canterm, on avait beaucoup de difficulté à avoir de l'information ou pouvoir au moins émettre une plainte ou un commentaire quelconque. C'était très laborieux et souvent qu'on se faisait répondre cavalièrement. Au grand vent, la poussière du K-3 se propage par Notre-Dame et par Bellerive. C'est tout en terre et ça vole partout. Et ça rentre dans les maisons et ça se propage.

295

300 Le chemin aussi que Canterm emprunte dans notre Parc Bellerive pour attacher les câbles de bateaux, jusqu'à présent non plus ce n'est pas rectifié. C'est encore dans la boue. Il y a plein d'insectes l'été, de l'eau qui se ramasse là. Moi, personnellement, je me pose la question : est-ce que Canterm a pensé à une autre alternative beaucoup plus... pourquoi passer dans le parc, de un, et s'il n'y avait pas une autre alternative. Ça, on n'en a jamais entendu parler.

305 Je dis aussi comme de quoi qu'il y a eu souvent des plaintes pour quoi que ce soit et les plaintes sont souvent minimisées ou tout simplement reniées. Et ça, pour moi, c'est inacceptable.

310 Je dis aussi que nos voisins industriels, jusqu'à présent, ont manifesté peu ou pas de bonne volonté à la population environnante. C'est très facile, comme je dis dans mon mémoire, de dire : «On va aller voir. On va vérifier. On va rectifier la situation. Ne vous inquiétez pas.» mais que les problèmes perdurent, perdurent toujours, il n'y a rien qui s'arrange.

315 Moi, je dis ici et je vais quand même le dire, même si c'est cité dans mon mémoire, je dis ici : On dirait que leur vision, c'est : «On paye cher pour être là, ça rapporte de l'argent. Les plaintes, on s'en occupe à l'interne. Nous étions là avant eux, puis on veut pas de problème qui va nous demander d'investir ou quoi que ce soit. Nous avons le pouvoir d'opérer à notre façon, point final.» C'est de cette façon que moi je perçois le message que j'ai de ces compagnies-là.

320 Alors, comment voulez-vous que nous approuvions leur projet d'expansion? Pensez-vous vraiment que nous voulons plus de pollution, plus de trafic routier, ferroviaire ou maritime? Pouvons-nous obtenir un équilibre entre les intérêts économiques et les intérêts humanitaires? Moi, je pense personnellement que c'est possible. Pour moi, ce qui est rentable pour un ne doit pas être forcément désastreux pour les autres. Ce n'est pas nécessaire d'écraser l'autre pour gagner un profit ou du pouvoir quelconque.

325 Je dis ici et je fais référence à Montréal-Est, la séparation engendre l'indifférence. La fausse supériorité. Donc, la conscience morale n'a plus sa place.

330 Bref, pour moi, le projet d'expansion est déconseillé, d'autant plus que ça va à l'encontre du Protocole de Kyoto. Je sais que pour le plan de Kyoto, qu'il soit pour la province de Québec ou de Montréal, ce n'est pas encore mis sur pied, c'est en négociation, mais ce n'est pas une raison pour mettre ça de côté. C'est une vision commune. C'est une vision que tout le monde va dans cette même direction-là, l'objectif de développement durable. Tout le monde est sensibilisé à ça. Je ne vois pas pourquoi est-ce qu'il y aurait tel ou tel projet ou quoi qui n'est pas sensibilisé à ça.

335 Ils ne sont pas à l'indice Dow Jones de durabilité. Les réglementations, normes et lois

340 sont minimes, peu appliquées ou inexistantes concernant la santé, l'environnement, le bruit, la toxicité. Ça va amplifier les maladies respiratoires. Ça cause des décès prématurés, puis ça augmente les coûts liés aux soins de la santé. Ça va mettre la population à haut risque d'incidents mineurs et majeurs – et je précise – mineurs et majeurs. Parce que majeurs, on se fait toujours dire qu'il n'y en a jamais, mais des mineurs, il y en a régulièrement et on n'a pas les bilans de ça.

345 Ça va à l'encontre aussi du plan d'urbanisme du développement durable. Création d'emplois minime, ça ne va pas créer beaucoup d'emplois, à peine une dizaine. Ça va affecter notre qualité de vie, le réchauffement de la planète, la responsabilité environnementale et des désastres écologiques, ça aussi il faut tenir compte de ça. Ils veulent prospérer aux dépens des autres, de notre santé, de l'environnement. Ça va augmenter aussi le transport, que ce soit maritime, ferroviaire ou routier.

350 Canterm propose des mesures d'atténuation dont celle-ci : ils veulent faire des buttes. Bien, voyons donc! Si cette mesure est pour nous protéger, pourquoi qu'il n'y en a pas eu jusqu'à présent? Pourquoi maintenant? Ça doit être sûrement pour cacher les réservoirs. Pour eux, c'est ça la solution pour avoir la paix. Ils veulent à tout prix que ce projet se concrétise. Ils investissent des millions de dollars. Tout est une question d'argent et de pouvoir, selon moi, bien sûr.

360 Ce que j'entends de ce projet, c'est : «L'important, c'est de se faire de l'argent sans se soucier du reste. Si on a des bonnes influences, des reins solides, de bons arguments, tassez-vous. Pas de place pour l'émotion, que ce soit les humeurs, que ce soit les plaintes. Pas le temps pour ça. Le temps, c'est de l'argent.» Quel beau message constructif!

365 Je suis frileuse à l'idée de m'avancer sur ce qui pourrait être modifié de ce projet car, avant tout, je suis contre les toxiques. Mais voici mes suggestions et j'en nomme quelques-unes. Que les bateaux qui accostent au terminal 94 soient inspectés méticuleusement, que ce soit au point de vue du soufre des cheminées, le bruit excessif, les odeurs. Qu'on émette des amendes. Qu'on applique les lois.

370 Qu'ils soient signataires au plan Kyoto. Qu'ils soient admis à l'indice Dow Jones de durabilité. Que Montréal-Est prône pour l'implantation d'entreprises durables et non toxiques. Qu'ils encouragent et participent à la création d'emplois au lieu d'utiliser l'espace pour des produits toxiques. Et j'ajouterais même à l'expansion d'entreprises toxiques. Au K-2 et K-3, que ça soit une forêt urbaine pour absorber la pollution grandissante dans notre secteur.

375 En fait, Montréal-Est devrait bénéficier de fonds pour atténuer la pollution industrielle. Qu'ils implantent plusieurs sections de forêt urbaine à Montréal-Est. Il faut arrêter le processus toxique dans notre coin. On met notre santé et notre vie en danger. C'est pas drôle du tout. Montréal-Est devient de plus en plus dangereuse, et j'ai même marqué entre parenthèses moi-

même (bombe à retardement). Il faut absolument que quelqu'un prenne une décision éclairée sur une vision durable pour la vie.

380

Voilà. C'est ce que j'avais inscrit dans mon mémoire. Et, pour moi, en terminant là-dessus, c'est bien certain que, d'après mon mémoire, je ne suis pas vraiment pour ce projet-là et ce que madame disait tantôt concernant les buttes, pour moi, c'est non justifié, ces buttes.

385

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Piché. Ça m'a intéressé votre concept de forêt urbaine et qui ferait partie d'actions. Vous parlez aussi d'un fonds pour atténuer la pollution industrielle. Comment vous voyez ces forêts urbaines? Vous voulez faire des plantations d'arbres sur certains terrains?

390

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Oui. Bien, moi, j'avais regardé la carte vite fait chez moi, puis je me disais... comme je disais dans mon mémoire, je suis assez frileuse pour faire des concessions ou quoi que ce soit, mais je me disais, comme au K-3, il y a deux gros réservoirs qui sont proches de notre Parc Bellerive. Que ça, ça soit remplacé, cette partie-là, par une certaine forêt urbaine à la place de faire des buttes, bien sûr, que ce soit par la forêt urbaine jusqu'à Notre-Dame.

395

Puis du côté du K-2, qui est du côté aussi des coopératives, ils en ont changé. Ils en ont enlevé, ils en ont mis quatre autres réservoirs en mettant ça avec des buttes. À la place de faire les quatre réservoirs, que tout le reste soit gardé, mais que à place de mettre les quatre réservoirs, que ça soit la forêt urbaine. Puis les deux qui seraient enlevés du K-3 seraient pour être mis en haut complètement, je pense au K-5, si je me trompe là? O.K., leurs bureaux sont là, mais je ne peux pas croire qu'ils ne peuvent pas changer ça de place. C'est un espace supplémentaire pour eux autres.

400

405

Moi personnellement, je pense que, je ne suis pas calée là-dedans, je ne suis pas biologiste, mais je pense que c'est la nature qui absorbe les toxines. Le fleuve a sa capacité d'absorption, mais il n'y a pas de forêt urbaine nulle part pour absorber quoi que ce soit. Ce n'est pas en plantant une dizaine d'arbres, je pense, qui peut aider. Je pense vraiment que c'est la masse qui va faire que ça va absorber, que ça va aider pour les toxines dans le coin. Parce que là, ça va de pire en pire. Ça n'a plus de bon sens.

410

LE PRÉSIDENT :

415

Et donc, ça serait une façon d'atténuer la pollution.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

420

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ces plantations-là.

425

Mme CÉLYNE PICHÉ :

Oui.

430

LE PRÉSIDENT :

Et qui devrait payer pour ça?

Mme CÉLYNE PICHÉ :

435

Bien, ça peut être le plan de Kyoto. Dans le plan de Kyoto, je peux pas croire qu'ils n'ont pas des subventions ou des plans là-dessus. Quand on reçoit des dépliants sur qu'est-ce que le Canada, le gouvernement du Canada veulent faire, ils veulent même offrir, si la compagnie adhère à ce plan-là, cette vision-là, ils offrent des fonds très généreux pour pouvoir justement, pour atténuer la pollution ou l'effet de serre. C'est le but du plan de Kyoto.

440

LE PRÉSIDENT :

Donc, au lieu de construire des réservoirs, on fait des plantations d'arbres...

445

Mme CÉLYNE PICHÉ :

On pourrait y aller au moins...

450

LE PRÉSIDENT :

... qui sont financées par les gouvernements.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

455

Tout à fait. Que ça pourrait au moins y aller moitié-moitié, toujours bien. Il y a toujours bien un début.

LE PRÉSIDENT :

460

Merci. Monsieur Dériger? Merci, madame Piché.

Mme CÉLYNE PICHÉ :

465 Merci.

LE PRÉSIDENT :

470 J'invite maintenant le Collectif en environnement de Mercier-Est et son représentant,
monsieur Marc Lessard.

M. MARC LESSARD :

475 Bonsoir, monsieur Dériger, monsieur Béland !

LE PRÉSIDENT :

 Bonsoir!

480 **M. MARC LESSARD :**

 Je suis accompagné de Réal Bergeron, membre aussi du Collectif en environnement.

M. RÉAL BERGERON :

485 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

490 Bonsoir, monsieur Bergeron! Nous vous écoutons.

M. MARC LESSARD :

495 Le Collectif, c'est un organisme qui fonctionne, qui s'implique dans le quartier Mercier-Est
depuis une quinzaine d'années maintenant, qui s'implique beaucoup en fait au niveau de
l'urbanisme, de l'environnement depuis une quinzaine d'années. Il s'agit de citoyens bénévoles
qui se réunissent quelques fois par année pour discuter justement des enjeux d'aménagement et
d'environnement et qui fonctionnent avec un gros budget annuel de quelques centaines de dollars.

500 Le projet, on le connaît maintenant. Je vais aller vers ce que nous appelons les
prétentions écologiques de Canterm. En fait, on est un peu sceptiques quand on entend parler de
biodiesel, biocarburant, etc. Le problème majeur actuellement au niveau environnemental, le
problème de l'heure, c'est le réchauffement climatique. Encore dernièrement, il y a eu un

505 article qui démontre que les prévisions sont pires que ce qui était prévu. Donc, qui dit réchauffement climatique dit diminution de combustible, etc. Donc, il faut non pas utiliser davantage de biocarburant, biodiesel, il faut diminuer la consommation de produits pétroliers.

510 Donc, l'une des premières choses par rapport à ça, c'est ça, on trouve que la voie, c'est de diminuer notre consommation de produits pétroliers. De toute façon, le Canada a signé des accords et notre diminution est très importante si on se fie aux accords que le Canada a signés. Il faudrait donc commencer un jour ou l'autre.

515 En ce qui concerne les zones de transition, la sécurité, on cite plusieurs extraits du plan d'urbanisme, en fait, de la Ville de Montréal. Ce sont des extraits des arrondissements : Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. On retrouve dans les extraits qui sont cités, en fait, on retrouve nos préoccupations. Le plan d'urbanisme de Montréal intègre ce qu'on demande en quelque sorte, des zones de transition, des zones tampons. Donc, on trouve ça très intéressant. Je cite quelques actions qui apparaissent dans un des chapitres du plan d'urbanisme qui dit ceci :

520 *Modifier les dispositions réglementaires relatives à la détermination de distances séparatrices minimales; l'interdiction de certains usages à proximité des résidences; l'aménagement de zone tampon; la gestion des nuisances visuelle, sonore et olfactive.*

525 Donc, c'est ce que nous demandons. C'est dans les plans de la Ville. Nous aimerions justement qu'on mette en pratique ces éléments-là comme tels.

530 Donc, en ce qui concerne le projet Canterm, nous demandons, en attendant que des orientations claires quant à l'aménagement du territoire soient édictées par les villes, que toute nouvelle installation industrielle – on en intègre d'autres, parce qu'il y en a d'autres qui s'en viennent aussi – soit permise en autant que les rayons d'impact déterminés par les scénarios alternatifs, les scénarios les plus probables d'accident, ne touchent pas les secteurs résidentiels. Donc, c'est une demande qu'on fait. C'est de situer les entreprises en fonction des rayons d'impact et que ce soit ces rayons qui nous permettent de déterminer où cette industrie, où ces
535 réservoirs peuvent être installés.

540 Quant aux navires, on a des préoccupations. On n'a pas été convaincus lors de la première partie des audiences, donc en termes de sécurité, tout ce qui touche les chargements et déchargements des navires, on a des doutes quant à la sécurité que ça a été étudié à fond toute cette partie-là.

545 La qualité de l'air, encore une fois, on cite des extraits du plan d'urbanisme qui reconnaît que la qualité de l'air dans l'est de Montréal n'est pas très bonne. On cite aussi le réseau de surveillance de la qualité de l'air qui donne à chaque année le nombre de journées de mauvaise qualité, etc., et l'est de Montréal est toujours la région de l'île de Montréal où il y a le plus de jours de mauvaise qualité et, de façon corollaire, les jours de moins bonne qualité d'air.

On cite aussi un tableau qui vient d'une étude, c'est le taux d'hospitalisation par principaux diagnostics dans Mercier-Est, où la plupart des maladies qui sont repérées dans notre quartier, ces taux-là d'hospitalisation sont plus élevés que sur l'île de Montréal en général.

Donc, ce qu'on dit par rapport à ça, c'est qu'il y a effectivement une problématique importante au niveau de la qualité de l'air dans l'est de Montréal. On devrait en tenir compte quand on permet des projets. Et dans ce cas-ci de réservoirs, ce que nous demandons, c'est que s'il y a des réservoirs de construits, ils doivent être construits avec les technologies les plus avancées au point de vue de l'étanchéité, au point de vue de la récupération des vapeurs. Nous ne sommes pas convaincus que ce que s'apprête à construire Canterm... peu importe l'endroit, si on déplaçait les réservoirs, même si on les déplaçait loin, quels que soient les réservoirs, la situation des réservoirs, ils doivent être dans l'est de Montréal construits de telle sorte qu'il y ait le moins d'émissions possible.

En termes de qualité de vie, ce qui revient, ça a été mentionné par d'autres avant moi, c'est la question du transport. Il y a dans notre quartier malheureusement qui est enclavé, il y a très peu de voies pour le traverser. Il y en a deux : la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame. Donc, il y a une quantité énorme de camions qui passent par ces deux voies-là.

Ce que nous demandons depuis des années, ce que les citoyens demandent depuis des années, c'est que sur la rue Notre-Dame, cette circulation soit restreinte de camions comme telle. Et ce que nous disons par rapport au projet Canterm, quand le promoteur prétend qu'il va y avoir une diminution, comme nous ne savons pas où vont se déplacer les entreprises actuellement qui louent des espaces sur les terrains de Canterm, nous ne pouvons pas considérer que ça va diminuer. Si elles se déplacent de un kilomètre vers l'est, il n'y aura aucun impact sur les rues de notre quartier quant au camionnage.

Donc, si on ne tient compte que du projet Canterm, il y a une augmentation du camionnage et, pour nous, c'est trop. Il y a déjà beaucoup trop de camions qui passent sur nos rues. Donc qu'il n'y en ait que 10 ou 12 par jour, c'est déjà trop. Donc, ce qu'on demande, c'est qu'il y ait un effort qui soit fait pour que le camionnage évite notre quartier. Et ça, il n'y a pas de raison pour ne pas aller de l'avant. Nous sommes entourés d'autoroutes. Il s'agirait de dévier, de concevoir un plan de camionnage qui permette la déviation des camions vers le secteur industriel.

M. RÉAL BERGERON :

Avant de conclure, monsieur le président, on aimerait apporter quelques précisions concernant nos rapports avec nos voisins industriels. Ça fait plus de 10 ans que le Collectif, sous différents noms, entretient une relation assez soutenue avec le milieu industriel. Même s'il est arrivé dans le passé qu'on s'oppose à certains projets, même si aujourd'hui on adopte une

590 position souvent critique face à des problématiques industrielles, on a toujours trouvé important de maintenir un dialogue avec l'industrie et ceci évidemment pour favoriser une cohabitation la plus harmonieuse possible avec le milieu.

595 Pour donner quelques exemples de nos rapports avec l'industrie, on participe à plusieurs comités communautaires industriels que des compagnies ont mis en place, que l'AIEM aussi a mis en place. On participe aussi à toutes sortes de formes d'échanges plus ponctuels, puis plus informels avec l'industrie, ce qui fait qu'au fil des ans, il s'est instauré, je dirais, un climat d'ouverture puis de transparence jusqu'à un certain point avec l'industrie, qui a donné quand même des résultats positifs et concrets, notamment l'amélioration de certains aspects de l'environnement et de la sécurité dans le secteur.

600 Évidemment, il reste encore beaucoup à faire. Cette volonté de rapprochement, nous, on ne l'a pas perçue dans le passé chez Canterm. Au contraire, en voulant installer des réservoirs à quelques mètres seulement des zones habitées, Canterm, effectivement, veut se rapprocher physiquement des citoyens. Sauf que sa notion de rapprochement défie un peu les règles du bon voisinage.

605 Quant à sa demande récente de faire partie de l'AIEM, de l'Association industrielle de l'Est de Montréal, l'AIEM, vous comprendrez que dans le contexte actuel, elle nous paraît pour le moins opportuniste.

610 En conclusion, monsieur le président, ce projet, selon nous, doit être situé dans un contexte plus large de stratégie d'aménagement dans l'est de Montréal. En fait, les stratégies d'aménagement qui prévalent dans l'est depuis des temps, je vous dirais, immémoriaux. L'est de Montréal fait depuis très longtemps, trop longtemps, les frais d'un aménagement, en tout cas, qui nous apparaît incohérent, à courte vue et surtout peu respectueux de la qualité de vie de la population.

615 Si ce projet devait se réaliser, à notre avis, il perpétuerait un préjudice inacceptable pour les résidents de notre quartier et c'est pourquoi on s'y oppose. Merci.

620 **LE PRÉSIDENT :**

625 Merci, monsieur Bergeron, monsieur Lessard. Je vous remercie de votre mémoire. J'ai beaucoup apprécié en particulier le fait que vous avez des propositions à faire, concrètes. Je vais juste prendre un exemple en ce qui concerne la circulation des camions, parce que ça semble être un problème qui touche beaucoup de gens.

630 Vous proposez au moins cinq mesures : réduire le nombre de voies; interdire la circulation à certaines heures; faire respecter les limites de vitesse; repaver peut-être la rue Notre-Dame et même le boulevard Bourget qui pourrait être une solution. Et je voudrais savoir quelles sont les démarches qui sont en cours pour atteindre ces objectifs très concrets?

M. MARC LESSARD :

635 En fait, ce que vous venez de citer, c'est un extrait d'un mémoire qu'on a déposé l'été
dernier à la Ville de Montréal, à la commission de transport de la Ville, j'oublie le titre de la
commission. La Ville de Montréal est en train de revoir son plan de transport. Elle a débuté les
consultations, c'est l'été dernier, et est sur le point normalement dans le calendrier d'ici un mois
ou deux, on devrait avoir une ébauche du futur plan de transport sur l'île de Montréal. Donc, on
participe à ces consultations.

640 Ce que vous avez cité donc c'est des éléments concrets qu'on demande, que des
citoyens demandent depuis des années, en passant. Ce n'est pas uniquement le Collectif. C'est
vraiment une demande qui est récurrente depuis des années, des années dans le quartier. Et on
va continuer de participer aux travaux de cette commission-là de la Ville de Montréal. On se fait
entendre au conseil d'arrondissement de notre arrondissement sur ça, sur ces questions-là.

645

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça progresse au rythme que vous souhaitez?

650

M. MARC LESSARD :

Non. Mais pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

655

Et pourquoi?

M. MARC LESSARD :

660

Écoutez, je vais dire ce que je pense. Les lobbies du transport sont beaucoup plus
puissants que nous. J'imagine. Je ne sais pas. Je ne vois pas autre chose. La rue Notre-Dame,
c'est deux kilomètres et puis, comme je vous dis, il y a deux autoroutes qui contournent notre
quartier. Il y aurait moyen d'aménager quelque chose pour faire en sorte que... et ça ne se fait
pas. Ce n'est pas compliqué là. Enfin, oui, ça l'est un petit peu plus, mais il reste que les
665 infrastructures sont là et ça ne se fait pas.

M. RÉAL BERGERON :

670

Je voudrais ajouter, monsieur le président, aussi que ce qui complique aussi les choses
un peu, c'est qu'il y a plusieurs instances administratives et réglementaires qui entrent en ligne de
compte. Maintenant, évidemment, il y a la Ville de Montréal, il y a le ministère des

Transports – j’y vais un petit peu pêle-mêle – il y a le nouveau conseil d’agglomération, il y a la CMM. Donc, il y a beaucoup d’interlocuteurs et ce n’est pas toujours facile de faire la part des choses, à qui appartient la responsabilité puis qui interpeller aussi.

675

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

680

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pour continuer sur cet aspect, vous soulevez, en fait ce qu’on peut comprendre, un nouveau lien routier. J’imagine que vous parlez du lien boulevard Bourget. J’imagine que c’est de celui-là dont on parle?

685

M. MARC LESSARD :

Oui, mais ça, c’est l’extrait du mémoire que nous avons présenté l’été passé à la commission sur le plan de transport. Dans le cas du boulevard Bourget, notre réflexion évolue, puis je vous dirais maintenant que nous ne voyons pas l’intérêt du boulevard Bourget. Il y a déjà des rues, des boulevards qui permettent l’accès à la zone industrielle et à l’autoroute 40. Je pense aux boulevards Marien, Saint-Jean-Baptiste. Donc, il y a déjà des infrastructures routières qui permettent cet accès. Le boulevard Bourget, comment je dirais bien ça, ce n’est pas une nécessité. Il y en a actuellement des voies d’accès à la zone industrielle.

695

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ça peut être un boulevard existant qui serait prolongé jusqu’à l’autoroute 40?

700

M. MARC LESSARD :

Il est déjà. Ces boulevards-là que j’ai nommés, le Marien, le Saint-Jean-Baptiste vont déjà...

705

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais qu’est-ce que ça changerait à ce moment-là? Si ça existe déjà, pourquoi que ça cause problème?

710

M. MARC LESSARD :

Bien, c’est ce qu’on dit. Tout existe. Maintenant, pourquoi on n’est pas capable de dévier les camions vers ces infrastructures?

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

Donc, vous, dans le fond, l'option que vous amenez, c'est de revoir le plan de camionnage pour que la rue Notre-Dame soit évitée.

720 **M. MARC LESSARD :**

Exactement.

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

Mais, par contre, on parle toujours des camions de transit. On se comprend bien là.

M. MARC LESSARD :

730 Oui, exactement. C'est notre problème majeur, le camionnage de transit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

De transit.

735

M. RÉAL BERGERON :

Parce qu'il faut bien – je pense que vous le savez – il faut bien comprendre que la rue Notre-Dame dans notre secteur est très résidentielle, en bonne partie résidentielle.

740

LE PRÉSIDENT :

Qu'en est-il de Marien? Je suis allé déjà. Marien, il n'y a pas beaucoup de résidences. Saint-Jean-Baptiste, il y en a un peu plus.

745

M. RÉAL BERGERON :

Au nord de Sherbrooke, effectivement, c'est un milieu industriel comme vous le savez. Je pense que c'est plus résidentiel dans la partie sud, au sud de Sherbrooke.

750

LE PRÉSIDENT :

Et Saint-Jean-Baptiste, c'est résidentiel?

755 **M. RÉAL BERGERON :**

C'est résidentiel aussi dans le sud.

LE PRÉSIDENT :

760

Donc, ça déplacerait un problème.

M. MARC LESSARD :

765

En fait, est-ce que les camions auraient besoin de se rendre sur Saint-Jean-Baptiste au sud de Sherbrooke? Au sud de Sherbrooke sur Saint-Jean-Baptiste, il n'y a pas d'usine. Donc, les camions peuvent descendre Saint-Jean-Baptiste et prendre Sherbrooke et avoir accès à toute la zone industrielle, sans continuer sur Saint-Jean-Baptiste où il y a des résidences. Tout ce qui est entre Sherbrooke et la 40 sur le long des deux voies dont on parle, il n'y a pas de résidence.

770

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous allons examiner ces cartes. Merci, messieurs.

775

M. MARC LESSARD :

Ça fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

780

J'inviterais maintenant, monsieur Roland Rhéaume.

M. ROLAND RHÉAUME :

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire !

785

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Rhéaume !

790

M. ROLAND RHÉAUME :

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

LE PRÉSIDENT :

795

Merci, monsieur Rhéaume. J'aimerais ça avoir une précision sur ce que vous dites à la deuxième page et explorer avec vous la relocalisation ou ce que vous proposez. Au lieu de construire quatre réservoirs sur K-2, vous dites ensuite : aménager une vaste zone tampon.

800 **M. ROLAND RHÉAUME :**

C'est ça.

805 **LE PRÉSIDENT :**

Vous rejoignez un peu l'idée de madame Piché d'une forêt urbaine.

M. ROLAND RHÉAUME :

810 C'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

Mais précisez-moi. Quelle est la voie d'évitement à l'ouest de K-2 dont vous parlez?

815

M. ROLAND RHÉAUME :

Une voie d'évitement, c'est la voie ferrée du CN qui rentre dans le K-1. Alors, elle s'en vient sur la voie principale.

820

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est la voie...

825 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Est-ouest, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

830

Merci. Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

835 Une petite question. Quand vous dites aménager un espace vert, est-ce qu'il y a des besoins qui sont demandés dans le secteur pour des espaces verts actuellement?

M. ROLAND RHÉAUME :

840

C'est-à-dire que plantation, c'est parce que dans le moment, il y a un parc qu'on appelle le Parc Kennedy, qui n'a pas été aménagé. Bien, disons qui a été négligé par la Ville de Montréal. Puis ce qui serait souhaitable, c'est qu'en aménagement sur le côté K-2 ouest, c'est

des plantations d'arbres, puis des espaces verts, on pourrait aménager un terrain, mettons, de
soccer ou n'importe quel genre de terrain pour que les jeunes puissent s'amuser mais surtout,
845 moi, des feuillus. Ça serait le poumon, si vous voulez, du secteur. Parce qu'ils en ont de besoin,
parce que je vous l'ai dit dans ma demande, dans le passé, j'ai fait beaucoup de porte-à-porte,
puis j'ai réalisé jusqu'à quel point ce secteur-là était défavorisé à comparer à tous les autres
secteurs de Montréal-Est.

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

Quand vous dites que la Ville de Montréal devrait s'impliquer un peu plus, c'est dans quel
sens? Au sens d'acheter des terrains? D'aider à aménager? À quel niveau?

855 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Non, à Montréal-Est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

860 Montréal-Est, excusez-moi.

M. ROLAND RHÉAUME :

865 Oui, la Ville de Montréal-Est. C'est-à-dire, elle pourrait intervenir. D'abord, la première
des choses, moi, j'ai trouvé déplorable, aussitôt qu'ils ont appris qu'il était pour y avoir un projet
semblable, qu'ils n'ont pas pu rentrer en contact avec d'autres gens. Ils savaient que dans le
passé, l'ancien projet de 1975, ça avait été énormément contesté et puis là, le projet revient,
puis on a fait absolument rien. On n'a pas bougé. Là, c'est les citoyens qui sont obligés de se
870 prendre en main quand on a des personnes qui sont au pouvoir, qui sont capables... c'est leur
droit de protéger les citoyens à Montréal-Est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

875 Merci.

M. ROLAND RHÉAUME :

880 À présent, je pourrais peut-être ajouter quelque chose. On a parlé tantôt, il y a un
monsieur qui parlait du boulevard Bourget, puis qui disait que – lui, il a le droit à son opinion – que
ce n'est peut-être pas si urgent que ça. Mais ça serait le lien parce que passer par Saint-Jean-
Baptiste, il y a beaucoup de résidences au sud de Sherbrooke, puis également sur Marien, il y a
des résidences.

885 Par contre, si les camions lourds étaient déviés par la 25, qu'ils s'en viennent de l'ouest

ou de l'est, ils pourraient descendre le boulevard Bourget, puis ils seraient en pleine zone industrielle, là où ils ont à faire surtout pour le chargement. Alors, c'est pour ça que je parle toujours du boulevard Bourget. Moi, je pense que c'est un must.

890 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur, une dernière question, monsieur Rhéaume. Le Parc Kennedy que vous avez mentionné, c'est celui qu'il y a entre la rue David...

895 **M. ROLAND RHÉAUME :**

Oui, exact.

LE PRÉSIDENT :

900

... et l'espace de camions de RC...

M. ROLAND RHÉAUME :

905

Oui, oui, RC Transport, entre les deux.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

910

M. ROLAND RHÉAUME :

Merci beaucoup.

915 **LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant les représentants des Citoyennes et citoyens membres du comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal, madame Nicole Loubert et monsieur Maurice Vanier.

920

Mme NICOLE LOUBERT :

Bonsoir!

925 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame! Bonsoir, monsieur!

Mme NICOLE LOUBERT :

930

Alors, le comité mixte municipal-industriel, c'est un processus intégré de gestion des risques d'accidents industriels majeurs qui regroupe de façon volontaire des citoyens, des représentants des industries à risque, des municipalités, puis des intervenants de divers services gouvernementaux et ça fonctionne par consensus. Donc, quand tout le monde est d'accord, on

935

avance.
Et on voudrait souligner ce qui a été particulièrement réalisé au CMMI : l'élimination et l'atténuation de risques industriels pour l'est de Montréal qui est assez important; récentes campagnes de communication des risques et le guide d'analyse des risques qui sert maintenant

940

même au niveau régional voire international.
Par contre, comme ça fonctionne par consensus, c'est un peu spécial qu'on soit ici ce soir. Et, en fait, c'est qu'il y a deux raisons. D'abord, parce que les compagnies souvent disent : «On va faire partie du CMMI», tout le monde dit : «Allez au CMMI» et, ainsi de suite. C'est très

945

bien, mais nous, ce qu'on dit, c'est qu'il y a quand même beaucoup de travail encore à faire au CMMI et il y a un volet qui est l'aménagement sécuritaire du territoire qu'on n'a jamais réussi à discuter en consensus. Et il y a des éléments importants qu'on pense qui doivent être entendus et c'est pour ça qu'on est ici ce soir.

950

On considère qu'une véritable culture de sécurité ne peut s'installer sans une démarche articulée de réflexion, tant de l'industrie, des citoyens et des pouvoirs publics face à un aménagement harmonieux et sécuritaire du milieu. Et on pense que tant que ça, ça ne sera pas fait, on ne devrait pas avoir de projet comme Canterm.

955

On a joint à notre mémoire un tableau des préoccupations des citoyens pour montrer comment l'effet domino, l'harmonisation et le développement du territoire, et les plans de mesures d'urgence et la communication des risques, tout ça sont des éléments qui reviennent constamment. Et c'est un tableau qui a été fait à partir des procès-verbaux et de toutes nos discussions.

960

Ensuite, au niveau de l'aménagement du territoire, on pense d'abord qu'il y a un sens commun de la prévention qui doit exister. Par exemple, la densité du secteur résidentiel à proximité, le rapport de l'INERIS 2001 et selon les audiences ici qu'il y a eu en première partie, une personne de la sécurité civile a dit : «Pas un dépôt qui ne pourrait pas être frappé par ce genre de catastrophe-là». Il y a eu récemment les accidents de Toulouse et de Buncefield près de

965

Londres, et même Canterm, il n'y a pas longtemps, a eu un problème avec une fuite de carburant.
Alors ce qu'on dit comme question, c'est que les droits acquis concernant l'aménagement sécuritaire d'installations industrielles près des résidences dans le siècle précédent sont-ils encore

970

de mise en 2006, en dépit des règles du bon sens et de l'évolution des

règles de l'art en urbanisme et sécurité civile?

975 Et des exemples évidents de prévention qu'on peut appliquer dès maintenant, c'est tenir compte des rayons d'impact et d'une zone de transition. D'abord, établir le rayon d'impact pour que les résidences ne soient pas atteintes avant de choisir le site. Faire attention cependant à ce volet-là parce que, de plus en plus, on a des technologies qui font que l'industrie se rapproche des résidences. On peut maintenant rapetisser les rayons d'impact et que l'industrie se rapproche. Et ce qu'on dit, c'est justement que c'est d'autant plus important qu'on mette des zones de transition claires entre justement l'industrie et les résidences pour éviter que l'industrie puisse se rapprocher de plus en plus des résidences.

M. MAURICE VANIER :

985 À ma collègue Nicole, moi, j'ajouterais toujours dans l'aménagement du territoire, et c'est la dernière intervention en ce qui concerne l'aménagement, c'est que l'est de l'île de Montréal ne cesse d'être sollicité, se retrouve presque à chaque année devant un, deux ou trois projets d'implantation ou d'expansion industrielle soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. C'est une tendance qui ne semble pas près de s'arrêter. Tel actuellement le projet Canterm.

990 Les projets d'entreposage de produits pétroliers d'entreprises reliées aux hydrocarbures, de même que de transport par pipeline sont en croissance. Même le projet de schéma métropolitain 2005 de la Communauté métropolitaine de Montréal, CMM, semble encourager cette tendance. Et on vous cite dans notre mémoire des articles importants qui démontrent évidemment que dans sa préoccupation de développement économique, le schéma métropolitain évidemment donne sa vision là-dessus et fait que, à chaque fois qu'une nouvelle industrie s'implante ou va s'implanter ou qu'une ancienne s'agrandit, les citoyens de l'est de Montréal constatent que l'évaluation environnementale qui en est faite se limite uniquement au projet soumis et sans référence à l'impact quant aux effets cumulatifs des autres industries présentes.

1000 Les citoyens membres du CMMI sont préoccupés et se demandent si la capacité industrielle de l'est de l'île de Montréal est sans limite. Est-ce qu'elle est sans contrainte? Elle est sans accompagnement d'ajout indispensable à la responsabilisation collective?

1005 Les citoyens membres du CMMI se questionnent et questionnent aussi les pouvoirs publics, à savoir qui a la responsabilité légale et morale de protéger en tout temps nos concitoyens face aux possibilités d'expansion quasi illimitée d'industries génératrices de risques dans un vaste territoire à potentiel d'accueil d'industries lourdes.

1010 On a déjà dit – je n'ai pas l'argumentaire – mais qu'il y avait à peu près encore à Montréal-Est 23 millions de pieds carrés disponibles pour de l'expansion, de la construction d'industries lourdes.

1015 Les citoyens membres du CMMI sont consternés de constater du peu de cas, à répétition, que l'on accorde à la notion de distance sécuritaire obligatoire à respecter dans la planification des zones d'affectation industrielle ou de transport sur le territoire.

1020 Même si on reconnaissait du point de vue économique l'importance des arguments soumis par le promoteur pour justifier son projet, il n'en demeure pas moins que de l'implanter en pleine zone habitée est injustifiable.

1025 Finalement, dans l'aménagement du territoire, nous constatons un vide juridique. Le territoire de Montréal-Est, ce n'est pas tout à fait une ville. C' est un immense conglomérat industriel municipalisé avec un minuscule parc résidentiel, contrairement aux villes avoisinantes qui, elles, ont des parcs industriels donc soumis à des considérations qui dépassent le simple point de vue économique. Est-il normal en 2006 qu'en tant que voisins, on doive subir, impuissants, un développement générateur de risques industriels majeurs de cette envergure?

1030 À ce voisinage terrestre à risque, il faut se préoccuper également du voisinage maritime à risque que constituent les quais pétroliers soumis eux aussi à une autre autorité, fédérale celle-là.

1035 D'ailleurs, un organisme de prestige se penche également sur cette question d'aménagement de territoire et on vous cite des passages du CRAIM qui réfléchit. Et pendant que le CRAIM réfléchit et que le gouvernement du Québec tarde à publier un règlement sur l'aménagement industriel sécuritaire, promoteurs industriels et citoyens interpellent le BAPE, se présentent devant vous, monsieur le président, monsieur le commissaire, pour des motifs opposés.

1040 Le projet de Canterm tel que soumis démontre à sa face même, malgré ce début de XXIe siècle, la faiblesse des pouvoirs publics à protéger de façon cohérente la population environnante. Malgré des modifications apportées à son projet, l'ajout de réservoirs sur le site de Canterm constitue néanmoins un risque inacceptable pour les raisons que nous venons d'exposer. L'enjeu essentiel demeure : ce type d'aménagement à proximité des résidences est inadmissible.

1045 Nous avons deux conclusions et ma collègue voudrait vous soumettre également une troisième conclusion. Je vais lui demander de la commenter, c'est un ajout qu'elle a trouvé en dernière heure pour étoffer davantage notre préoccupation.

1050 Première recommandation : Considérant la possibilité de terrains non construits sur le vaste territoire de la zone industrielle de l'est de l'île de Montréal et seulement s'il y a réellement urgence d'agir au niveau économique, nous recommandons le transfert de construction des réservoirs prévus dans des zones habitées sous couvert de droit acquis vers des zones à

1055 distance respectable des résidences. D'ailleurs, j'ai remarqué que monsieur Rhéaume avait de
bonnes idées là-dessus, celui qui nous a précédés.

1060 Il est extrêmement important que cette commission fasse valoir au gouvernement
l'urgence d'agir dans l'extrême est de Montréal concernant la réglementation d'un aménagement
du territoire industriel conforme à l'esprit de la loi sur la sécurité civile au Québec.

1065 Les citoyens du CMMI demandent à cette commission que ses recommandations – les
vôtres – soient partie intégrante d'une véritable culture de sécurité, en complémentarité avec le
développement économique et urbain et ce, dans un contexte de développement durable.

1065 **Mme NICOLE LOUBERT :**

1070 Alors, ce que je voudrais vous soumettre comme nouvelle recommandation, en fait, c'est
que ça fait plusieurs fois que j'entendais parler de l'effet domino qui est pris en compte entre autres
en France dans les analyses d'impact. Et, suite à ça, il y a un projet de plan de sécurité civile en
France, et je crois même que ce qui est proposé là-dedans, je pense même qu'il y a des
éléments qui sont déjà en marche.

1075 Et, suite à ça, suite aux documents dont je mets les titres là et dont j'ai les références ici
en main que je pourrais vous remettre, on suggère, en ce qui a trait aux scénarios de risques
industriels majeurs – en passant, l'INERIS donne une définition des risques industriels majeurs
toujours en synergie les uns avec les autres et non pas seulement la perte de confinement et ainsi
de suite – mais les citoyens donc on recommande à la commission de tenir compte des éléments
suivants dans son rapport :

1080 D'afficher dans un même tableau les hypothèses et les probabilités afin de permettre de
façon transparente d'effectuer un choix de scénarios qui seront retenus pour les phases
subséquentes du travail; de tenir compte de l'effet domino entre les sites industriels voisins mais
aussi les synergies d'accidents au niveau local et avec les sites industriels voisins.

1085 Donc, c'est une approche tout à fait différente et je pense que, suite à Toulouse
justement, l'approche en France est très, très différente de ce qu'on fait habituellement. Enfin, il
y a une évolution importante qui se fait là.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame, monsieur. J'aurais une question. Je vais donner d'abord la parole à
mon collègue Dériger.

1095 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais savoir, le comité, comment ça fonctionne concrètement? Est-ce que vous

vous voyez à tous les mois? Comment ça marche, ce comité-là?

M. MAURICE VANIER :

1100

Le comité a une réunion habituellement à tous les mois. La réunion du grand comité, il y a à peu près 40 personnes – au grand CMMI – ça comprend les représentants municipaux, ça comprend des représentants, tous les membres de l'association industrielle de l'est. Ça comprend aussi des services publics en environnement, en sécurité civile et en santé.

1105

Il y a un comité de coordination qui prépare l'agenda de ce comité-là dont madame Loubert et moi faisons partie comme citoyens. Sur l'ensemble des 40 personnes, ça varie, on peut atteindre jusqu'à 6 à 8 citoyens qui sont là bénévolement et qui sont choisis, proposés par d'autres citoyens et acceptés par l'ensemble des autres membres.

1110

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et là actuellement, ce que je comprends, c'est que tout ce qui est aménagement, tout ce qui est, exemple, les marges, les distances de recul, tout ça, il n'y a pas de discussion actuellement là-dessus. De consensus même, excusez.

1115

Mme NICOLE LOUBERT :

C'est-à-dire que non. Ça fait plusieurs fois qu'on en parle et chaque fois qu'un nouveau promoteur ou qu'un promoteur vient nous présenter son nouveau projet, on ne discute pas – on peut questionner un peu mais je veux dire on ne discute pas si c'est sécuritaire ou pas et ainsi de suite. Et on comprend, l'industrie dit : «On ne veut pas prendre partie par rapport à ça», et on comprend très bien ça.

1120

Là où il y a un problème, c'est qu'on pense qu'il faut qu'il y ait une entente. Sans parler d'aucun projet, donc ne pas être pris à partie, mais il faudrait qu'il y ait une discussion où l'industrie est là avec tout le monde et qu'on puisse mettre des balises. Ça peut être un guide. Comme, par exemple, il y a eu le guide du CRAIM, qui a abouti au guide du CRAIM par la suite au niveau des rayons d'impact, donc des scénarios. Probablement qu'on pourrait arriver à avoir un guide d'analyse pour l'aménagement du territoire de la même façon, qui serait un guide et qui ne peut pas remplacer la municipalité au niveau de pouvoir et d'obligation à.

1125

1130

Mais, par contre, quand on travaille en consensus comme ça, l'avantage, c'est que quand tout le monde est d'accord, bien, je veux dire, on avance. Et on éviterait peut-être d'avoir autant d'audiences publiques comme on a actuellement pour nous ici. On a un, deux, voire trois de ce temps-là. Régulièrement, il y en a un ou deux par année. C'est beaucoup trop et c'est de l'énergie, ça n'a pas de bon sens l'énergie que ça nous demande à chaque projet.

1135

Et je pense qu'il y a moyen au CMMI d'arriver à quelque chose, et au CRAIM, d'arriver à quelque chose d'intéressant.

1140

Mais le problème, c'est qu'on y croit au CMMI, puis on va y arriver d'après moi au CMMI à aboutir à ça, mais c'est que les projets, ils sont là maintenant. Et ce qui serait épouvantable, c'est d'arriver qu'un quartier comme nous – moi, je suis de Mercier-Est – qu'un quartier comme nous se retrouve avec un projet qui est à contre-courant avec tout ce qu'on fait depuis dix, voire quinze ans dans l'est de Montréal. Et c'est ça qui est dommage.

1145

Par contre, le CMMI, l'intérêt, c'est qu'actuellement quand on prend un volet, qu'on travaille un volet, on y va très à fond et c'est très, très bien fait. Mais tout ce qui est au côté n'avance pas en même temps. Et c'est ça qu'on dit. C'est que nous, on n'a pas réussi encore, on est en train d'y arriver là, mais on n'a pas réussi encore à parler d'aménagement du territoire. Ça ne veut pas dire que ça ne se fera pas.

1150

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais dites-moi, pour bien comprendre, dans votre tableau que vous nous avez présenté tout à l'heure, en 98, on parle d'harmonisation et de développement cohérent du territoire.

1155

Mme NICOLE LOUBERT :

Oui.

1160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est-à-dire que c'est à ce moment-là que vous avez commencé à parler de ça au comité.

1165

Mme NICOLE LOUBERT :

Absolument.

1170

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et depuis ce temps-là, qu'est-ce qui se passe?

1175

Mme NICOLE LOUBERT :

Depuis ce temps-là, bien, ça n'a pas été ça qui a été retenu comme consensus. Donc, on a parlé des rayons d'impact, d'aller dire à la population les dangers qui étaient là et, bon, comment on travaillait et tout ça. Il y a eu la sirène. Et ça, ça a été excellent. Ça a été, selon

1180 moi... moi, j'ai toujours dit : je ne vanterai pas le CMMI tant qu'on n'aura pas été devant les citoyens, et ça a été fait. Ça a été très bien fait. Mais on n'a pas travaillé les autres. Ça ne veut pas dire qu'on n'y arrivera pas parce que, comme je vous dis, ça se discute. Ça se discute fort même encore.

1185 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une petite question. La coopérative, est-ce que ça a été discuté ce projet-là quand il y a eu un changement de zonage?

1190 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Discuté où? Au CMMI?

1195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui?

1200 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Non.

1205 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non.

1210 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Pas du tout.

1215 **M. MAURICE VANIER :**

Je voulais ajouter, quand on prépare l'agenda du CMMI, vous avez raison de soulever qu'en 98, ça figurait déjà dans le tableau, mais il faut savoir aussi que c'est un consensus volontaire ou un procédé volontaire, le CMMI, mais, à l'horizon, il y avait quand même au niveau fédéral la loi obligeant la déclaration des risques par les industries.

1220 Quand on a commencé à aborder d'autres sujets, il y avait la publication de la *Loi sur la sécurité civile du Québec*, mais il y a un paragraphe, il y a une section de la loi – d'abord, la réglementation n'est pas encore sortie – puis dans la réglementation, il y a quelque chose de très important, à peu près comme on l'a pour les zones inondables. Le gouvernement a fait son lit, c'est une façon de parler, la question des zones inondables, une municipalité ne peut pas

changer ça et un promoteur non plus s'il veut s'établir là. Alors, nous, on souhaitait, on s'attendait à ce que dans la *Loi sur la sécurité civile*, la réglementation traite aussi – c'est prévu mais ce n'est pas encore abordé – sur la question de l'aménagement.

1225

LE PRÉSIDENT :

Oui, aménagement, harmonisation, vous parlez aussi du concept de zone de transition entre ce qu'on voit maintenant, c'est-à-dire la rue Georges V qui a des résidences et juste à côté, il y a la zone industrielle qui commence. Mesdames Martin et Duquet plus tôt ce soir ont dit de façon très concrète : il ne peut y avoir de solution de modification, sauf le déplacement des réservoirs ou des citoyens.

1230

Donc, c'est un peu comme une ligne de front. Il y a deux armées. Et la question que je vous pose, c'est qui doit reculer en premier?

1235

Mme LISE VINCELETTE :

Monsieur, vous êtes riche. Je peux vous dire une chose. La compagnie est pas pauvre. Elle, elle fait ça pour avoir de l'argent, puis elle se fout bien de la santé des gens.

1240

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je pourrais avoir votre nom, madame?

1245

Mme LISE VINCELETTE :

Madame Lise Vincelette.

LE PRÉSIDENT :

1250

Merci, madame. Alors, c'est votre réponse.

Et votre réponse à vous, madame Loubert?

1255

Mme NICOLE LOUBERT :

Je crois qu'à partir du moment où les résidants sont installés, et je parle de la rue David autant que de Georges V, et que les réservoirs ont été démantelés pour une bonne partie, mais qu'on cohabitait avec ceux qui restaient, en travaillant depuis des années pour qu'il y ait une zone de transition qui se fasse, si vous regardez dans les plans d'urbanisme, c'était en discussion. On n'a pas attendu Canterm et son projet pour travailler ça, ça fait des années. Et c'est notre expertise à nous, ce travail-là. Et je crois que Canterm aurait pu savoir ça. Et donc, à partir de ça, je pense que les résidences doivent rester et qu'il doit y avoir une véritable zone

1260

de transition.

1265

Par contre, attention ! Les résidences ne doivent pas avancer plus loin, par contre. Alors, des deux côtés. Parce que ce qu'on a vu, c'est l'incohérence de Interquisa qui s'est installée avec un rayon d'impact chez nous et en même temps des coops qui se sont installées trop près de l'industrie. Donc, je pense que ça a démontré à tout le monde le cul-de-sac où on est.

1270

LE PRÉSIDENT :

Et ça, je répète encore la question de monsieur Dériger, cette question de l'installation des deux coopératives, ça n'a pas été discuté du tout à votre comité à l'époque.

1275

Mme NICOLE LOUBERT :

Au CMMI, non, pas du tout.

1280

LE PRÉSIDENT :

Monsieur?

M. MAURICE VANIER :

1285

Ça n'a pas été discuté mais ça aurait dû l'être. Il y a une industrie d'ailleurs, un représentant qui a eu le courage en privé de dire que ça n'avait pas d'allure, parce que c'était Interquisa. Interquisa avait... son rayon d'impact, si le comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement avait regardé ça ou les gens qui étaient dans le service d'urbanisme de l'arrondissement, ils se seraient bien aperçu que, déjà, le rayon d'impact des risques du scénario alternatif, Interquisa le touchait là où on a établi les coopératives.

1290

Mais probablement à leur décharge, encore là, comme il n'y a pas de réglementation, parce qu'un service d'urbanisme ne peut pas inventer lui-même ses propres critères, probablement que tout le monde s'est retrouvé devant ce que j'ai appelé le vide juridique. Et malgré qu'il y avait un rayon d'impact d'échappée de gaz toxiques possible d'Interquisa dans le rayon même où on a bâti ces coopératives-là, ça indiquait déjà que ce n'était pas là qu'il fallait les mettre.

1295

1300

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est ce qui manque, cette réglementation qui aurait une force coercitive, quoi, pour interdire certains genres d'activités ou la construction de zone résidentielle. Vous dites, vous, madame Loubert, il ne faut plus que les résidences avancent. Et je vous ai bien compris,

1305 madame Vincelette, vous dites comme monsieur Rhéaume, comme d'autres gens qui vous ont précédée, il faudrait établir une zone de transition à partir de la limite, ce que j'appelais la ligne de front.

1310 Madame Vincelette, ce que j'aimerais, c'est que vous vous inscriviez à l'arrière et vous pourrez venir parler à la fin, parce que si vous ne parlez pas dans un micro, ça ne sert à rien. Merci.

Mme NICOLE LOUBERT :

1315 Je voudrais peut-être ajouter au niveau des certificats d'autorisation, parce que si on regarde ce qui s'est passé depuis les dernières années, il y a eu des pipelines qui ont été construits. Et ces pipelines-là, ils ont eu des certificats d'autorisation. J'ai entendu parler – je n'ai pas de preuve de ça – mais j'ai entendu parler assez sérieusement qu'en Europe, il y a des endroits où même les certificats d'autorisation passent par un comité de discussion, qui inclut
1320 justement ce dont on parle, nous, au niveau des discussions élargies avec l'industrie entre autres et tout ça. Et je pense que si on avait pu discuter à temps du pipeline, peut-être qu'on ne serait pas ce soir à discuter de cette façon-là, ici ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1325 Merci. Une dernière remarque?

M. MAURICE VANIER :

1330 Oui. J'ajouterais, monsieur le président, que.... je ne sais pas, monsieur Béland, est-ce que vous étiez parmi les commissaires d'Interquisa?

LE PRÉSIDENT :

1335 Mon nom est sur le rapport.

M. MAURICE VANIER :

1340 Bon! Alors, je vais vous rappeler qu'Interquisa, le BAPE nous a rendu service.

LE PRÉSIDENT :

J'espère.

1345 **M. MAURICE VANIER :**

Oui. Oui, oui. Ce n'était pas vous qui était... c'était une madame la présidente, je me

1350 rappelle. Elle avait exprimé sa surprise, puis j'imagine vous aussi, lorsque le représentant de la Santé publique a été interrogé puis tout le monde semblait surpris que personne en santé publique avait fait une étude cumulative des polluants industriels de chacune des industries. Vous vous rappelez de ça? Puis dans votre rapport, vous avez dit, vous avez donné un petit peu un incitatif en disant : «Il serait temps que quelqu'un commence à faire l'étude de ça.»

1355 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, je pense que lors de la première partie de l'audience, de cette audience, le représentant dont j'oublie le nom exact – monsieur Lavigne – qui représentait justement l'organisme dont vous parlez, a dit que suite au rapport d'Interquisa, ils ont fait l'étude qui leur a permis de découvrir que, effectivement, il y a une problématique et, maintenant, l'étape suivante, c'est de faire l'étude pour répondre à cette problématique.

M. MAURICE VANIER :

1365 Et nous sommes dans ce processus-là également. Donc, je donne cet exemple-là, monsieur Béland, pour que dans ce prochain rapport, vous fassiez aussi preuve d'initiative comme dans l'autre avec la présidente, puis que vous nous donniez un coup de pouce pour régler cette fois-ci la question de l'aménagement cumulatif de toutes ces industries qui sont là, qui s'agrandissent ou qui s'implantent.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Soyez certain que notre objectif est d'être utile. Merci.

1375 Je demanderais maintenant – oubliez ce qui est écrit sur le programme – je vais demander maintenant à monsieur Yoland Bergeron qui représente le comité du parc Promenade Bellerive, s'il est déjà ici, de venir nous présenter son mémoire maintenant plutôt qu'après la pause-café. Êtes-vous là, monsieur Bergeron? Est-ce que vous êtes prêt? Merci.

1380 Je vous rappelle aussi que si vous voulez faire un droit de rectification à la fin de cette séance, dès que vous aurez noté un fait que vous voulez rectifier, allez vous inscrire derrière auprès de madame Poliquin pour qu'on puisse planifier cette étape.

1385 Bonsoir, monsieur Bergeron! Alors, nous n'avons pas reçu votre mémoire. Donc, nous ne l'avons pas lu. Alors, j'espère que vous allez nous excuser si nous n'avons pas préparé de question. Nous allons essayer d'y réfléchir pendant que vous nous parlez.

M. YOLAND BERGERON :

Je m'excuse du retard à présenter le document. Bonsoir, monsieur le président,

1390 monsieur le commissaire. Alors, je vais essayer de lire ça en diagonale parce que je comprends qu'on n'a pas énormément de temps. Par contre, nous avons beaucoup de suggestions. Alors, c'est peut-être mieux de prendre le temps de le lire comme il faut.

1395 Alors, le comité du parc Promenade Bellerive, comme on l'a déjà dit, est actif depuis 1982 et ses préoccupations sont liées à la protection et à la promotion de ce magnifique espace vert et bleu qu'est la Promenade Bellerive, face au Parc national des îles de Boucherville. Et le comité participe également au sein de notre collectivité à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement. Et, par notre participation à ces audiences, nous souhaitons une fois de plus influencer les promoteurs et nos décideurs à investir dans nos quartiers de façon respectueuse
1400 envers les gens qui y ont élu domicile.

Le projet d'addition de réservoirs présentement à l'étude nous interpelle à cause des répercussions directes et indirectes, vécues et appréhendées qui menacent déjà notre environnement et notre qualité de vie et ce, 24 heures par jour à l'année longue. Alors, explorons
1405 ensemble les quelques difficultés qui affectent notre qualité de vie et affligent notre environnement.

Le zonage. Lors de la consultation sur le plan d'urbanisme de Montréal, nous avons proposé des mesures de mitigation pour l'interface industrialo-résidentiel aux limites de Montréal-Est et de Tétéreaultville. De même, lors du Sommet de Montréal 2002, les arrondissements de
1410 Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Rivière-des-Prairies, Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles ont convenu de favoriser davantage la mise en place de zones de transition entre les usages incompatibles. Ceci afin de réduire les nuisances aux abords des zones industrielles en plus de soutenir des actions visant l'embellissement de ces dernières.

1415 Malgré les bonnes intentions de tous les intervenants, un coup d'œil sur la carte du plan de zonage du règlement d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est nous ramène dans la réalité du siècle dernier. Nous constatons... je voudrais juste savoir si vous avez la carte du plan de zonage du règlement d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est, la carte où on peut lire les règlements 713. Non? Est-ce que vous voulez que je vous la communique? Je l'ai ici en copie.

1420 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous parlez du règlement 713?

1425 **M. YOLAND BERGERON :**

Oui.

1430 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On a un extrait du règlement qui a été déposé.

M. YOLAND BERGERON :

1435 Parfait. Et puis, visuellement, si vous voulez...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1440 Ce qu'on a, c'est la carte d'affectation et les cartes de densité et tout ça, mais dans le plan d'urbanisme.

M. YOLAND BERGERON :

1445 Parfait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça, on l'a déjà.

1450 **M. YOLAND BERGERON :**

Si besoin est, en tout cas, je pourrai fournir à la commission les cartes que j'ai achetées à la Ville de Montréal-Est.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Absolument. Vous pouvez les déposer auprès de madame Poliquin.

M. YOLAND BERGERON :

1460 D'accord. Donc, nous constatons sur cette carte l'absence totale de zone de transition entre les zones industrielles – je marque 10,56 – de Canterm et les zones résidentielles # 52, 53, 54, 55, 58 des rues Georges V, David et du quartier de Tétreaultville. Physiquement, ce que ça veut dire, c'est qu'à Montréal-Est, c'est une clôture Frost qui protège le quartier résidentiel des nuisances industrielles.

1465 Curieusement, cette réalité semble bien différente en ce qui concerne les sites industriels. En effet, un autre regard sur la même carte du plan de zonage de la Ville de Montréal-Est nous apprend que des zones de transition dans cette ville, ça existe. En voici des exemples. La note 1
1470 de la carte des grilles de spécifications des règlements d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est, qui stipule que tout établissement de transformation alimentaire, restaurant ou établissement hôtelier est spécifiquement prohibé à 200 mètres et moins de la limite de la carrière appartenant à la CUM. En zone #5.

1475 La note 29 dit entre autres que tout usage relatif au raffinage de produits pétroliers et/ou à l'installation de réservoirs de stockage sur le terrain de produits pétroliers est spécifiquement prohibé dans le secteur de la place Marien.

1480 À la note 23, prévoit une zone de transition de 150 mètres à la limite de la zone 8 qui est aussi limitrophe au terrain de golf métropolitain. Les usages interdits dans cette zone sont les activités industrielles susceptibles de causer un incendie, une explosion ou un dégagement de substances supérieur à 1×10^{-4} de je ne sais pas quoi, ce n'est pas mentionné, à la limite de la zone industrielle légère selon les lignes directrices émanant du Conseil canadien des accidents industriels majeurs.

1485 La plus récente version du projet de Canterm propose maintenant des talus entre les réservoirs projetés et le quartier résidentiel. Curieusement, le talus du site K-3 s'arrête à la rue Bellerive. De la rue Bellerive jusqu'au quai 94 de Canterm, c'est une magnifique clôture de maille galvanisée à chaud qui sert de zone tampon, rien d'autre. De toute façon, si le concept de talus sécurise certains, plusieurs questionnent leur volume démesuré par rapport au voisinage. 1490 Finalement, au lieu d'être ceinturé de réservoirs, le quartier serait emmuré par des talus sans doute eux aussi clôturés et inaccessibles.

Pollution de l'air.

1495 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 5 : « Lors de la présentation... »

Fin de la phrase à la page 6 : « ... traverser le pont Champlain. »

1500 Le projet de « Porte Est », je vous l'ai mis, vous pourrez le lire, on l'a déposé lors des consultations sur le Plan d'urbanisme de 2004. En gros, il s'agit d'étirer l'espace de verdure qu'est la promenade Bellerive à travers les terrains de Canterm, c'est-à-dire longer les maisons de la rue Georges V jusqu'à la rue Notre-Dame devant les coopératives, de façon à donner à cet endroit les services en espace vert et faire en sorte que la trame urbaine en ait l'air d'une. 1505

Mais je peux quand même vous lire les conclusions qu'on tirait du projet de la Porte-Est de la promenade Bellerive.

1510 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Bergeron.

1515 Avez-vous une question, monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1520 J'aimerais savoir un peu parce que vous dites... en fait, je regarde, par exemple, le croquis du projet Porte-Est. On a le stationnement, on a un sentier, en fait, qui ferait le lien entre le parc de la Promenade Bellerive et, j'imagine, le parc Kennedy. C'est ça que je comprends?

M. YOLAND BERGERON :

1525 Évidemment le sentier, on pourrait dire, il part de la rue David, en ligne avec la rue David, et descend vers le fleuve pour rejoindre le parc de la Promenade Bellerive. Le parc Kennedy est un petit peu plus vers l'est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1530 À ce moment-là, qu'est-ce qu'il se passe? En même temps, vous nous dites : ça nous prend une distance qui est une zone de transition pour s'éloigner des activités industrielles. Ça veut donc dire qu'à partir de ce parc-là, il y aurait une distance supplémentaire ou si c'est déjà la distance que vous souhaitez, c'est à l'intérieur de cette zone de transition là? Je ne sais pas si vous voyez le sens de ma question?

M. YOLAND BERGERON :

1540 Quand on parle des zones de transition, évidemment c'est pour ce qui n'est pas déjà construit. En fait, c'est pour le futur qui va être construit. Il faudrait, comme disait madame Loubert tantôt, prévoir dans les futures réglementations une zone de transition, qui n'est pas nécessairement la zone de mitigation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1545 Mais ce que je veux dire, c'est qu'est-ce que vous proposez comme aménagement, est-ce que ça se situe dans la zone de transition ou si on aménage et ensuite on crée une zone de transition en plus de ça. Je ne sais pas si vous voyez ?

1550 En fait, ce que je me pose comme question, c'est que si on a une zone de transition et on l'aménage, par exemple, comme un parc, à ce moment-là on s'approche encore des réservoirs. Je ne sais pas si vous voyez le sens de ma question.

1555 Donc, vous, ce que vous proposez, c'est un aménagement et, en plus de ça, il y aurait une zone de transition ou si c'est un aménagement qui fait partie de la zone de transition?

M. YOLAND BERGERON :

1560 C'est sûr que les deux seraient mieux, c'est-à-dire si on peut superposer le fait d'avoir une zone de transition plus une zone d'aménagement paysager ou de mitigation, ce serait la Cadillac là.

1565 Le but premier, c'est d'avoir un espace entre les industries et les résidences. Évidemment si l'espace entre les deux, ça se trouve, je ne sais pas, du commerce, ça se trouve être de l'industrie légère, ce n'est pas de la verdure, c'est certain, ce n'est pas des arbres, mais il reste quand même que ce n'est pas des résidences qui sont près des industries. On a quand même une zone de transition. On a, bien, une zone de transition.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1570 Vous avez participé, tantôt vous avez dit, à la consultation au Plan d'urbanisme. Pour quel arrondissement? Est-ce que c'était pour l'ensemble du plan ou pour un arrondissement en particulier?

M. YOLAND BERGERON :

1575 C'était pour Mercier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1580 Pour Mercier?

M. YOLAND BERGERON :

1585 Mercier-Est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1590 Est-ce qu'il était question à ce moment-là des zones de transition? Ça a été question dans le Plan d'urbanisme. Mais dans la consultation, est-ce que ça a été soulevé lors des consultations, ces éléments-là?

M. YOLAND BERGERON :

1595 Nous, on a parlé du projet de Porte-Est. On a parlé du camionnage. On a parlé du centre de transition des poubelles, des vidanges, Éconord. On a parlé des problématiques qui étaient vraiment dans notre quartier. Évidemment, ça fait partie de... la proximité des industries en faisait partie.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bergeron.

1605 **M. YOLAND BERGERON :**

Est-ce que vous avez besoin de la fameuse carte que je vous parlais tantôt?

LE PRÉSIDENT :

1610 Je vous ai demandé tout à l'heure, si vous l'avez, de la déposer à madame Poliquin.

M. YOLAND BERGERON :

Parfait, ça va.

1615

LE PRÉSIDENT :

Merci. Maintenant, mesdames et messieurs, nous allons faire une courte pause d'une dizaine de minutes environ. On se revoit tout à l'heure.

1620

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Rebonsoir, mesdames, messieurs ! Nous reprenons cette séance avec les représentants de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, madame Lyn Thériault Faust et monsieur Gaëtan Primeau.

1630

Alors, j'en ai appelé peu, mais plusieurs sont venus. Alors, je vous demanderais de vous présenter pour les besoins de la sténotypie.

1635 **M. GAËTAN PRIMEAU :**

Oui, je vais faire ça, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1640 Merci.

M. GAËTAN PRIMEAU :

1645 Alors, monsieur Béland, monsieur Dériger, mesdames et messieurs, bonsoir. Mon nom est Gaëtan Primeau et je suis conseiller municipal du district de Tétreaultville à l'Hôtel de ville de Montréal.

1650 Je suis ici ce soir pour présenter la position de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve relativement au projet de construction de nouveaux réservoirs par la compagnie Canterm. Je tiens à souligner que cette position est le fruit d'une démarche unanime des membres de notre conseil d'arrondissement.

1655 Permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. Madame Lyn Thériault Faust, mairesse de l'arrondissement, qui est à ma gauche; monsieur Michel Archambault, directeur de l'arrondissement, qui est à ma droite; et madame Huguette Béland, chef de la division de la Direction de l'aménagement urbain et service aux entreprises de l'arrondissement. Madame Béland et monsieur Archambault agissent à titre de personnes-ressources. Madame Béland est à mon extrême droite.

1660 J'aimerais souligner également la présence d'un de mes collègues, le conseiller Laurent Blanchard du district de Hochelaga qui est ici présent ce soir.

1665 Je voudrais, juste avant de commencer à lire le mémoire, monsieur le président, une note à l'intention des commissaires. Nous sommes heureux d'aviser les membres du BAPE que nous avons été informés cet après-midi même que la Ville de Montréal souhaitera ajouter à notre mémoire un addenda relatif à toutes questions de la sécurité civile découlant du projet de la compagnie Canterm. Cet ajout, qui vous sera acheminé dans les prochains jours, sera certes de nature à enrichir les préoccupations légitimes de notre arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve.

1670 Le territoire de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve est contigu à la Ville de Montréal-Est. Une partie de son territoire est localisée à proximité du projet de construction de nouveaux réservoirs par l'entreprise Canterm. Il s'agit du quartier Mercier-Est. Ce quartier est un milieu de vie qui comprend des logements diversifiés et un éventail de services répondant aux besoins de la population. Il est peuplé par environ 41 000 personnes.

1680 La présence de secteurs d'industries lourdes dans les municipalités voisines n'est pas sans inquiéter la population de ce quartier. L'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve en a pris bonne note et tient à souligner sa préoccupation vis-à-vis cette situation. Le projet qui est présentement à l'étude a pour effet de soulever une problématique qui a maintes fois été soulignée concernant cette partie du territoire, soit la cohabitation difficile entre les activités industrielles et les milieux résidentiels et les répercussions possibles sur la sécurité des personnes.

1685 L'histoire de l'urbanisme de ce secteur de l'île de Montréal s'est caractérisée par des orientations de développement répondant aux volontés de deux municipalités distinctes. En 1910, la Ville de Montréal a annexé l'ancien village de Tétreaultville. La même année, la nouvelle municipalité de Montréal-Est est créée. Rapidement, le projet de créer une cité-jardin sur le territoire de Montréal-Est est contrecarré. En lieu et place, la nouvelle municipalité accueille plutôt une entreprise pétrolière, soit la Queen City Oil. Cela orientera définitivement le développement de cette municipalité. Par ailleurs, les territoires annexés par Montréal se sont développés graduellement pour des fins résidentielles.

1695 Une vue aérienne de 1947, que nous avons déposée avec notre mémoire, permet de constater que, à l'époque, les terrains adjacents aux limites des deux municipalités étaient presque exclusivement occupés à des fins agricoles. Il y avait quelques secteurs résidentiels à proximité de la rue Notre-Dame et aux abords des avenues Georges V et Lakefield. Au fil des années, les logiques de développement propres à ces deux territoires ont entraîné l'extension des secteurs résidentiels de Tétreaultville et l'implantation de nouvelles industries lourdes à Montréal-Est.

1700 Il y a eu lieu de préciser que les interventions en matière d'urbanisme sur ces deux territoires sont des responsabilités exclusives des municipalités concernées. Autrement dit, et nous le déplorons d'emblée, il n'y a aucun mécanisme de portée supramunicipale ou supralocale permettant d'harmoniser les interventions en matière de réglementation d'urbanisme aux frontières de ces deux municipalités.

1710 Dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, CUM, qui a été adopté en 1986, aucune disposition du schéma ne fut introduite concernant l'harmonisation des usages autorisés aux limites des deux municipalités. La version préliminaire du schéma de la Communauté métropolitaine de Montréal, CMM, qui doit être adopté en 2006, ne prévoit pas non plus de disposition à cet égard. Rappelons qu'une telle disposition aurait eu pour effet d'obliger les municipalités en question à modifier la réglementation d'urbanisme afin de la rendre conforme à de telles dispositions. De plus, toute modification ultérieure serait soumise à un avis de conformité de la CMM.

1715 Il y a également lieu de souligner que la loi ne prévoit pas la participation au processus d'approbation référendaire des résidents et des propriétaires d'une autre municipalité lors d'une modification de zonage.

1720 En matière d'urbanisme, il n'y a pas d'encadrement des interventions municipales dans des situations comme celle que nous traitons ce soir. Tout cela explique en partie ce que l'on observe, une cohabitation difficile qui crée beaucoup d'inconfort pour les résidents du secteur, notamment ceux du quartier Mercier-Est. Ce problème a d'ailleurs été identifié dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan d'urbanisme de Montréal.

1725

Le chapitre du Plan d'urbanisme de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve aborde cette question. Dans une section qui traite de la réalisation d'une planification détaillée pour Mercier-Est, les orientations suivantes sont énoncées : éliminer les nuisances occasionnées par les industries et le camionnage tout en améliorant la quiétude des milieux résidentiels; favoriser le développement des activités récréatives en lien avec le fleuve sur le site du parc de la Promenade Bellerive; protéger et mettre en valeur le patrimoine nature; accroître la fluidité et la sécurité des passages de part et d'autre de la voie ferrée du CN; améliorer la qualité de vie dans les milieux résidentiels.

1730

1735

Plus spécifiquement, dans le but d'éliminer les nuisances occasionnées par les industries, il est préconisé de mettre en place un mécanisme de concertation dans le but d'harmoniser les interventions d'aménagement aux limites des deux arrondissements. Il était alors question de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Rivières-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est.

1740

Soulignons que cette planification détaillée a débuté. Elle mise notamment sur la présence du parc de la Promenade Bellerive pour favoriser la revitalisation du secteur. Comme vous le savez, ce parc est adjacent à une partie des installations de Canterm. Nous souhaitons également insister sur le fait que ces orientations ont donné lieu à des larges consultations du milieu et ont reçu un appui général.

1745

Le chapitre du Plan d'urbanisme de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est énonce aussi un objectif concernant l'amélioration de la cohabitation entre le secteur industriel et les milieux de vie. Pour ce faire, différentes mesures sont préconisées : la détermination de distances séparatrices minimales; l'interdiction de certains usages à proximité des résidences; l'aménagement de zones tampons; la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives.

1750

1755

Nous sommes conscients que ces dispositions ne traitent malheureusement pas du territoire dont nous parlons ce soir. Il n'en reste pas moins que l'intention poursuivie par cet objectif s'applique pleinement à la situation, notamment aux abords de l'avenue Georges V.

1760

En somme, un certain nombre d'orientations du Plan d'urbanisme de Montréal appellent des interventions pour améliorer la cohabitation entre les milieux résidentiels et les activités industrielles. Or, le projet de construction de nouveaux réservoirs par Canterm cadre mal avec ces orientations.

1765

Ce projet suscite sans aucun doute des craintes légitimes de la part des personnes qui vivent à proximité du site visé. Si les mesures de mitigation envisagées réduisent les risques d'accidents majeurs, il n'en reste pas moins que les informations fournies durant cette audience démontrent que faute de connaissance tous les risques d'accidents ne peuvent être pris en compte.

1770 Il est utile de mentionner que les accidents survenus sur des sites d'entreposage d'hydrocarbures ne sont pas rares. Dans un rapport de l'INERIS, qui est disponible sur le site Internet du BAPE, pas moins de 278 accidents ont été recensés à travers le monde au cours des dernières décennies. De ce nombre, il s'agissait d'incendie dans 51 % des cas et d'explosion pour 21 % des événements répertoriés.

1775 Dans ce contexte, l'accident qui s'est produit en décembre dernier sur le site Buncefield près de Londres a de quoi susciter de l'inquiétude. Ainsi, dans un compte rendu des événements, l'explosion a entraîné la cessation des activités de 630 entreprises employant 16 500 personnes. Les locaux de 20 entreprises ont été détruits, alors que ceux de 60 entreprises font présentement l'objet de réparations et sont toujours inutilisables. L'incident a également endommagé des résidences. Environ 300 maisons ont été touchées. Précisons que le site Buncefield, à la
1780 différence des réservoirs de Canterm, n'est pas localisé près de milieux résidentiels. Il est plutôt entouré de secteurs industriels et de terres agricoles.

1785 D'autres différences méritent d'être soulignées. La propriété de Canterm est traversée par une voie ferrée. Certaines opérations de l'entreprise impliquent des activités de transbordement par navire. À cet égard, les risques d'accident ferroviaire et maritime sont toujours possibles. Les effets cumulatifs de tels accidents ou résultant d'activités industrielles environnantes demeurent inconnus.

1790 Les activités de l'entreprise Canterm sont susceptibles de présenter un danger pour la sécurité. L'ajout de nouveaux réservoirs confirme et accentue la présence de ces dernières, qui sont par ailleurs incompatibles avec le milieu environnant. Dans cette perspective, ce sont les usages autorisés dans l'ensemble du secteur qui doivent d'abord être questionnés. En d'autres termes, le projet soumis à cette audience soulève principalement des questions relatives à la
1795 planification du territoire.

1800 Cela appelle des interventions afin de restructurer et transformer les territoires situés de part et d'autre de Montréal et de Montréal-Est. Ces interventions doivent viser à harmoniser les usages aux limites de ces municipalités. Elles doivent favoriser une meilleure cohabitation des activités industrielles et des milieux de vie résidentiels. Pour ce faire, compte tenu de l'absence d'outils d'urbanisme s'appliquant à de telles situations, un certain nombre d'avenues doivent être envisagées.

1805 Monsieur le président, puisque ces avenues sont contenues intégralement dans le texte du mémoire qui vous est soumis, est-il nécessaire de les reprendre ici compte tenu du temps qui nous est alloué pour cette présentation. Si vous le permettez, j'irai tout de suite aux recommandations.

L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve préconise donc:

1810 – que le BAPE ne recommande pas l'autorisation du projet de construction de réservoirs additionnels sur le site Canterm à Mercier-Est;

– que le BAPE recommande au gouvernement du Québec d'amender la législation afin de prévoir des normes de distance séparatrice entre l'industrie lourde et les milieux résidentiels;

1815 – que le BAPE recommande au ministère des Affaires municipales et des Régions d'interpeller la CMM afin d'introduire des dispositions réglementaires dans le prochain schéma d'aménagement, et ce, afin d'assurer l'harmonisation des usages aux limites de deux municipalités;

1820 – que le BAPE recommande au gouvernement du Québec de modifier la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, et ce, dans le but de permettre la participation au processus d'approbation référendaire des résidants et des propriétaires d'une autre municipalité lors d'une modification de zonage;

1825 – que le BAPE recommande au ministère des Affaires municipales et des Régions d'interpeller la Ville de Montréal-Est pour voir ce que l'objectif 9 du chapitre du Plan d'urbanisme de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est soit mis en oeuvre;

1830 – que le BAPE recommande à la Ville de Montréal-Est et à l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de créer un comité conjoint afin de planifier la transformation des secteurs situés aux limites des deux municipalités.

1835 En plus des menaces pour la sécurité et des difficultés de cohabitation soulignées précédemment, le projet de construction de nouveaux réservoirs par Canterm aura des impacts sur la qualité de l'air et sur la qualité de vie des résidants. À cet égard, de l'avis de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, dans l'éventualité où le projet serait autorisé, certaines mesures de mitigation proposées méritent d'être bonifiées, alors que d'autres doivent être ajoutées.

1840 Monsieur le président, j'aimerais rappeler que le mémoire déposé contient des précisions spécifiques concernant l'aménagement des talus, le camionnage ainsi que la qualité de l'air et que nous pourrions, si vous le permettez encore une fois, passer immédiatement aux recommandations à ce sujet.

1845 J'aimerais néanmoins apporter quelques précisions au sujet du camionnage sur la rue Notre-Dame. Le promoteur a fait valoir que le projet entraînera une diminution du nombre de camions, et ce, en raison principalement de la relocalisation d'une entreprise de camionnage qui utilise présentement une partie du site pour des fins de stationnement. Il n'en reste pas moins que
1850 davantage de produits pétroliers seront transportés à partir des réservoirs de Canterm

durant la phase d'exploitation.

1855 À cet égard, nous sommes particulièrement préoccupés par le transport de matières dangereuses sur la rue Notre-Dame. Au cours de la première séance de l'audience, nous avons annoncé que nous avons l'intention de mener une étude dans le but de trouver d'autres options qui permettraient de modifier le plan de camionnage concernant la rue Notre-Dame. Nous tenons à réitérer que nous attendons sérieusement poursuivre cette démarche. L'étude qui sera menée est une étape préalable exigée pour décider d'une modification au plan de camionnage qui devra, par ailleurs, obtenir l'aval de la Ville de Montréal et du ministère des Transports.

1860 Par ailleurs, advenant que le projet soit autorisé, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve préconise minimalement que les mesures de mitigation suivantes soient sérieusement examinées:

1865 – que le BAPE recommande qu'un plan d'aménagement d'ensemble des talus soit réalisé dans le but d'assurer une intégration harmonieuse de ceux-ci avec leur environnement immédiat;

– que le BAPE recommande que le plan d'aménagement des talus fasse l'objet d'une consultation auprès du milieu;

1870 – que le BAPE recommande la réalisation d'une étude afin de prévoir un aménagement des talus qui permette à la fois d'optimiser la sécurité des lieux et la qualité du paysage;

1875 – que le BAPE recommande que des aménagements spécifiques soient prévus aux abords du parc de la promenade Bellerive, et ce, tout en cherchant à préserver la qualité du paysage et les percées visuelles;

1880 – que le BAPE recommande la signature d'une entente entre la Ville de Montréal-Est et le promoteur du projet concernant l'aménagement des talus en prévoyant des pénalités adéquates si ceux-ci ne sont pas réalisés;

– que le BAPE recommande l'installation de «lave-roues» à l'intention des camions qui fréquenteront le site lors de la période de construction des réservoirs et l'aménagement des talus;

1885 – que le BAPE recommande l'installation de toits flottants à triple joint pour les réservoirs où cette technologie est appropriée.

1890 En terminant, nous tenons à réitérer que les recommandations préconisées par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ont d'abord pour objectif de permettre une restructuration et une transformation en profondeur du territoire situé aux abords des limites municipales de Montréal et de Montréal-Est.

1895 Pour y parvenir, nous croyons nécessaire de nous doter d'outils d'urbanisme susceptibles de favoriser une meilleure cohabitation entre les activités industrielles et les milieux de vie résidentiels. Nous cherchons, en somme, à améliorer la qualité de vie et la sécurité des personnes qui vivent à proximité des limites de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Montréal-Est.

1900 Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1905 Merci, monsieur Primeau. Permettez-moi de vous dire que nous avons apprécié votre mémoire et surtout que nous y avons lu une ferme intention d'avancer dans les directions que vous suggérez, en particulier des problèmes qui ont été soulevés par plusieurs citoyens, le problème du camionnage, les nuisances, et je me suis attardé un peu sur la question de la zone de transition.

1910 Je pense qu'on doit comprendre que la volonté générale, en tout cas, qui a été exprimée jusqu'à maintenant, c'est que la zone de transition doit se faire dans ce qui est en ce moment occupé par l'industrie lourde plutôt que de détruire des résidences pour aménager un parc et il faut constater que c'est surtout dans Montréal-Est, en fait exclusivement dans Montréal-Est.

1915 Donc, il faudrait que ce soit la Ville de Montréal-Est qui aménage cette zone de transition en collaboration avec l'industrie. Et comment est-ce que vous pourriez vous impliquer, la Ville de Montréal, dans l'installation ou la création de cette zone de transition?

M. GAËTAN PRIMEAU :

1920 Si vous permettez, monsieur le président, je vais laisser madame Béland répondre à cette question, qui est responsable à l'urbanisme, qui est peut-être encore plus qualifiée que moi pour vous répondre.

Mme HUGUETTE BÉLAND :

1925 Sans aller dans les détails, je pense que, en tout cas, notre exercice de planification qui a été enclenché dans l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve nous amène à penser que des activités de concertation entre nos voisins nous permettent d'arriver à des solutions intermédiaires qui sont, je dirais, partagées de part et d'autre.

1930 Donc, si on essaie de voir ça techniquement, il peut y avoir des engagements de part et d'autre soit par des outils réglementaires nous permettant de nous assurer du respect de cette zone de transition là. Je vois une contribution directe de la part de Mercier–Hochelaga-

1935 Maisonneuve à cet égard-là et d'établir en concertation avec Montréal-Est un certain nombre d'éléments qui nous permettra d'atteindre cet objectif-là en connaissant dans tous les détails le projet.

1940 Donc, évidemment, nous, on intervient à l'intérieur d'un champ de compétence. Mais je pense qu'avec la bonne foi de part et d'autre, on peut sûrement arriver à atteindre des objectifs, évidemment avec des outils qui nous permettront de s'assurer que, de part et d'autre, ça va être respecté.

LE PRÉSIDENT :

1945 Dans un passé assez récent, pendant une certaine période de temps, Montréal-Est faisait partie de Montréal, donc d'un arrondissement qui s'appelait Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est. Quel était l'état d'avancement des travaux concrètement pour établir une zone de transition pendant cette période?

1950 **Mme HUGUETTE BÉLAND :**

Je pense que ce qu'il est important de souligner, c'est qu'on a enclenché un processus qui, à venir jusqu'à l'heure actuelle, n'avait pas fait l'objet d'une transcription concrète, c'est-à-dire la réalisation d'un plan d'urbanisme.

1955 Et à cet égard-là, il y a des exercices de concertation qui se sont faits avec l'ensemble des arrondissements, et dont notamment la nécessité d'établir une planification détaillée interarrondissement, incluant Montréal-Est, Anjou et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, la planification détaillée panmontréalaise qui impliquait le secteur de Bourget, donc ce qui s'étendait jusque dans cette partie-là du territoire. Ces travaux-là n'ont pas été enclenchés, mais la nécessité de procéder à une planification qui impliquerait l'ensemble des arrondissements était partagée à ce moment-là lorsqu'on a réalisé l'exercice du plan d'urbanisme.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

1965 Et est-ce que je dois comprendre que le concept, ou du moins la traduction en action, le concept de zone de transition, c'est récent à Montréal?

1970 **Mme HUGUETTE BÉLAND :**

Je ne voudrais pas prétendre refaire l'histoire. Ce que je peux vous affirmer hors de tout doute, c'est que la nécessité d'arriver à une cohabitation plus heureuse, entre des usages qui sont difficilement conciliables avec des milieux sensibles comme le résidentiel, a été acquise notamment au niveau d'une planification panmontréalaise. Et de la part de Mercier–Hochelaga-

1975 Maisonneuve, dans l'exercice de réalisation de son chapitre d'arrondissement qui fait partie intégrante du plan d'urbanisme, là aussi il y avait soulignée à grands traits la nécessité de pouvoir se concerter et de discuter avec nos voisins immédiats, en l'occurrence Montréal-Est, pour la planification locale de Mercier-Est.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1985

Peut-être pour poursuivre sur cette question-là, comment se fait-il à ce moment-là que dans le Plan d'urbanisme, en fait le chapitre d'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Montréal-Est, que l'interface, si on veut, près de Georges V n'est pas considérée comme une zone, un enjeu local, que c'était plutôt à l'est, plus au niveau du boulevard Marien? Donc, ça a comme été mis de côté? Qu'est-ce qui s'est passé? Pourquoi que ça n'a pas été considéré comme une zone aussi, un enjeu aussi pour les interfaces?

1990

Mme HUGUETTE BÉLAND :

1995

Je pourrais difficilement répondre aux impératifs qui ont guidé la formulation du chapitre de Montréal-Est. On peut constater qu'il y a évidemment un aspect manquant à cet égard-là. Mais il y avait, de notre côté à tout le moins, une préoccupation de pouvoir s'assurer d'une certaine concertation là. Je le répète. Il est difficile un peu pour moi de prétendre quels ont été les éléments de discussion qui se sont établis entre la population, le milieu et les gens qui étaient chargés de réaliser les orientations de leur chapitre.

2000

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2005

Actuellement, c'est quoi la valeur du Plan d'urbanisme de Montréal? Est-ce qu'il est encore applicable? Est-ce que c'est à refaire?

Mme HUGUETTE BÉLAND :

2010

Une excellente question, si vous me permettez de... au moment où on se parle, le Plan d'urbanisme, je ne voudrais pas me substituer au Service du contentieux, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui a été adopté en novembre 2004 est toujours applicable. Mais si on se réfère à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, on se souvient très bien que le Plan d'urbanisme est un outil municipal, donc qu'il appartient à la municipalité. En d'autres termes, notre lecture nous permet de croire que Montréal-Est a pleine autonomie sur un plan d'urbanisme.

2015

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis tout ça, ça va être soumis éventuellement au schéma d'aménagement métropolitain?

2020 **Mme HUGUETTE BÉLAND :**

Il va y avoir évidemment des échanges qui devront être faits avec la Communauté métropolitaine. C'est ça.

2025 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il n'y a rien qui nous assure que ce qui est dans le plan actuellement va être appliqué tel quel. C'est-à-dire qu'il pourrait avoir encore des ajustements qui pourraient se faire.

2030 **Mme HUGUETTE BÉLAND :**

Assurément, en partant du principe que le Plan d'urbanisme est un outil.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2035

De planification municipale.

Mme HUGUETTE BÉLAND :

2040

Exact.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2045

Si vous me permettez, monsieur Dériger, monsieur le président, c'est d'ailleurs ce qui explique une partie des recommandations de l'arrondissement.

LE PRÉSIDENT :

2050

Vous vous nommez, s'il vous plaît.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Michel Archambault, directeur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

2055

C'est ce qui explique une partie des recommandations du mémoire que dépose l'arrondissement à l'effet de recommander au BAPE de faire des recommandations au

gouvernement du Québec, au ministère des Affaires municipales, à l'effet de donner des outils ou des leviers peut-être un petit peu plus formels pour être capables d'aller plus loin que la pure concertation ou des intentions au niveau des plans d'urbanisme.

2060

On pense qu'il y a quand même des moyens de s'entendre et des moyens de faire des choses pour régler ce type de problème-là. Mais s'il y avait des mécanismes plus formels pour forcer ce genre de concertation ou d'accommodement aux limites des arrondissements, aux limites des municipalités, ça aiderait grandement le traitement de ce genre de situation.

2065

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce qu'on comprend actuellement aussi, c'est que les gens qui habitent dans votre arrondissement ne peuvent pas intervenir dans la Ville de Montréal-Est.

2070

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Non, exact.

2075

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et si jamais il y avait un référendum, ils ne peuvent pas participer au référendum.

2080

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

C'est d'ailleurs ce à quoi on fait référence dans les recommandations.

2085

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'était la même chose quand c'était les arrondissements?

2090

Mme HUGUETTE BÉLAND :

Peut-être juste... la nuance, c'est qu'à l'intérieur du Plan d'urbanisme, comme vous avez pu le constater à l'intérieur du document complémentaire, il y avait des mécanismes qui étaient prévus pour s'assurer qu'il y ait une concertation interarrondissement sur un certain nombre d'objets.

2095

On parle des contingentements, par exemple au niveau de la restauration, qui n'a rien à voir avec le projet, mais on parle aussi de la gestion des nuisances et d'entreprises qui génèrent des nuisances au niveau poussière, odeur, etc. Donc, il y avait des interfaces qui devaient s'arrimer.

LE PRÉSIDENT :

2100

Je vais revenir, monsieur Archambault, sur les recommandations que vous faites. Vous en faites deux séries.

2105

La deuxième série, ça concerne les talus, les aménagements spécifiques, les «lave-roues», les toits flottants qui sont vraiment spécifiques au projet. Puis aux autres recommandations que vous venez de mentionner, vous recommandez que le BAPE recommande au gouvernement du Québec, au ministère des Affaires municipales de modifier la *Loi sur l'aménagement* et autre.

2110

Nous nous sommes demandé pourquoi vous croyez que le BAPE est plus habilité que vous à faire ce genre de recommandation, plus habilité que la Ville de Montréal, plus habilité que les municipalités, parce que c'est des problèmes municipaux? Est-ce que vous croyez que vous n'avez pas le pouvoir de faire avancer ces recommandations et que ça devrait être le BAPE qui fasse ça?

2115

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2120

Je n'exprimerai pas une opinion sur l'habilité des différentes villes à faire avancer le débat. Ce qu'on veut tout simplement dire, c'est que c'est une problématique qui existe depuis fort longtemps et, si on observe un peu la tendance ou les pratiques depuis quand même quelques décennies, c'est à l'effet de préserver l'autonomie de chacune des municipalités.

2125

Mais ici, on a un bel exemple de situation où il y aurait effectivement lieu entre municipalités de forcer certaines concertations ou certains accommodements, comme je l'ai mentionné. Alors, effectivement, il y a des municipalités, puis bon, aujourd'hui, l'arrondissement recommande ça. Mais si toutes les institutions et toute la population poussent dans la même direction, effectivement, il y a peut-être lieu de faire avancer la science ou les pratiques dans ce domaine-là. Alors, effectivement, c'est une voie de plus qui ajoute au débat ou au besoin qui est exprimé dans plusieurs situations. Puis on peut sortir moult exemples de problématiques de cette nature-là.

2130

2135

Alors, effectivement, ça dure depuis longtemps. Il y a plusieurs municipalités. Là, aujourd'hui, il y a des arrondissements qui interviennent dans ce sens-là, mais l'arrondissement pense que le BAPE peut effectivement aider à faire avancer ce débat-là ou cette question-là, puis là on a un bel exemple de situation où on devrait pouvoir aller plus loin au niveau de ce type de transition là.

LE PRÉSIDENT :

2140

Comme dernière question, je reviens au concept de zone de transition et de volonté exprimée dans le plan d'aménagement, et je m'interroge à savoir la décision d'implanter les

coopératives d'habitation sur le site où elles sont en ce moment, est-ce que ce n'est pas illogique ou inconséquent par rapport aux volontés que vous exprimez et qui sont basées sur le plan d'aménagement?

2145

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

En fait, oui, mais il faut aussi regarder l'historique de ce projet-là. Là, je n'ai pas tous les éléments en main, mais au risque de me tromper, mais selon les informations qu'on a, c'est un projet qui a connu ses débuts avant même la fusion.

2150

On parlait tantôt d'une modification au zonage qui a été entreprise initialement par la Ville de Montréal-Est. Donc, écoutez, c'est un projet qui a été développé dans un contexte autre et qui a été par la suite réalisé après la fusion. Mais effectivement, ce n'est pas nécessairement... puis là, écoutez, c'est mon opinion personnelle, ce n'est pas nécessairement celle de l'arrondissement, mais effectivement ce n'était peut-être pas le meilleur choix d'opportunité que d'aller placer des résidences à cet endroit-là.

2155

Si vous me permettez, monsieur le président, mais il y a des éléments clés dans cette décision-là. C'est une démarche qui était entreprise par un groupe qui développait du logement coopératif, qui a acquis des terrains dans Montréal-Est, qui a entrepris ces démarches avec la Ville de Montréal-Est. Et par la suite, c'est un projet qui a été repris et continué après la fusion dans un contexte où il y avait une pression très, très forte pour réaliser du logement abordable sur l'île de Montréal dans un contexte justement où il y avait une pénurie de logements.

2160

2165

Alors, ça n'excuse absolument rien, mais ça situe peut-être la démarche dans un certain contexte. Effectivement, les réservoirs, ils étaient là, c'était très visible au moment de la conception du projet.

2170

LE PRÉSIDENT :

Qui pourrait nous donner l'opinion de l'arrondissement sur cette question? Vous dites que vous ne pouvez pas vous faire le porte-parole de l'arrondissement, mais...

2175

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Monsieur le président, c'est un projet auquel l'arrondissement n'a pas participé.

LE PRÉSIDENT :

2180

Ah! non?

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2185 Ni avant 2001 ni après la fusion. C'est un projet qui a été complètement réalisé à Montréal-Est dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est. C'est un projet qui était aussi...

LE PRÉSIDENT :

2190 L'autre arrondissement.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2195 C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

2200 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2205 Ce n'est pas bien clair. En fait, ce qu'on avait pu comprendre, c'est que le conseil municipal avait accepté le changement de zonage sur la base du fait que, entre autres, que le changement de zonage était conforme au Plan d'urbanisme. Et quand on regarde le Plan d'urbanisme, effectivement, la zone où les coopératives se situent, l'affectation est bien résidentielle.

2210 Donc, il y a quelque chose quelque part qui... en fait, qu'est-ce qui a fait que le Plan d'urbanisme a été changé avant, qu'est-ce qui est venu après, on se perd dans tout ça. Mais ce qu'on sait, c'est qu'il y a eu une décision qui a été prise par le conseil municipal de la Ville de Montréal en disant « oui ».

LE PRÉSIDENT :

2215 Montréal-Est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2220 Montréal à l'époque.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2225 Non, Montréal-Est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous êtes sûr de ça?

2230 **UNE INTERVENANTE :**

Non, c'est Montréal.

Mme HUGHETTE BÉLAND :

2235

C'était Montréal-Est.

UNE INTERVENANTE :

2240

C'était Montréal.

LE PRÉSIDENT :

2245 On ne voudrait pas que tout le monde dans l'assistance se prononce sur le dossier. Il y a un document déposé où on a une résolution du conseil municipal de Montréal-Est qui approuve le changement de zonage.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2250

Ce qu'on dit, c'est que le projet a été initié à l'époque dans les derniers moments de l'existence de la Ville de Montréal-Est. C'est un projet qui a été poursuivi par la suite par la nouvelle Ville de Montréal, parce que Montréal-Est faisait partie de, était un arrondissement de Montréal.

2255 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, initié par Montréal-Est, mais...

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2260

Poursuivi par la Ville de Montréal.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2265

De Montréal.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2270 Mais on n'est pas ici... c'est-à-dire que ce n'est pas un dossier qui a été traité par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

2275 D'accord, ça va, parfait.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2280 Comme je vous dis, initié à Montréal-Est. C'est un projet qui a été développé par un groupe de ressources techniques qui réalisait du logement coopératif et qui a été continué, qui a été poursuivi par la Ville de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

2285 Mais malgré que vous suggérez que non seulement les arrondissements se parlent, mais les municipalités se parlent, pendant cette période-là personne ne vous a demandé votre avis sur ce dossier.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2290 C'est exact.

LE PRÉSIDENT :

2295 Merci.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2300 Je pense que c'est bien important aussi de comprendre, puis je l'ai mentionné précédemment, ça n'excuse rien, mais si on se réfère au contexte de 2002-2003, il y avait une énorme pression pour réaliser du logement abordable à Montréal parce que, à Montréal, on vivait une pénurie de logement et ça a été réalisé dans ce contexte-là.

LE PRÉSIDENT :

2305 Vous voulez dire à Montréal, dans la Communauté urbaine, sur l'île de Montréal.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

Sur l'île de Montréal.

2310

LE PRÉSIDENT :

Parce que là, on le faisait dans Montréal-Est et non pas dans Montréal.

2315

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

À l'époque, Montréal-Est faisait partie de la Ville de Montréal.

2320

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord, on a tout compris. On a tout compris que c'est très simple tout ça.

M. MICHEL ARCHAMBAULT :

2325

C'est comme la rose, l'espace d'un instant.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, mesdames, messieurs.

2330

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci beaucoup.

2335

LE PRÉSIDENT :

J'appellerais maintenant monsieur Camil Lagacé représentant le Conseil québécois du biodiésel. Bonsoir, monsieur.

2340

M. CAMIL LAGACÉ :

Bonsoir, monsieur le président, monsieur Dériger. Je m'excuse, je n'ai pas eu le temps de préparer une version courte du mémoire. Mais comme il est déjà très court en soi, si vous me permettez, je vais me permettre de faire une lecture rapide du mémoire.

2345

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

2350

Merci. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre mémoire ainsi que les rapports BIOBUS et encore plus BIOMER, parce que j'ai un faible pour les navires et la navigation, et j'ai trouvé des

vérifications de certaines des choses que vous avancez dans votre mémoire. Et je me posais la question : pourquoi est-ce que le biodiésel n'est pas plus disponible ou plus utilisé qu'il ne l'est en ce moment?

2355

M. CAMIL LAGACÉ :

2360

L'intérêt par rapport au biodiésel au Québec et au Canada, de façon générale, a commencé seulement depuis l'an 2000. C'est surtout avec le projet BIOBUS à Montréal fait avec la Société de transport en commun que le biodiésel est devenu connu au Québec et au Canada. Le Québec et le Canada, nous sommes cinq ans en arrière par rapport au développement du marché du biodiésel aux États-Unis et dix ans à quinze ans en arrière de ce qu'il se passe en Europe.

2365

Par contre, quand on regarde les courbes de croissance par rapport à la capacité de production et la demande et l'utilisation du produit, que ce soit en Europe, aux États-Unis et au Québec, et de façon générale au Canada, on voit que la courbe de croissance est tout à fait similaire. Et on prévoit que d'ici... actuellement, la production de biodiésel au Canada est de l'ordre de 10 millions de litres de biodiésel par année, on prévoit que...

2370

Excusez-moi. Au 1er novembre dernier, la production était de 10 millions de litres. Avec l'ouverture de l'usine de Rothsay sur la Rive-Sud de Montréal, on a une capacité de 35 millions actuellement au Canada. Et il y a deux autres usines qui devront ouvrir pour avoir une capacité d'ici deux mois de 100 millions de litres, et on prévoit 500 millions de litres au début de 2010, ce qui fait que la tendance, la croissance de la production suit tout à fait la même courbe que les États-Unis ont connue et que l'Europe a connue également.

2375

LE PRÉSIDENT :

2380

D'après ce que j'ai compris aussi, on aura besoin de certaines structures réglementaires et structures de prix qui va favoriser l'utilisation de ce produit.

M. CAMIL LAGACÉ :

2385

Tout produit, toute énergie de remplacement, et particulièrement les énergies renouvelables, ont toujours eu besoin de support financier provenant des gouvernements pour faciliter leur introduction dans le marché.

2390

Si on prend à l'époque, il y a quelques années, il y avait eu l'introduction du gaz naturel dans le secteur des transports. Il y a eu également l'utilisation du propane dans le secteur du transport. On regarde le secteur de l'éthanol également. Pour tous ces produits-là, la tendance des gouvernements, particulièrement au niveau des provinces, a été de détaxer la taxe sur les carburants pour favoriser l'introduction et rendre plus compétitifs ces biocarburants ou ces carburants de remplacement.

2395

Et dans le cas du biodiésel, le gouvernement du Canada a détaxé la taxe fédérale d'accise de .04 ¢ le litre et qui est applicable partout au Canada, et cette détaxe étant applicable depuis novembre 2002. Actuellement, au Canada, il y a seulement que l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique qui ont détaxé le biodiésel au niveau provincial. Le Québec, par contre,

2400

offre un remboursement de la taxe sur les carburants seulement pour les sociétés de transport en commun.

2405

Le Conseil québécois du biodiésel, on a fait des représentations très actives depuis plusieurs mois et on espère que nos efforts vont être couronnés de succès dans la présentation du prochain budget qui devrait sortir au début d'avril au Québec, et avoir une détaxe également pour le biodiésel.

2410

Je mentionnais, la question de détaxe est un élément essentiel pour vraiment ouvrir le marché au niveau provincial. Si on prend l'exemple de la compagnie Rothsay qui fait son biodiésel, toute la production qui est faite au Québec est vendue à l'extérieur du Québec, soit aux États-Unis ou dans les trois provinces où le produit est détaxé parce que l'incitatif fiscal favorise l'utilisation du biodiésel.

2415

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger, pas de question? J'avais une question précise, mais vous y avez presque répondu, je voulais savoir combien de clients achetaient du biodiésel au Québec en ce moment. Vous m'avez dit : «presque tout est exporté en Ontario».

2420

M. CAMIL LAGACÉ :

2425

Il y a actuellement seulement trois entreprises au Québec qui utilisent le biodiésel. La compagnie Rothsay qui le fait, eux ont un parc de 40 camions qui utilisent leur propre produit pour fonctionner et seulement deux petits clients qui l'achètent à très faible quantité parce qu'ils ont un parc de véhicules marginal.

2430

LE PRÉSIDENT :

J'ai compris aussi que si un individu veut s'approvisionner pour son automobile, c'est impossible en ce moment. C'est simplement accessible à ceux qui ont des parcs de véhicules.

2435

M. CAMIL LAGACÉ :

Des parcs de véhicules et qu'ils ont principalement aussi, élément essentiel, qu'ils ont leur propre installation pour stocker et leurs pompes.

Si on prend l'exemple d'une ville comme la Ville de Montréal ou des organisations

2440 comme Hydro-Québec, eux, dans leurs installations, ils ont des réservoirs, ils peuvent stocker le produit et à ce moment-là se faire livrer des mélanges de biodiésel à concentration qu'ils veulent avoir.

2445 Par contre, au Québec, il n'y a aucune station-service ou poste ouvert au public pour lesquels on peut avoir accès au biodiésel. Et c'est dans ce contexte-là que l'ouverture, la mise en place du marché de la distribution du biodiésel devra commencer vraiment par le secteur des indépendants et en premier ressort par les terminaux primaires comme celui de Canterm pour faire entrer le produit dans la chaîne de distribution pour éventuellement avoir des distributeurs indépendants comme Sonic, comme Olco et comme d'autres au Québec qui éventuellement se sont montrés déjà intéressés à livrer le produit. Par contre, il faut que le mélange du produit se fasse dans un lieu central comme dans un terminal primaire comme celui de Canterm.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

2455 Est-ce que selon vous, un réservoir de biodiésel présente moins de risque d'explosion ou d'accident technologique, dont on a parlé abondamment en première partie d'audience, qu'un réservoir d'essence?

M. CAMIL LAGACÉ :

2460 Oui, effectivement. C'est que comme j'expliquais tout à l'heure, je vais revenir...

LE PRÉSIDENT :

Oui. Vous avez parlé de point d'éclair.

2465 **M. CAMIL LAGACÉ :**

2470 Le point d'éclair, effectivement. Le point d'éclair, ça va être un élément qui peut effectivement jouer ou arriver à une température critique au point tel où le carburant peut s'enflammer ou exploser. Le point d'éclair du biodiésel va être trois à quatre fois plus élevé, c'est-à-dire qu'il faut avoir des températures nettement supérieures pour éventuellement avoir un niveau de risque.

2475 Juste pour donner un exemple, vous avez mentionné que vous aviez lu le rapport BioMer, le projet BioMer a eu lieu au Vieux-Port de Montréal et le Vieux-Port de Montréal ont une gestion absolument très stricte de tous les éléments potentiellement dangereux qu'ils peuvent avoir sur leur installation.

2480 Et la plupart des croisiéristes qui ont participé au projet demandait la possibilité d'avoir des réservoirs pour stocker du carburant directement sur les quais. À l'exception d'un croisiériste qu'il y a possibilité d'avoir eu un réservoir, pour tous les autres, c'était absolument impossible

2485 parce qu'ils disaient, entre autres, le niveau de risque d'émanation et d'explosion était considéré élevé par rapport au produit pétrolier régulier, mais que si les bateaux ou les croisiéristes s'engageaient à n'utiliser que du biodiésel pur, à ce moment-là le Vieux-Port de Montréal leur aurait autorisé la possibilité d'installer des réservoirs compte tenu que le niveau de risque était de beaucoup minimisé.

LE PRÉSIDENT :

2490 Dernier détail, j'ai lu que ça sentait bon. Un moteur qui utilise ça, ce qui sort du moteur, ça sent bon. Ça m'a semblé un peu exagéré. Est-ce que c'est vrai?

M. CAMIL LAGACÉ :

2495 Certains vont dire que ça sent la patate frite. Par contre, chose certaine, même à très faible concentration, 2 % ou 5 %, l'impact que ça va avoir sur l'ensemble du volume de carburant va nettement changer les odeurs liées aux émanations du carburant.

2500 Je reviens dans le cas du projet BIOBUS. Avec la Société de transport, on a fait le projet au centre Frontenac. C'est un de leurs plus petits centres, mais il n'en demeure pas moins que c'est un centre où il y a 155 autobus qui sont stationnés à cet endroit-là. Et quand vous avez, entre une quarantaine de minutes le matin, qui partent l'ensemble des véhicules pour faire l'heure de pointe matinale, qui partent en même temps, vous pourriez demander à n'importe quels chauffeurs qui ont connu cette époque-là où on a utilisé le biodiésel de voir qu'il y avait un net changement, un impact tout à fait favorable. Et ça a été d'ailleurs un des éléments qui a été le plus, je ne veux pas dire conciliant, mais qui a le plus... avec lesquels les chauffeurs d'autobus, entre autres, avaient le plus de fierté. Ils étaient contents de voir qu'on avait introduit du biodiésel dans leur garage.

LE PRÉSIDENT :

2510 Merci, monsieur Lagacé.

M. CAMIL LAGACÉ :

2515 Ça fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

2520 J'appellerais maintenant monsieur Ahmed Galipeau qui représente la Chambre de commerce et d'industrie de l'île de Montréal. Est-ce qu'il est présent? Un autre représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal?

Sinon, je vais demander monsieur Philippe Côté, qui représente le Groupe de

recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Bonsoir, monsieur Côté !

2525

M. PHILIPPE CÔTÉ :

J'ai un Power Point qui est plus visuel et je vais commenter la documentation visuelle.

2530

LE PRÉSIDENT :

Nous l'avons, nous, déjà sur notre petit écran privé.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2535

Je peux déjà peut-être...

LE PRÉSIDENT :

2540

Parlez-nous donc de votre Groupe de recherche urbaine.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2545

C'est ça, justement, la présentation. Le groupe de recherche réunit sur une base volontaire des professionnels et des intervenants en architecture, en aménagement, en travail social, en art actuel et en environnement. L'organisme est dirigé par Pierre Brisset, qui est un architecte.

2550

On s'est fondé dans la foulée de l'annonce du prolongement de l'autoroute Ville-Marie en 99 et notre réflexion a consisté à ne pas, si je peux dire, réaliser l'autoroute Ville-Marie telle que planifiée depuis les années 60. Nous nous sommes dit que ce serait évidemment un plan d'aménagement de l'est qui permettrait de résoudre ce problème-là, qui est actuellement vu comme un corridor de transport.

2555

Le GRUHM est aussi intervenu dans d'autres dossiers au Québec comme le prolongement de l'autoroute McConnell-Laramée à Hull, la 30 à Candiac, dans le prolongement du pont de la 25 dernièrement, toujours devant le BAPE. Et nous sommes aussi intervenus à la Commission Nicolet et dont le rapport final endosse notre recommandation concernant, si je peux dire, le réseau supérieur autoroutier de la région de Montréal dans ses rapports avec la Rive-Sud.

2560

2565

Nous sommes aussi intervenus lors du schéma d'aménagement de la CMM et par conséquent notre proposition générale pour le concept de la région de Montréal est, si on peut dire, la croustille jaune qui est incluse au schéma et qui inclut à ce moment-là la Rive-Sud, Longueuil, le centre de l'île de Montréal et une partie de l'île de Laval. Et nous pensons que ce sont des écoterritoires urbains qu'il faut protéger, si on peut dire, de toute forme de transit et

qu'il faut donc améliorer leur qualité de vie.

2570 Par conséquent, la principale recommandation que nous ferons à la commission, c'est qu'on ne peut pas augmenter l'entreposage de produits pétrochimiques sur l'île de Montréal tant qu'on n'aura pas réussi à réduire le camionnage de transit des matières pétrochimiques pour l'exportation, parce qu'on ne peut quand même pas l'empêcher pour desservir l'ensemble de l'île de Montréal et que, par conséquent, nous voulons donc aborder la question de l'est de Montréal.

2575 Ça, c'est une carte qui a été produite lors... enfin, donc un document qui servait au Plan d'urbanisme. Ce genre de carte là n'a pas été produit pour l'ensemble de l'île de Montréal. C'est une nouveauté à Montréal d'avoir une carte des zones pour l'est.

2580 J'évoquerais à ce moment-là que l'est s'est développé sur un réseau artériel. Ça, c'est des projections à l'époque où la rue Sherbrooke n'existait pas encore. Elle s'est développée dans les années 10. Et par conséquent, l'est de Montréal supporte difficilement tout, je peux dire, le camionnage de l'est et qu'en tant que tel, nous avons déjà recommandé antérieurement, justement comme dans le dossier de l'autoroute Ville-Marie, que ce soit plutôt une reconfiguration de l'échangeur Souigny qui soit l'objet des grands travaux et non pas actuellement comme il est
2585 avancé que l'axe Bourget-Forget devrait se réaliser pour pouvoir canaliser le transit du camionnage.

Parce qu'actuellement, en plus, c'est que le réseau artériel doit supporter du camionnage de matières dangereuses et quand il y a des déversements, ça va dans le réseau d'égout croisé.
2590 Et par conséquent, c'est des périmètres de 4 à 5 kilomètres parfois des quartiers denses de Montréal qui sont touchés par le transit des matières dangereuses par camion-citerne. Même des déversements sur la Métropolitaine impliquent le quartier de Hochelaga-Maisonneuve à cause, si je peux dire, du bassin versant de l'île de Montréal.

2595 Par conséquent, je voudrais évoquer le camionnage, parce qu'il existe peu d'information sur, si on peut dire, le camionnage à Montréal. C'est récent comme problématique.

Et ça, c'est la carte qui a été présentée à Portrait et diagnostic du Plan de transport de Montréal à l'été 2005. Comme on remarque, c'est l'axe de la Métropolitaine, la 40, qui accueille
2600 l'ensemble du camionnage de Montréal. Et la partie à l'est, qui nous concerne, c'est à peu près 10 000 camions et qui devraient à ce moment-là être captés par le pont tunnel Lafontaine et non pas devoir circuler vers le centre de l'île, donc même le centre-ville ou les quartiers denses.

2605 Comme on voit, il n'y a pas assez de camionnage qui nécessite la réalisation de l'autoroute Ville-Marie. Par conséquent, je l'avance ici. Actuellement, c'est qu'il y a cinq ponts entre Montréal et la Rive-Sud. On ne compte pas évidemment le pont Laviolette plus au nord.

Le pont Lafontaine, c'est lui qui accueille le plus de camionnage, à peu près 15 000

2610 camions par jour. Le pont Jacques-Cartier, c'est le plus faible, parce qu'il n'est pas sur le réseau
supérieur autoroutier, il accueille à peu près 4 000 camions. Les chiffres varient dans l'étude ici.
Roche Deluc, c'est 4 000, mais le ministère évalue à 5 000 camions par jour sur le pont Jacques-
Cartier. Le pont Victoria n'en accueille pas. Le pont Champlain a 12 000 camions. Donc, il est
beaucoup moins utilisé que l'axe du pont tunnel. Et le pont Mercier qui sert évidemment, qui
2615 pourrait en accueillir beaucoup plus, surtout si la 30 se réalise, il pourrait à ce moment-là accueillir
40 % du camionnage qui est dans le West-Island.

J'en parle de ces ponts-là parce que le pont Jacques-Cartier, actuellement, c'est celui qui
doit accueillir l'exportation des matières dangereuses par camion-citerne. Parce que nous savons
que le pont tunnel est interdit au camionnage de matières dangereuses et qu'actuellement, c'est le
2620 pont Jacques-Cartier qui assume cette fonction-là, sans compter qu'aussi si le camionnage doit
toujours, le long de la rive du fleuve évidemment, le long entre le fleuve et la montagne, doit
aussi passer soit à travers le centre-ville ou le nouveau d'ailleurs quartier de la santé qui va
s'installer, donc l'axe de la Ville-Marie pose problème.

2625 Je l'évoque parce que, ça, c'est le plan de camionnage qui mène au pont Jacques-
Cartier. Donc, comme on voit, l'est on pourrait dire commencerait par là. Enfin, c'est peut-être
un peu mon titre « L'est une barboteuse à camion ». Comme on voit, il y a à peu près six artères
principales qui sont dédiées au camionnage 24 heures à cause du pont Jacques-Cartier. Et c'est
pourtant en même temps un quartier très dense, c'est le quartier Sainte-Marie, il y a à peu près
2630 20 000 habitants.

Alors, devant ça, je pense que c'est intéressant de poursuivre en disant que c'est aussi,
comme je disais, un quartier qui est proche du centre-ville et qui mériterait à ce moment-là une
réduction donc du camionnage de transit pour exportation vers la Montérégie et le Nord-Est
2635 américain. On voit que ce corridor-là aussi de transport doit passer par le nouveau centre
universitaire de Longueuil. Enfin, ça, c'est l'échangeur à Longueuil du pont Jacques-Cartier qui
se développe vers une cité du savoir. Mais en même temps aussi, comme on le voit, il est tricoté
comme une pelote de laine, puis il y a donc risque d'accidents. On en connaît, de mémoire,
comme ça.

2640 Alors donc, à ce moment-là, l'axe Jacques-Cartier supporte l'exportation. Et donc, à ce
moment-là se pose la question : pourquoi un camion d'essence va vers le pont Jacques-Cartier?
C'est ça qui est la question. Quand on parle de développer l'entreposage de l'est, ce n'est pas
juste de le développer, mais aussi de voir la configuration du trafic actuellement.

2645 Je l'évoque parce que le pont tunnel, comme je le répète, est interdit au transport des
matières dangereuses. Pourtant, c'est lui qui est l'épine dorsale du réseau supérieur autoroutier
de la région de Montréal. Alors, il serait bon de recommander, comme à l'exemple d'autres pays,
de pouvoir faire transiter les camions-citernes la nuit dans le pont tunnel pour éviter que ça doit
2650 transiter sur plusieurs kilomètres vers le centre de l'île dense de Montréal.

2655 J'évoque ça parce que même si on parle de l'autoroute Ville-Marie à finaliser, comme on voit, oui, c'est une autoroute, mais c'est aussi toujours pour articuler sur le pont Jacques-Cartier. Donc, restent encore la rue Sainte-Catherine, la rue Delorimier, la rue Ontario. Donc, on ne résout pas encore quoi que ce soit en faisant le réseau autoroutier, surtout que le pont tunnel Ville-Marie au centre-ville qui serait aussi interdit aux matières dangereuses de transit.

2660 Ça, c'est la proposition du concept de... enfin, la proposition plus récente. Ça, c'était ce qui a été présenté lors de ce qu'on appelle le Sommet de Montréal en 2002, le 5 juin. Et ça, c'est la proposition qui a été développée, le concept conjoint du 6 juillet 2005. Comme on voit, la partie centre-sud est toujours autoroutière.

2665 Alors, je voudrais un peu aborder quelques solutions. Je conclus. Quand j'indique « Proport », c'est pour des solutions alternatives, mettons. Je n'entendrais pas donc discuter du transport sur rail, même si on sait que le port de Montréal est incontournable par sa stratégie de localisation parce qu'il est connecté sur les deux grands réseaux nord-américains, celui du CN et celui du CP.

2670 J'évoquerais immédiatement la solution du pipeline. Ceci est une photo du parc situé à côté de l'Hôtel de ville de Montréal-Est. Comme on voit très bien, le parc existe parce qu'il y a des pipelines et que le lieu d'accostage pour les produits pétroliers... enfin, le pipeline permet, à ce moment-là, un certain, si on peut dire, déploiement à l'intérieur de l'île de Montréal dans l'est du transit qui devait se faire avant en surface. Le pipeline est, enfin, bref, curieusement, c'est ça, dans le parc à côté de l'Hôtel de ville de Montréal-Est.

2675 Actuellement, il y a un réseau d'oléoducs entre Montréal et la Rive-Sud. Ça, ça vient du site Web du Port de Montréal. On sait que ce réseau-là va servir à alimenter, entre autres, les nouveaux réservoirs aussi bien de Canterm que de Pétro-Canada. Parce que l'ultratrain qui va entre Saint-Romuald et Montréal est maintenant transformé en un projet d'oléoduc et, à ce moment-là, on sait que le ministère des Transports a refusé que le nouvel oléoduc de 250 kilomètres entre Québec et Montréal soit fait le long de la 20, mais plutôt va plutôt être dans le corridor des pylônes de l'Hydro-Québec.

2685 Alors, ce réseau de pipeline là va supporter le nouvel arrivage venant de la Rive-Sud, le problème étant qu'il n'y a pas de lieu d'entreposage de prévu actuellement sur la Rive-Sud. Actuellement, on accueille tout le matériel prévu sur Montréal; puis après, ça va être redistribué dans la région par camion-citerne vu que c'est de proximité.

2690 Je réfère évidemment à la première période d'information que nous avons eue, où j'avais posé la question sur quels étaient les pourcentages qui seraient, dans le cas de Canterm, qui seraient soit envoyés vers l'Ontario, soit envoyés vers les États-Unis, soit envoyés vers Montréal. Il fut dit que Montréal, c'était une région unique qui allait accueillir 55 % des nouveaux

2695 produits. Mais j'aimerais qu'on puisse scinder cette section-là, donc de dire qu'est-ce que Montréal consomme puis qu'est-ce que la Rive-Sud peut consommer. Autrement dit, ce réseau de pipeline là doit fonctionner dans les deux sens.

2700 Alors, ultimement, et je conclus là-dessus, avant même de penser à augmenter l'entreposage des matières dangereuses – je prends un terme générique qu'on utilise en transport, matières dangereuses – sur l'île de Montréal, il faut déjà prendre des mesures pour réduire le camionnage des matières dangereuses en transit sur le réseau artériel de Montréal, qui peut être des mesures réglementaires, comme j'évoquais, qui peut être aussi une hypothèse comme le réseau d'oléoduc fluvial, qui peut être aussi des propositions majeures comme la reconfiguration de l'échangeur à la sortie du pont tunnel pour vraiment capter le camionnage de l'est et non pas le laisser déverser vers le centre-ville, et évidemment des choses comme possibilité de scinder vers 2705 la Rive-Sud et le marché d'exportation nord-américain.

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

2710 Merci, monsieur Côté. Je n'ai pas de question pour le moment.

Monsieur Dériger ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2715 Monsieur Côté, quand vous dites de permettre le camionnage des matières dangereuses dans le pont tunnel la nuit, ce qu'on a entendu depuis le début de la soirée, c'est d'éliminer, en fait de réduire le camionnage de transit dans le secteur de Mercier. J'essaie de comprendre en quoi ça va réduire même si le pont est ouvert de nuit. C'est-à-dire, même qu'on se demande pourquoi. Parce que le camionnage de nuit, on devrait même l'interdire à la limite. Alors, j'essaie 2720 de comprendre un peu pourquoi ouvrir le pont tunnel la nuit aux matières dangereuses, en quoi ça changerait la dynamique dans Mercier?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2725 Pour Mercier, c'est que ça implique la reconfiguration de l'échangeur Souigny. C'est qu'il y a des problèmes d'accès au réseau comme, par exemple, la rue Sherbrooke. Actuellement, tout est rabattu sur la rue Notre-Dame parce que l'échangeur a été configuré pour que l'autoroute Ville-Marie se réalise.

2730 Donc, c'est pour ça que je présentais une carte un peu rapide des années 1900. C'est que le réseau autoroutier a été plaqué par-dessus le réseau artériel de l'est de Montréal et la configuration de l'échangeur Souigny fait qu'il y a une brisure de service dans l'axe nord-sud.

Alors, c'est pour ça que, donc, par exemple, à la sortie du pont tunnel il y a juste quatre

2735 voies et après ça reprend à six voies. Donc, c'est pour ça, à cause de cette rupture-là, ça ne
peut pas être un flux continu nord-sud. Donc, c'est pour ça que Montréal, à l'est, essaie de
développer un axe nord-sud, qui peut aussi bien être celui comme on pourrait parler Papineau,
Delorimier, Iberville, Frontenac, Bourbonnière, Pie-IX, Viau ou, si on continue, avec des
nouveaux projets à l'est comme Bourget, Forget.

2740 Alors, donc, la proposition majeure, c'est de revoir le réseau autoroutier comme devant
accueillir immédiatement tout le camionnage de transit et à ce moment-là, donc, de ne pas...
donc, à ce moment-là, ce n'est pas Montréal qui doit développer son réseau artériel nord-sud. Et
ça, ça peut juste se réaliser par une reconfiguration majeure de l'échangeur Souigny. Puis on a
2745 fait des représentations aussi bien auprès de la CMM que lors de la révision du Plan d'urbanisme
de Montréal. Ça, c'est pour Mercier, enfin, pour l'enjeu de l'est.

Et en même temps, ce que j'évoque, c'est surtout le fait que ce camionnage va vers le
pont Jacques-Cartier, donc circule à peu près une quinzaine de kilomètres vers les quartiers
2750 denses de Montréal. Donc, à ce moment-là, il y a donc un défaut, si je peux dire, de conception
de faire que le pont Jacques-Cartier doit accueillir ce type de camionnage là et les quartiers
denses sont aussi bien à Montréal qu'à Longueuil.

Donc, c'est pour ça que j'évoquais que le pont tunnel, qui lui a été réalisé dans les
2755 années 60 et qui est de type autoroutier, doit immédiatement accueillir ce type de camionnage là.
Et j'évoquais le fait de la nuit, parce que vu que le ministère des Transports interdit tout type de
transport de ce type, même les bottes de foin sont des matières dangereuses pour le ministère
des Transports...

2760 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

La farine aussi.

2765 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, c'est ça. Alors, devant ça, c'est pour ça que j'évoquais l'hypothèse une circulation
de nuit. Parce qu'à ce moment-là, ça devient donc des mesures réglementaires. Sans
nécessairement immédiatement revoir la configuration de Souigny, ce serait ça à long terme,
mais ce serait surtout déjà d'accueillir des mesures réglementaires qui sont peu coûteuses.

2770 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

2775 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Côté.

2780 J'appelle maintenant monsieur Claude Rainville, qui s'était inscrit à l'arrière. Monsieur Rainville n'est pas là.

Madame Lise Vincelette.

Mme LISE VINCELETTE :

2785 Moi, je suis de Pointe-aux-Trembles.

LE PRÉSIDENT :

2790 Bonsoir, madame.

Mme LISE VINCELETTE :

2795 Bonsoir ! J'ai été, moi, à une assemblée concernant Pétro-Canada et les réservoirs qu'ils veulent rajouter. Or, il y avait beaucoup de gens qui ont parlé de ce projet-ci et ils disaient : « Est-ce... » Parce que Pétro-Canada, il parlait de sa pollution de l'air, tout ça, puis on leur a demandé : « Est-ce que vous prenez en considération les réservoirs Canterm qui veulent se rajouter? »

2800 Eux autres, ils parlaient rien que pour leur paroisse, mais ils ne s'occupaient pas du vôtre. Mais vous, le projet qui se présente présentement, est-ce qu'on prend aussi le projet de Pétro-Canada? Parce que ça fait un beau mélange, ces deux-là.

LE PRÉSIDENT :

2805 Effectivement.

Mme LISE VINCELETTE :

2810 Ça fait un beau mélange.

LE PRÉSIDENT :

2815 Effectivement, une des préoccupations que nous avons et tous les projets qui passent devant le Bureau d'audiences publiques, c'est de considérer la question des impacts cumulatifs, c'est-à-dire de ne pas regarder chaque projet séparément, mais de regarder ce qu'un projet ajouté à d'autres projets existants ou futurs peut donner comme impact cumulatif.

Mme LISE VINCELETTE :

2820 Entre-temps, il y a un monsieur qui passait quand je suis arrivée, il parlait de Montréal-
Est, que le maire ne s'occupait pas des citoyens. Mais justement, le monde est très inquiet de ce
projet-là concernant leur santé. Parce que vous savez comme moi, comme on a dit aussi pour
Péto-Canada, Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et, ici, Mercier, c'est le milieu où est-ce que
les maladies respiratoires est le plus élevé. Est-ce que ça, est-ce qu'on en prend en
2825 considération?

 Si jamais ça se réalise, je ne voudrais pas passer ça, mais est-ce que l'entreprise serait
prête à verser 3 M\$ pour l'assurance-maladie devant tout ce qu'on doit payer? Ce ne serait peut-
être pas une mauvaise idée que chaque compagnie qui pollue l'air à Montréal-Est verse 3 M\$ à
2830 l'assurance-maladie. Je ne sais pas qu'est-ce que vous en dites?

LE PRÉSIDENT :

 Est-ce que c'est un chiffre que vous avez évalué ou que vous avez choisi?

2835

Mme LISE VINCELETTE :

 Mais ils sont assez riches pour faire les réservoirs, tout construire ça, monsieur, leur
budget est pas défoncé.

2840

LE PRÉSIDENT :

 Alors, vos propos sont enregistrés par madame Maisonneuve.

2845

Mme LISE VINCELETTE :

 Et l'autre, c'est ça aussi, comme d'autres l'ont dit, la pollution de l'air par rapport à la
construction puis après la construction et aussi pour ce qui est du bruit par rapport aux camions.

2850

 Moi, là, pour le transport, tantôt vous avez parlé au tout début de la rue Marien. Il y a
des gens qui habitent cette rue-là; l'autre, Broadway, pareil. Puis moi, je reste sur le boulevard
Saint-Jean-Baptiste. Je suis à côté de Péto-Canada sur Forsyth. Je ne sais pas si vous pouvez
savoir, mais du bruit, il y en a.

2855

 Moi là, ils ont parlé des boulevards, je sais que je connais Georges V, soit que vous
démolissiez les maisons sur la rue Marien, je le sais pas si les gens seraient d'accord,
remarquez, que vous fassiez des murs de ciment tout le long, puis que les camions aillent
prendre la 40. Comme moi, à Saint-Jean-Baptiste puis Sherbrooke, laissez-moi vous dire que
c'est pas un cadeau, puis il en passe en plus sur Saint-Jean-Baptiste.

2860

LE PRÉSIDENT :

Donc, si on enlève les camions sur une rue, ça déplace le problème ailleurs.

2865 **Mme LISE VINCELETTE :**

Oui, il y a ça. Je le sais pas, là, Georges V, il y en a dans... c'est qu'il y a un détour. Je le sais pas c'est quoi. Rendu Georges V, je crois bien, puis Hochelaga, en tout cas ils revirent à leur gauche, puis ça s'en va jusqu'à sur Notre-Dame. Je ne sais pas s'ils peuvent venir, aller
2870 prendre Georges V, puis après ça Marien, puis good bye! le Métropolitain.

Comme ceux qui vont faire leur plein sur Sherbrooke, là, qu'ils prennent Marien puis qu'ils s'en aillent par le Métropolitain. Ça va faire beaucoup de moins sur Saint-Jean-Baptiste. Ça, c'est une suggestion que j'ai à vous faire.

2875

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2880 **Mme LISE VINCELETTE :**

Après ça, aussi, la qualité de l'eau. Selon moi, d'après ce que monsieur a expliqué, lors de la construction, les bateaux qui vont être là, je ne me souviens pas au juste comment qu'il a expliqué ça, il va avoir des... c'est-tu des pétroliers qui vont être là? Je ne me souviens pas au
2885 juste là.

LE PRÉSIDENT :

Dans le projet, en phase d'exploitation, mais il y a déjà actuellement des navires-citernes qui arrivent au quai 94, qui déchargent leur produit qui se rend dans les réservoirs, qui peut rester
2890 là un certain temps. Et ensuite, il y a des camions-citernes qui viennent les chercher ou ces produits peuvent aussi être acheminés par un pipeline.

2895 **Mme LISE VINCELETTE :**

Mais pendant la construction, est-ce qu'il va... je le sais pas, j'ai peut-être mal compris.

LE PRÉSIDENT :

Je crois comprendre que pendant la construction des nouveaux réservoirs, si jamais le projet était accepté, les opérations des réservoirs existants n'arrêteraient pas nécessairement. Donc, il y aura des navires qui continueront à venir au quai comme ils venaient avant, comme ils viennent en ce moment.

2900

2905 **Mme LISE VINCELETTE :**

Bon. Après ça, ah! oui, en 80, il y avait eu un démantèlement de réservoirs dans ce bout-là ?

2910 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne me souviens pas de l'année. C'est les années 80? Disons que c'est les années 80.

2915 **Mme LISE VINCELETTE :**

2915

À ce moment-là, pourquoi ceux qui étaient... l'industrie qui occupait les lieux n'a pas pensé justement à faire un boisé? Parce que là, dans le moment, même s'ils font un boisé, ça prend des arbres au moins de 40 pieds, de 40 ans pour dire vraiment. Parce que c'est un antipolluant si je peux dire, l'arbre, ça nous protège de la pollution. Ce n'est pas des petits arbres de 2 pieds de hauteur qui va réduire la pollution de l'air, si vous êtes d'accord avec moi.

2920

Ça fait que moi, je dirais qu'ils attendent 40 ans, que Canterm attende 40 ans pour avoir son projet.

2925 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est votre recommandation?

2930 **Mme LISE VINCELETTE :**

2930

Oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

2935

Merci, madame.

Mme LISE VINCELETTE :

2940

Puis si jamais ça se réalise, regardez, ils veulent faire des talus de 10 mètres, je crois ?

LE PRÉSIDENT :

2945

10 mètres de haut. C'est un chiffre qui a été proposé, mais le promoteur a aussi averti que ce n'était pas arrêté définitivement, que ce n'était pas nécessairement 10 mètres, que la configuration finale n'est pas déterminée et que ça va se faire dans les mois qui viennent.

Mme LISE VINCELETTE :

2950 Parce que regardez, ceux qui restent dans les rues parallèles pour ici, pour cette région-
ci, Tétreaultville, qui restent dans une rue parallèle à Georges V puis qui aimeraient voir le lever
du soleil, laissez-moi vous dire, surtout en été, ça va prendre du temps avant qu'ils puissent le
voir. Tout comme à Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles. Comme la rue Notre-Dame, elle est pas
mal zigzagante, bien, la vue va être cachée beaucoup.

2955 Puis tantôt, vous parliez à d'autres de faire seulement, vous savez, un boisé, puis un
autre... comment vous aviez dit ça, faire un boisé, mais pas tout de suite après le...

LE PRÉSIDENT :

2960 On parlait d'une zone de transition.

Mme LISE VINCELETTE :

2965 Oui, une zone de transition. Il faut qu'il y ait une zone, si jamais ça se réalise, une zone
de transition, puis mettre des murs de ciment, je ne sais pas quoi, là, mais moi... parce qu'il faut
absolument qu'il y ait une zone de transition, aussi dans Montréal-Est. Aussi, je parle pour les
miens, Montréal-Est. Parce que nous autres, on est fatigués aussi des camions. Ça, on l'a dit
pour le projet de Pétro-Canada.

2970 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame, de votre contribution.

Mme LISE VINCELETTE :

2975 Personne est venu de Montréal-Est.

LE PRÉSIDENT :

2980 Vous représentez une ville à vous tout seule.

Mme LISE VINCELETTE :

2985 Mais moi, je n'ai pas pu rejoindre les gens. Je n'ai pas eu encore des numéros de
téléphone. Parce que si j'attends après... je me suis dit : « Si je dois attendre, il vaut mieux que j'y
aille tout seule faire valoir mes.. » Parce qu'on en a parlé à Pétro-Canada. Je ne sais pas si eux
autres ont pensé qu'il y a rien que Pétro-Canada, pas la peine de venir ici, là, mais moi, oui.

LE PRÉSIDENT :

2990

Merci, madame.

J'appelle maintenant monsieur Vincent Marchione. Bonsoir, monsieur Marchione.

2995

M. VINCENT MARCHIONE :

Bonsoir. Je suis président du Comité de vigilance environnemental de l'est de Montréal. C'est un comité formé de citoyens qui militons dans la région depuis 16 ans, depuis les années 90. Alors, on connaît bien la région.

3000

Alors, je vais vous dire tout de suite que nous sommes contre ce projet parce qu'il ne respecte pas la sécurité des citoyens qui habitent à proximité et une zone tampon pour ces citoyens serait vraiment pertinente. Alors, je ne veux pas élaborer comment il y aurait plusieurs idées, soit dédommager les gens et les placer ailleurs.

3005

Vous savez, on nous présente... ce n'est pas la première fois que le comité, on se présente dans une audience publique. Et quelqu'un, ce soir, il a dit qu'il y en avait au moins deux par année. On commence à être fatigués toujours se battre à cause de projets qu'on veut installer ici sans tenir compte des citoyens, de la santé des citoyens et la qualité de vie des citoyens.

3010

Alors, on nous présente toujours le pire des scénarios et normalement, si on veut être vraiment réaliste, on devrait faire une zone tampon avec le pire des scénarios, parce qu'on ne peut pas dire que ça n'arrivera jamais. Des réservoirs comme on veut implanter ici, on a déjà vu, même en France, il n'y a pas longtemps, des réservoirs qui ont explosé. Alors, le pire des scénarios, ce n'est pas... je trouve que c'est pertinent. Et on ne devrait avoir personne dans la zone du pire scénario.

3015

Alors, ceci dit, nous sommes solidaires à tous les arguments que nous avons écoutés. Tous les citoyens qui sont venus parler ce soir, nous sommes d'accord avec eux parce qu'ils ont apporté des arguments intelligents, bien étoffés et réalistes.

3020

Nous, le comité, ce soir, on voudrait partager avec vous deux points : un point qui est le développement économique, développement durable, un vrai développement durable et le deuxième point, je vais vous parler des maladies respiratoires, le taux de maladies respiratoires que nous vivons dans notre région. Je vais essayer de faire rapidement parce que l'heure avance.

3025

Alors aujourd'hui, ce n'est plus, en 2006, si je viens ici, si les citoyens sont venus ici ce

3030 soir, ce n'est pas dans un esprit de « pas dans ma cour ». Bien au contraire. C'est que notre cour, elle est pleine. Vous connaissez la concentration industrielle de notre région, alors je n'ai pas besoin de vous expliquer pourquoi je dis ça. Notre cour est vraiment pleine.

3035 Donc, nous préconisons un développement économique, un développement durable dans le sens qu'il ne faudrait plus installer ici dans cette région des industries lourdes. Et des réservoirs comme on veut installer, moi, je considère ça comme lourd, c'est très lourd pour la région. Ce n'est pas un développement économique que nous acceptons, que nous préconisons.

3040 Et bien au contraire, il faudrait développer, disons dézoner, il ne faut plus que ce soit un zonage d'industrie lourde. Il faudrait que ce soit un zonage pour des industries pour transformer la matière première, des petites usines qui vont créer moins de pollution et beaucoup plus d'emplois. Parce que c'est reconnu, les industries lourdes, ça produit beaucoup de pollution et très peu d'emplois. Alors, nous, nous avons cette vision-là. Ça fait des années qu'on le dit, mais ce n'est pas facile.

3045 Il y a actuellement ici dans la région encore environ 15 millions de pieds carrés de terrains vacants zonés industriels. Alors, ça, ça veut dire que peut-être que dans deux mois, dans six mois, l'année prochaine, on va se présenter encore devant des audiences du BAPE parce qu'il y a une ou deux industries lourdes qui vont venir s'installer et qui vont apporter non seulement de la pollution mais aussi un danger pour la sécurité des citoyens. Alors ce qui termine mon premier point.

3050 Le deuxième point, c'est que nous avons dans la région un taux de maladies respiratoires pour les enfants de 0 à 4 ans, une incidence d'hospitalisation de 92 %. C'est vraiment énorme. Ces réservoirs qu'on va installer là, il va y avoir quand même des émanations. Moi, je ne crois pas qu'il n'y a aucune émanation qui va se promener dans les airs, ce qui va aggraver encore le taux de maladies respiratoires.

3060 Alors, quand je vous parle de ce taux de maladies respiratoires, c'est des statistiques qui sont fournies par les CLSC, CLSC Mercier, Octave Roussin à Pointe-aux-Trembles et l'hôpital Maisonneuve, et c'est Santé publique qui reçoit ces statistiques. Vous pouvez les vérifier. De toute façon, depuis deux ans, la Santé publique procède à une recherche pour voir d'où ça vient ce pourcentage de maladies respiratoires. Et l'étude, elle est dirigée par le docteur Louis Drouin et le chercheur Tom Kosatsky.

3065 Et vous pouvez vous renseigner, les appeler, puis ils vont corroborer ce que je vous dis là. Alors, ça fait environ deux ans que cette recherche, elle est en route. Elle va bientôt se terminer, peut-être à la fin de cette année. Mais je trouve que c'est vraiment épouvantable que 92 enfants sur 100 se retrouvent un jour ou l'autre hospitalisés pour maladie respiratoire.

3070 Je ne veux pas accuser personne ce soir, ni les industries ni personne, parce qu'il y a

deux théories ici. Il y en a qui pensent que c'est les industries, la pollution des industries. Les industries disent : « Non, c'est les gens. C'est les chats, les chiens qu'ils ont à la maison. Ils n'aèrent pas bien les maisons. » Alors, voyez-vous, avant de vraiment mettre le doigt, disons accuser quelqu'un, on va attendre que la recherche se termine. Puis après, on verra.

3075

Alors, c'est ça que je voulais partager avec vous. Et vous pouvez appeler le docteur Drouin à Santé publique, il va vous dire que c'est vrai qu'ils sont en train de faire une recherche depuis deux ans. Et je vous remercie.

3080

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Marchione. Merci, bonsoir.

3085

J'appelle maintenant madame Chantal Rouleau du Comité ZIP Jacques-Cartier. Peut-être qu'elle est déjà partie pour ce soir. J'ai demandé monsieur Rainville plus tôt, mais il n'était pas là. Monsieur Claude Rainville n'est pas revenu.

3090

Voilà, nous avons terminé la liste de ceux qui voulaient s'exprimer ce soir, présenter leur mémoire. J'appelle maintenant les gens, s'il y en a, qui se sont inscrits pour rectifier certains faits qui auraient été présentés ce soir. Alors, on me fait signe que personne ne s'est inscrit.

3095

Alors, je vais donc terminer dès maintenant cette première séance de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de construction de réservoirs additionnels de produits liquides par Canterm à Montréal-Est. Et je vous invite à vous joindre à nous demain après-midi, au même endroit ici, à 13 h. Merci, bonsoir.

3100

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 :

3105

LISE MAISONNEUVE, s.o.